

**A LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS, AEROPUERTOS Y COSTAS
CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
GENERALITAT VALENCIANA**

D

con D.N.I. nº

y domicilio en

provincia de

actuando en mi propio nombre y representación, ante esta Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes comparezco y, como mejor proceda en Derecho, **DIGO**:

- 1) Que, con fecha 31 de julio de 2007, se ha publicado en el DOGV anuncio de la Consellería de Infraestructuras y Transporte por el que se somete a información pública conjunta determinada documentación relativa al procedimiento administrativo de solicitud de concesión demanial para la ampliación y explotación del puerto deportivo “Las Fuentes” situado en el término municipal de Alcalá de Xívert, concediéndose a los interesados un plazo de un mes para examinar la documentación y hacer las alegaciones que a su mejor derecho convengan;
- 2) Que, en relación con cuanto antecede, se realizan las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- CARÁCTER DE INTERESADO

Habiéndose instado por SOCIEDAD NÁUTICA LAS FUENTES, S.A. procedimiento administrativo de solicitud de concesión demanial para la ampliación del puerto deportivo de “Las Fuentes” sito en Alcalá de Xivert, Alcossebre, provincia de Castellón, y constituyendo éste el expediente número 2007/9275, por medio del presente escrito esta parte se **PERSONA EN EL EXPEDIENTE**, en calidad de interesado, al poder resultar afectados sus legítimos derechos e intereses como consecuencia de la resolución que sobre dicha ampliación pudiere dictarse. Así resulta de las consideraciones siguientes:

- (a) El abajo firmante es titular dominical del siguiente inmueble: apartamento sito en el “Puerto Deportivo las Fuentes”, en el término municipal de Alcalá de Xivert, Alcocebre, en el Edificio Poblado Marinero Norte

- (b)
- (c) Siendo ello así, los derechos inherentes a la propiedad del abajo firmante sobre el inmueble antes relacionado, que se encuentra sito dentro del propio puerto deportivo “Las Fuentes”, pudieran resultar afectados por la decisión que la Conselleria de Infraestructuras y Transportes pudiera tomar en relación con el posible otorgamiento de una concesión para la ampliación del citado puerto deportivo “Las Fuentes”.
- (d) Concorre además interés legítimo en la medida en que en calidad de usuario de las instalaciones del puerto deportivo “Las Fuentes”, uso que no puede evitar por encontrarse el inmueble de su propiedad dentro de las instalaciones portuarias, pudieran derivarse para él efectos negativos o perjudiciales de la posible aprobación de la ampliación del puerto deportivo “Las Fuentes”.

En consecuencia, con sustento en el artículo 31.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (“LRJAPPAC”), así como en la jurisprudencia que interpreta esa disposición, procede tener a esta parte como interesada en el presente expediente por concurrir en el abajo firmante por un lado la titularidad de un derecho subjetivo y en segundo lugar interés legítimo, titularidad e interés que pudieran verse afectados por la resolución que adopte, en su caso, la Conselleria de Infraestructuras y Transportes.

SEGUNDA.- LA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE AMPLIACIÓN NO PUEDE PROSPERAR POR FALTA DE DOCUMENTACIÓN QUE RESULTA PRECEPTIVA

2.1 Inexistencia de informes emitidos por la Administración de Estado y consecuente nulidad del procedimiento

Conforme a los artículos 16.2 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (“LPMM”), 49 de la Ley 22/1988, de 28 julio de Costas (“LC”) y 103 del Real Decreto 1471/1989 de 1 de diciembre por el que se aprueba el reglamento general para el desarrollo y la ejecución de la Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas (“RLC”), la ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica deberá contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, siendo el incumplimiento de dicho requisito esencial sancionado por el mismo artículo citado con la nulidad del proyecto correspondiente. Sin duda, la ampliación de un puerto requiere, con carácter previo, la ampliación de la actual zona de servicio de éste.

