



La Marina de València

**ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LA CONCESIÓN DE SERVICIOS
PARA LA EXPLOTACIÓN DE LA DÁRSENA DEPORTIVA,
VARADERO, PARCELAS E INSTALACIONES ASOCIADAS EN LA
MARINA DE VALENCIA**

Enero de 2019

HOJA DE CONTROL DE FIRMAS DEL PROYECTO

Título del proyecto:

Fecha: Enero 2019 V 1.1	Anteproyecto de la concesión de servicios para la explotación de la dársena deportiva, varadero, parcelas e instalaciones asociadas en la Marina de Valencia
--------------------------------------	--

1	Autor del Proyecto	
2		
3		
4		
5		

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	(A.1).- FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS.....	2
3	(A.2).- CARACTERÍSTICAS ESENCIALES.....	3
3.1	VARADERO	4
3.2	AMARRES DEPORTIVOS.....	6
3.3	EDIFICACIONES.....	7
3.3.1	PARCELAS A-01 Y A-02	7
3.3.2	CENTRO DE SERVICIOS DÁRSENA INTERIOR	8
3.3.3	MARINA SECA	8
3.4	MEJORA DE LA OPERATIVIDAD Y CONFORT DE LA DÁRSENA EXTERIOR.....	9
4	(B).- JUSTIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	10
5	(C.1).- PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO.....	12
5.1	ANTECEDENTES. IMPORTANCIA DEL MERCADO NÁUTICO	12
5.2	SITUACIÓN Y TENDENCIAS DEL MERCADO.....	13
5.3	LA MARINA DE VALENCIA	14
6	(C.2).- INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS OBRAS	15
7	(D).- PLANEAMIENTO SECTORIAL, TERRITORIAL O URBANÍSTICO.....	16
8	(E).- IMPACTO AMBIENTAL.....	17
8.1	INTRODUCCIÓN	17
8.2	NORMATIVA DE APLICACIÓN.....	18
8.3	ANÁLISIS AMBIENTAL	19
8.4	CONCLUSIONES	19
9	(F).- JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ELEGIDA	19
9.1	ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE LA REORDENACIÓN DE AMARRES	19
9.2	ESCENARIO SELECCIONADO.....	21
10	(G).- RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS.....	21
10.1	PLAN DE AUTOPROTECCIÓN.....	21
10.2	CONTENIDO MÍNIMO DEL S.G.M.A.....	21
11	(H.1).- COSTE DE LA INVERSIÓN A REALIZAR	22
12	(H.2).- SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO.....	23
13	(H.3).- TARIFAS	24
13.1	PROCEDENCIA DE LAS TARIFAS	24

13.2	TARIFAS ADOPTADAS.....	24
13.3	REVISIÓN DE TARIFAS.....	25
14	(I).- SEGURIDAD Y SALUD.....	26
15	(J).- VALOR ACTUAL NETO DE LA INVERSIÓN	26
16	RESUMEN DE COSTES E INGRESOS PROYECTADOS	27
17	(K).- EXISTENCIA DE UNA POSIBLE AYUDA DE ESTADO.....	28
18	(L).- RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN	28

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento se redacta de acuerdo al artículo 247 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014

"Artículo 247. Estudio de viabilidad

Con carácter previo a la decisión de construir y explotar en régimen de concesión unas obras, el órgano que corresponda de la Administración concedente acordará la realización de un estudio de viabilidad de las mismas.

El estudio de viabilidad deberá contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los puntos siguientes:

- a) *Finalidad y justificación de las obras, así como definición de sus características esenciales.*
- b) *Justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales, con indicación de los niveles de calidad que resulta necesario cumplir, la estructura administrativa necesaria para verificar la prestación, así como las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.*
- c) *Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.*
- d) *Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.*
- e) *Estudio de impacto ambiental cuando este sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.*
- f) *Justificación de la solución elegida, indicando, entre las alternativas consideradas si se tratara de infraestructuras viarias o lineales, las características de su trazado.*
- g) *Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de las obras.*
- h) *Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras con la justificación, asimismo, de la procedencia de esta.*
- i) *Estudio de seguridad y salud o, en su caso, estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.*
- j) *El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento.*
- k) *Existencia de una posible ayuda de Estado y compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los casos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma.*
- l) *Rentabilidad de la concesión, esto es, la TIR esperada y los cánones que se obtendrán para el ente concedente"*

2 (A.1).- FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS

La Marina de Valencia se encuentra en la ciudad de Valencia, en la zona norte del puerto junto a la playa de la Malvarrosa y es una realidad gracias a la celebración de la 32ª edición de la America's Cup en 2007. El Consorcio Valencia 2007 fue el instrumento encargado de promover la candidatura de Valencia como ciudad sede del evento.

En el año 2005 la zona norte del Puerto sufrió importantes transformaciones que permitieron la celebración del evento. De esta manera, se construyó un pantalán para mega yates en la dársena interior que quedó enlazado con la bocana por medio de un canal. Junto a la bocana se habilitaron dos dársenas más, dársena sur y dársena norte, que albergan otras dos marinas. Además de la reorganización del espejo de agua, se construyeron diferentes edificios. Dentro de los planes de explotación, la Marina de Valencia dispone de una zona náutico – industrial que desea fomentar.

Se pretende la mejora las instalaciones de la Marina de Valencia, así como su integración en la ciudad convirtiéndose en un centro neurálgico del municipio y reforzando su posición en la industria náutica mediterránea.

La finalidad es otorgar una concesión para el desarrollo de actividades portuarias y otras directamente relacionadas con ellas en el sector de la náutica deportiva. La concesión comprende la lámina de agua para la explotación, construcción y mejora de la zona de amarres, las parcelas A-01, A-02, E-01, E-17, así como la parcela A-20 para ubicación de un varadero.