Como es sabido el puerto deportivo “Las Fuentes” es un puerto de competencia autonómica con gestión indirecta (otorgada por medio de concesión de la que actualmente es titular el solicitante, la sociedad SOCIEDAD NÁUTICA LAS FUENTES, S.A.), por lo que le resulta de aplicación lo dispuesto en los artículos anteriormente mencionados. Y así, aún cuando resulta requisito esencial la obtención del preceptivo informe favorable del Ministerio de Fomento (necesario, por otro lado, para la tramitación de la preceptiva adscripción a la administración de la Generalitat Valenciana del dominio público marítimo terrestre requerido para la ampliación del puerto y necesaria para el otorgamiento por ésta de la concesión correspondiente), éste no se incluye entre la documentación expuesta a información publica objeto de las presentes alegaciones.

Además de venir impuesto por nuestra legislación vigente, el carácter preceptivo de tal informe ha sido confirmado por la jurisprudencia que ha verificado que su ausencia determina la nulidad absoluta del proyecto (sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Canarias, Santa Cruz de Tenerife, de 28 de noviembre de 2003).

Pero, además, tratándose de ocupación del dominio público marítimo terrestre, deviene asimismo preceptiva la emisión de un Informe a evacuar por el Ministerio de Medio Ambiente. Así lo establece, sin lugar a dudas, el artículo 150 del RLC en relación con aquellas concesiones que, como la presente, corresponda otorgar a la Administración autonómica.

En consecuencia, la inexistencia de la tales informes constituye razón suficiente para viciar de nulidad a todo el procedimiento y, en el supuesto en que el informe existiera, es decir, hubiera sido emitido por los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, pero omitidos por la Dirección General Puertos, Aeropuertos y Costas de la documentación expuesta a información pública, se habría privado a los administrados, entre los que esta parte se encuentra, de su derecho a conocer el estado de los procedimiento consagrado en el artículo 35 (a) de la Ley 30/92 de 26 de noviembre de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común (“LRJAPPAC”).

Si, no obstante, los preceptivos informes, fueran a ser emitidos en una fase posterior aunque, de conformidad con lo previsto por la LC en su artículo 49.1, antes de la aprobación definitiva del proyecto, en tal supuesto habría de exponerse de nuevo toda la documentación incluyendo los informes mencionados a un nuevo plazo de exposición a información pública.

2.2 Inexistencia de estudio económico-financiero

Como es sabido, el artículo 89 del RLC prevé que, para aquellos casos en que no esté prevista la explotación mediante gestión directa por la Administración (tal es el caso presente, pues se trata de un puerto explotado en régimen de gestión indirecta mediante el otorgamiento de una concesión por parte de la Generalitat Valenciana), habrá de acompañarse un estudio económico-financiero que, de conformidad con el artículo 87 del mismo cuerpo legal, habrá de desarrollar la evolución previsible de la explotación.

El expediente ahora expuesto a información pública consta de tres documentos ninguno de los cuales es (ni incorpora en su contenido) un estudio económico-financiero en el que se analicen los desarrollos económicos de la explotación.

La inexistencia de dicho informe preceptivo hace inviable la aprobación de la ampliación del puerto tal y como está planteada, pues su aprobación estaría viciada de nulidad.

En efecto, el contenido que habría de tener dicho informe económico-financiero viene regulado por el artículo 89 del RLC el cual habrá de desarrollar la evolución previsible de la explotación, considerando diversas alternativas de plazo de amortización y: *(a) la relación de ingresos estimados, con tarifas a abonar por el público y, en su caso, descomposición de sus factores constitutivos como base para futuras revisiones, (b) relación de gastos, incluyendo los de proyectos y obras y los de cánones y tributos a satisfacer, así como los de conservación, consumos energéticos, de personal y otros necesarios para la explotación y (c) la evaluación de la rentabilidad neta, antes de impuestos.*

2.3 Infracción de las condiciones previstas por el plan de puertos e instalaciones náutico deportivas de la Comunidad Valenciana

El Decreto 79/1989, de 30 mayo, aprueba definitivamente el Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-Deportivas de la Comunidad de Valencia. De acuerdo con su artículo 6^a es preceptiva la prestación de fianza por importe del 0,75% del presupuesto total de la obra para garantizar la tramitación de solicitudes de ampliación de puertos deportivos (y, en este mismo sentido, los artículos 88 de la LC y 168 a 172 del RLC).

La documentación que ha sido expuesta a información pública como constitutiva del expediente administrativo no incluye mención ni evidencia de ninguna clase respecto del depósito de tal preceptiva fianza por la entidad que insta la ampliación del puerto, SOCIEDAD NÁUTICA LAS FUENTES, S.A.

2.4 Falta de acreditación (por inexistente) de un interés general que justifique el otorgamiento de la concesión

El otorgamiento de concesiones para uso privativo del demanio público marítimo terrestre debe quedar sometido a unas mínimas garantías de aprovechamiento adecuado de dicho bien público (incluso, aún cuando correspondiere al demanio autonómico *ex* artículo 3.4.c) de la LPEMM). Así, la utilización de este tipo de bienes para uso privativo debe quedar excluida en aquellos casos en los que el proyecto que pretende ejecutarse no responde a criterios de interés público, utilidad pública, optimización, rentabilidad, eficiencia, etc. Y ello es así porque nuestro ordenamiento jurídico no permite privar a los ciudadanos de un bien público sin garantizar un uso más beneficioso para el interés público. Por ello, una concesión demanial sólo puede otorgarse a la vista de las circunstancias concurrentes, y ponderando tales criterios. Así se infiere, de forma indudable, de los artículos 35.2 y 74.3 de la LC y 77 y 149.1 del RLC.

Por ello, la Administración, ante una solicitud de concesión demanial, deberá analizar si concurren en ésta aquellos elementos que permitan concluir que el otorgamiento de la misma resulta de interés general y supone una optimización y rentabilización de los recursos públicos disponibles (sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria de 11 de diciembre de 1997).

En fin, que no puede otorgarse una concesión cuando ésta resulte contraria al interés público -entendiendo este concepto como comprensivo de los criterios anteriormente señalados-. Por ello, las solicitudes de concesión del demanio público deben analizarse, so pena de incurrir en un supuesto de abuso de poder, con base en criterios objetivos de oportunidad y conveniencia, valorando, en todo caso, la viabilidad económica, financiera y social así como la continuidad de cada proyecto, y los efectos negativos que, sobre situación (social, medioambiental, etc.) existente, podría llevar consigo la concesión.

Es claro que en la solicitud de concesión instada por la sociedad SOCIEDAD NÁUTICA LAS FUENTES, S.A. no se cumplen los citados criterios, de forma que, por tanto, su otorgamiento no sólo no sería conforme sino que resultaría manifiestamente contrario a un uso y utilidad pública de un bien demanial, que por naturaleza ha de quedar afecto al interés general -y no al particular de una sociedad mercantil-.

Y ello cuando, como se ha puesto de manifiesto, en la zona del actual puerto han venido desapareciendo, desde estos últimos años, aquellas zonas no comerciales pero cuya dotación deviene absolutamente necesaria para el desenvolvimiento de la población; existen, así, en dicha zona, déficits de aparcamientos, de zonas verdes, etc. de mayor utilidad pública que la ampliación del puerto que se interesa; utilidad pública de estas actuaciones que resulta, además, de su inclusión en las normas del planeamiento urbanístico local aprobadas y publicadas.

Por tanto, no puede acreditarse que la ampliación del puerto conlleve, en absoluto, una utilidad pública mayor que aquellas otras actuaciones y dotaciones que se precisan en la zona actual del puerto.

TERCERA.- IRREGULARIDADES DEL ANTEPROYECTO

3.1. Anteproyecto en lugar de Proyecto Básico

De acuerdo con el artículo 42 de la LC, para que la Administración competente (el Ministerio de Medioambiente) pueda resolver sobre la ocupación de dominio marítimo terrestre, ha de formularse un proyecto básico en el que se determinarán las características de las instalaciones y obras. No obstante, la SOCIEDAD NÁUTICA LAS FUENTES, S.A. (concesionaria del puerto deportivo actual y quien insta la ampliación objeto del presente expediente administrativo) presenta un anteproyecto en lugar de un proyecto básico con el contenido previsto por el artículo 88 de la RLC.

Así, el documento presentado, adolece de una extremada generalidad careciendo del rigor y detalle que sería exigible con base en la legislación vigente, omitiendo, a modo de ejemplo, aspectos tan importantes como la previsión de un sistema de evacuación de aguas residuales (requisito éste exigido por el apartado a) del artículo 88 del RCL). Buena prueba de que sus autores son conscientes de la falta de detalle y concreción del documento se encuentra en que el propio documento se intitula “anteproyecto” en lugar de “Proyecto Básico”.

3.2. No se aporta el estudio básico de dinámica litoral

De igual forma, de acuerdo con el artículo 44.3 de la LC cuando el proyecto contenga la previsión de actuaciones en el mar o en la zona marítimo-terrestre (como es el caso), “*deberá comprender un estudio básico de la dinámica litoral referido a la unidad fisiográfica costera correspondiente*”.

El anteproyecto presentado y expuesto a información pública carece de información respecto de la dinámica litoral y el impacto que la nueva ampliación pudiera tener respecto de ésta última.

De acuerdo con el artículo 92 del RLC el contenido del estudio básico de dinámica litoral esta formado por: “(a) *el estudio de la capacidad de transporte litoral; (b) balance sedimentario y evolución de la línea de costa, tanto anterior como previsible; (c) clima marítimo, incluyendo estadísticas de oleaje y temporales direccionales y escolares; (d) batimetría hasta zonas del fondo que no resulten modificadas, y forma de equilibrio, en*

planta y perfil, del tramo de costas afectado; (e) naturaleza geológica de los fondos; (f) condiciones de la biosfera submarina; (g) recursos disponibles de áridos y canteras y su idoneidad, previsión de dragados o trasvases de arenas; (h) plan de seguimiento de las actuaciones previstas y (i) propuesta para la minimización, en su caso, de la incidencia de las obras y posibles medidas correctoras y compensatorias.”

Es obvio que la privación de toda la información antes mencionada impide la valoración completa del impacto que esta ampliación pudiera tener respecto de la dinámica de la costa dónde pretende ubicarse.

3.3. Inadecuación del anteproyecto a las normas del planeamiento

El Anejo nº 1 a la Memoria del Anteproyecto que se acompaña a la solicitud de concesión de ampliación del puerto deportivo concluye, de forma vaga, que el proyecto no resulta contrario a las normas del planeamiento municipal -señalando previamente que el Ayuntamiento carece de competencia en el otorgamiento; lo cual no es del todo cierto pues la Administración local conserva plenas competencias en lo aquello en lo que la ampliación pudiere afectar al urbanismo del municipio (artículo 18 de la LPEMM)-.

Pues bien, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente (artículo 19 de la LPEMM), aquellas obras que se realizaren en el demanio deberán ser conformes con el plan especial de desarrollo del plan general de ordenación -que habrá de limitarse a calificar a la zona de servicio como sistema general portuario-. Y, a falta de dicho planeamiento especial -inexistente en el término municipal donde radica el puerto deportivo dado que éste no ha sido aprobado-, las obras habrán de ser conformes con el plan de utilización de los espacios portuarios, y no con el planeamiento general, como se señala en el citado Anejo nº 1.

Y nada se señala en la Memoria del Anteproyecto sobre la adecuación del proyecto al citado plan de utilización de los espacios portuarios. Y ello porque el solicitante es plenamente consciente que dicho plan de utilización, si bien fue aprobado por la División de Puertos y Costas de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes -aunque todavía no publicado-, se encuentra actualmente pendiente de un recurso contencioso-administrativo instado frente dicho plan. Pero, además, y precisamente por no adecuarse el ordenamiento urbanístico, ha sido desfavorablemente informado por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Alcalá de Xivert mediante Informe de 10 de junio de 1999.

De ahí que, ante la inexistencia de plan especial urbanístico que desarrolle la zona delimitada como sistema general portuario y de un válido plan de utilización de espacios portuarios del puerto deportivo “Las Fuentes”, no pueda señalarse, en absoluto, que la concesión solicitada para la ampliación de la citada infraestructura resulta conforme con el ordenamiento territorial.

CUARTA.- IRREGULARIDADES DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

4.1 Infracción de la regulación en materia de impacto ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental incluido en el expediente sometido a información pública,

consta de 87 páginas, más un Anejo fotográfico y un documento de síntesis.

No obstante su considerable dimensión, el estudio dedica una sola página (la número 11) a la valoración y análisis de las de las alternativas de la actuación proyectada.

Ello vulnera el artículo 1 del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio sobre evaluación de impacto ambiental (según resultó modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo) que transpone el contenido de la Directiva 85/337/CEE (modificada por la Directiva 97/11/CEE de 3 de marzo de 1997), así como los artículos 7 y 8 del Real Decreto 1131/88 de 30 de septiembre que aprueba el reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86. En efecto, en ellos se prevé que el Estudio de Impacto Ambiental deberá contener una exposición de las principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales. Ni unas ni otras se incluyen con el adecuado rigor y detalle en la sucinta descripción incluida en una sola página del estudio.

A lo anterior cabe añadir, que de acuerdo con la prescripciones del Decreto 162/1990, de 15 octubre del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental, y la Orden de 3 enero 2005 que lo desarrolla es de obligado contenido del Estudio de Impacto Ambiental, “*la identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas*”. Obvio es señalar que, habiendo dedicado una sola página a valorar las soluciones alternativas, no es posible incluir en ella sus posibles impactos. Ni una sola línea dedica el Estudio de Impacto Ambiental presentado a valorar los posibles impactos de propuestas alternativas.

Por su parte, carece asimismo el Estudio de Impacto Ambiental de una evaluación completa, correcta y coherente (como así lo exige el artículo 1 del Real Decreto Legislativo 1302/86) de la afección del proyecto a otros elementos, como se trata de la playa y a la flota pesquera; problemas de insalubridad del agua y aterramientos, colisión con la previsión de un dique de cerramiento para el puerto pesquero, impactos en valores paisajísticos, turísticos, culturales, etc.

4.2 Infracción de la regulación en materia de conservación de *habitats* naturales

El Estudio de Impacto Ambiental dice “*no haber encontrado, en ningún caso, restos de posidonia oceánica, cimodocea u otras algas ni vestigios de moluscos o especies catalogadas o de algún valor ecológico*”. No obstante a renglón seguido y entre las medidas correctoras que propone menciona expresamente medidas “*destinadas fundamentalmente a no alterar la vegetación existente, evitando destruir aquellas formaciones vegetales que no sea estrictamente necesaria*”. Abiertas contradicciones que no hacen sino poner en evidencia el hecho cierto e irrefutable de que la zona donde se pretende desarrollar la ampliación del puerto es, obviamente, como el resto del paraje donde se ubica el puerto deportivo “Las Fuentes”, un punto rico en Posidonia, por lo que la ejecución del proyecto previsto supondría la destrucción decenas de hectáreas de praderas de Posidonia.

La afirmación, en todo caso, resulta más que sorprendente, no sólo en relación con la Posidonia, sino en cuanto a “*la inexistencia de residuo algún con valor ecológico*”; es dable entonces preguntarse qué albergan los fondos marinos de la zona donde pretende ampliarse el

puerto deportivo, ¿hormigón?

Resulta pues obvio que el Estudio de Impacto Ambiental presentado no ha evaluado correctamente, conforme al procedimiento legal establecido, ni los impactos ambientales, ni el estado de las praderas de Posidonia existentes.

Es sabido que las praderas de *Posidonia Océánica* son el ecosistema más complejo del mar Mediterráneo y actúan como indicadores de calidad de las aguas marinas. El Instituto de Ecología Litoral de Alicante despliega todos los años la Red de control de las praderas de Posidonia para conocer la evolución de estos *hábitats* y establecer modelos predictivos.

En el ámbito de la zona de estudio existen buenas poblaciones de Posidonia oceánica, fanerógama bentónica, que realiza la fotosíntesis y reporta numerosos beneficios ambientales como es la producción de oxígeno, servir de refugio a especies de peces y cefalópodos, la defensa de la costa de la erosión provocada por temporales y la creación de suelo útil. Así se deduce de la información disponible por el Institut d'Ecologia Litoral (que se adjunta como **documento número 1**) en la que se menciona el litoral de Castellón como zona donde las poblaciones de Posidonia se encuentran afectada.

La protección de las poblaciones de Posidonia (y otras especies, como el dátil de mar) se encuentra regulada por la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de la conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestre, por la Directiva 92/43/CEE del Consejo de la Unión Europea, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los *habitats* naturales y de la fauna y flora silvestre, y por el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen las medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los *habitats* naturales de la flora y fauna silvestres que transpone el contenido de la Directiva 92/43/CEE que aún no formaba parte de la legislación española.

Es sabido que la Directiva 92/43/CEE creó la denominada red "Natura 2000". Dicha red, compuesta por los lugares que albergan tipos de *hábitats* y tipos de especies previstos en sus anexos, se creó con el objetivo de garantizar el mantenimiento o, en su caso, el restablecimiento, en un estado de conservación favorable, de los tipos de *hábitats* naturales y de los *hábitats* de las especies de que se trate en su área de distribución natural. El Real Decreto 1997/1995 incorpora en su Aneo I las Praderas de Posidonia como tipo de hábitat prioritario.

QUINTA.- IRREGULARIDADES DEL ESTUDIO DE IMPACTO PAISAJÍSTICO

Como se indica en el propio Estudio de Impacto Paisajístico, su elaboración es preceptiva de acuerdo con lo previsto Ley 4/2004, de 30 de junio de Ordenación del Territorio y protección del Paisaje, de la Generalitat Valenciana, así como de acuerdo con el Decreto 120/2006, de 11 agosto, que aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana.

De acuerdo con el artículo 48 del Decreto 120/2006, los Estudios de Impacto Paisajístico: *“deberán proponer medidas correctoras y compensatorias de los impactos paisajísticos que hagan viable el proyecto, y las administraciones con competencia para su aprobación las incorporarán al contenido de la resolución, tanto de la aprobación del plan o proyecto como*

de la Declaración de Impacto Ambiental o Evaluación Estratégica Ambiental.”

Un rápido examen del Estudio de Impacto Paisajístico presentado permite concluir que no se proponen medidas correctoras y compensatorias particulares acordes con la intervención paisajística que supone el propio proyecto de ampliación del puerto, sino que el Estudio se limita a describir una serie de medidas generales, aplicables, por lo demás, a cualquier intervención urbanística. No cumple por tanto con las prescripciones previstas por la legislación autonómica de aplicación.

SEXTA.- AGUAS RESIDUALES

La Directiva 91/271/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, establece que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que dichas aguas son tratadas correctamente antes de su vertido. Para su transposición a derecho patrio, se aprobó el Real Decreto-ley 11/1995, de 28 diciembre que establece las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.

Se impone en él la obligación de someter dichas aguas residuales a tratamientos, más o menos rigurosos, en diferentes plazos. De acuerdo con su artículo 5, las aglomeraciones urbanas que cuenten con menos de 10.000 habitantes-equivalentes y viertan en aguas marítimas, deberán disponer de un tratamiento adecuado para sus aguas residuales antes del 1 de enero del año 2006.

Aun cuando sería el caso del municipio de Alcalá de Xivert, es claro que, a la fecha, no se dispone de tal sistema o tratamiento.

Claro es, por tanto, que la aprobación de la ampliación del puerto sin duda generará un considerable aumento de aguas residuales, sin reforzar, proporcionalmente las infraestructuras hoy existente ni adecuar éstas a la exigencia de depuración y tratamiento de aguas residuales antes mencionadas.

SÉPTIMA.- IRREGULARIDADES DE ORDEN URBANÍSTICO

7.1 Falta de descripción del uso de al que se destinará la nueva superficie de tierra ganada al mar

Ninguno de los documentos examinados y expuestos a información pública concreta la superficie que, como consecuencia de la ejecución del proyecto de ampliación previsto, será destinada a usos públicos y la que se destinará a superficie comercial. Los únicos datos disponibles, que se repiten en los tres informes expuestos, indican que la ampliación proyectada incorporará la prolongación del dique existente con creación de una nueva dársena en la que se incluirán 34.631 m² de agua abrigada, de los que 16.119 m² lo serán de tierra y 10.621 m² de amarres (aumentando éstos en 110).

Los pocos datos aportados permitirían concluir (ante la falta de detalles) que la diferencia entre los metros de tierra mencionados y aquellos destinados a amarres, podrían constituir

metros destinados a uso comercial -no resulta posible, con los datos disponibles, deducir aquellos metros de uso común, aparcamiento, zonas verdes, para arrojar la cantidad neta de metros destinados a uso comercial-.

Aun cuando la superficie destinada a uso comercial en el puerto existente de “Las Fuentes”, se planeó en **1.673 m²**, la realidad hoy existente es que la superficie destinada a uso comercial ha ido aumentando estando establecida en la actualidad aproximadamente en unos **4.571,2 m²**, es decir con un exceso de más de **2.898.20 m²** sobre lo inicialmente previsto. Se adjunta cuadro comparativo como **documento número 2.**

Además, según nuestros cálculos en el Puerto actual hay un déficit de plazas de aparcamientos, ya que si se aceptan como buenos los cálculos del Plan de Utilización de Espacios Portuarios faltarían 208 plazas de aparcamiento, y si se aplica el **Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana faltarían 443 plazas de aparcamiento.**

Es claro por tanto que, como se menciona más arriba, el actual puerto deportivo “Las Fuentes” padece considerables déficits de aparcamientos, de zonas verdes, etc. zonas todas ellas en definitiva de necesidad para el uso público.

La incorporación de nuevos metros cuadrados (al parecer, hasta 6000 m²) de uso comercial habría de realizarse, en todo caso, compensando nuevos metros comerciales con el exceso de los hoy existentes respecto de los inicialmente planeados. Además, la carencia y déficit de todo tipo de servicios públicos, desde los lavabos, hasta las plazas de aparcamiento (que han sido a su vez devoradas por los usuarios actuales del puerto) justificaría por sí sola el que gran parte de los nuevos metros cuadrados que se ganarán al mar fueran dedicados a tales usos públicos compensando con ello los excesos urbanísticos sufridos en el pasado y que soportan los actuales usuarios del existente puerto deportivo “Las Fuentes” y ayudando a paliar, aun siquiera parcialmente, el déficit de servicios públicos -algunos de ellos de primera necesidad- que sufre en la actualidad la comunidad de usuarios del puerto.

Por lo expuesto, a esta Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas

SOLICITO que, teniendo por presentado este escrito, junto con los documentos que se acompañan, se sirva admitirlo y, en virtud de las manifestaciones que anteceden acuerde tener a esta parte por personada en el expediente, ordenando que le sean notificadas todas las actuaciones que se produzcan en su tramitación, concediendo asimismo a esta parte el trámite que para alegaciones y para audiencia establecen, entre otros, los artículos 79 y 84 de la LRJAPPAC y en su día resuelva denegar el otorgamiento de la concesión para la ampliación del puerto deportivo de “Las Fuentes”.

Es Justicia.

En Valencia, a 31 de agosto de 2007.

Fdo:

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS, AEROPUERTOS Y COSTAS
SECRETARÍA AUTONÓMICA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES
GENERALITAT VALENCIANA
Av. Blasco Ibáñez, 50
46010 Valencia