La justificación trae su causa de la propia finalidad a la que destinar el dominio público. La Administración pretende disponer de unas instalaciones en condiciones para la prestación de los servicios portuarios, lo cual lleva a la necesidad de la puesta al día de las infraestructuras portuarias mediante obras para su adecuación y reparación, y a su explotación en las debidas condiciones de atención a los usuarios.

Como forma de gestión se opta por la indirecta, encomendando a terceros la ejecución de las obras precisas y su explotación mediante la fórmula de la concesión de obra pública. Ello obedece a la naturaleza económica de los servicios a prestar, de la cual se puede derivar el derecho del concesionario a percibir una retribución que le resarza de la inversión a realizar y de los costes de la prestación de los servicios estipulados.

Las actividades principales a desarrollar en cada área serán las siguientes:

- Lámina de agua: Explotación de amarres y actividades náuticas
- Parcela A-01: Explotación como marina seca o centro de actividades náuticas, y otras actividades al servicio de clientes de la Marina complementarias a las existentes en la parcela A-02.
- Parcelas: A-02, y E-17, para el desarrollo de las instalaciones necesarias al servicio de los clientes de la Marina y para el desarrollo de actividades complementarias como: restauración, locales comerciales, deportivos, etc.
- Parcela A-20: Varadero
- Parcela E-01: Estación combustible

En la zona sur se deberá dotar de un pequeño punto de atención al servicio de los usuarios de esa zona.

El proyecto supone el reto de: completar, actualizar, terminar y transformar la configuración de amarres de la Marina de Valencia y sus edificios, mejorando la calidad de las infraestructuras y ofreciendo servicios con características innovadoras.

3 (A.2).- CARACTERÍSTICAS ESENCIALES

Las superficies afectas a la concesión se resumen en la tabla adjunta.

LÁMINA DE ÁGUA (m ²)	320.589,39
SUPERFICIE TERRESTRE (m ²)	101.191,39
SUPERFICIE TOTAL (m ²)	421.780,78

La superficie en tierra descrita contiene distintas parcelas urbanísticas, las cuales se incluyen en la presente concesión.

Parcelas	Superficie (m ²)
E-01	802
E-17	581
A-01	1.610
A-02	5.581
A-20	55.000
TOTAL	63.574

Las obras a realizar pueden dividirse en tres grupos con los siguientes conceptos:

- Grupo “A”. Desarrollo de un varadero.
- Grupo “B”. Adecuación de las zonas de amarre para embarcaciones deportivas y equipamiento asociado en tierra.
- Grupo “C”. Actuaciones para mejora de la operatividad y confort en las marinas exteriores.

Las obras mínimas a realizar por el concesionario incluyen, para cada concepto:

En el Grupo A: varadero y parcela A-20

Desarrollo de un varadero e instalaciones asociadas para el mantenimiento y reparación de embarcaciones incluyendo una edificación para locales y talleres que podrá contar con hasta 5.500 m² de edificabilidad según el Plan Especial. Dicho varadero deberá contar como mínimo de los siguientes elementos:

- Equipamientos de izada y botada de embarcaciones tipo travelift de un mínimo de 450 toneladas de capacidad y una grúa para embarcaciones de peso menor de 25 toneladas
- Firme de hormigón con capacidad de carga suficiente para soportar las embarcaciones que van a ser varadas
- Edificio para albergar locales, talleres, oficinas, vestuarios y demás instalaciones necesarias
- Red de suministros (agua, electricidad y aire comprimido)
- Sistema de tratamiento de aguas para evitar vertidos al mar

En el Grupo B: zonas de amarre y equipamientos asociados

- Mejora de la infraestructura de amarre de embarcaciones existente buscando las alternativas de distribución más eficientes para la gestión, así como el máximo confort de los usuarios. En la dársena sur se adaptarán o eliminarán los pantalanés flotantes de la zona 1-A, (ver planos), de forma que se permita la implantación del varadero en la zona de lámina de agua.
- Mejora de la infraestructura de la parcela E-17 y espacios asociados, creando en esa zona los servicios mínimos necesarios (vestuarios, oficinas, recogida de residuos, etc...)
- Desarrollo de las parcelas A-01 y A-02. La parcela A-02 incluirá el centro de servicios de atención a usuarios de la marina.

En el Grupo C: actuaciones para la mejora de la operatividad y confort

- Se deberán desarrollar las obras necesarias que minimicen la agitación interior existente en la actualidad de forma que se mejoren las condiciones de confort de los usuarios y la operatividad de la Marina.

El Anteproyecto redactado sirve de documento de partida para el estudio de las posibilidades de desarrollo de los espacios. En todo aquello que no resulte de obligado cumplimiento, el concesionario podrá plantear las adaptaciones que considere oportunas.

A continuación se describen someramente las actuaciones más importantes.

3.1 VARADERO

En cuanto a la actividad a desarrollar, se plantea un varadero del tipo "*abierto*", estando el concesionario obligado a:

- Varar barcos, alquilar los espacios, dar servicios y gestionar los residuos;
- Admitir servicios de terceros, ya sea a flote o en seco, para reparación o mantenimiento de embarcaciones cobrando una tasa a cada una de las empresas externas que actúen en las embarcaciones a reparar.

En lo referente a las obras incluidas en el Anteproyecto, se propone la ordenación en dos zonas diferenciadas, separadas por un pantalané fijo de hormigón, con el fin de evitar interferencias y colapsos entre diferentes maquinarias de elevación y una zona de tierra.

Zona 1

En esta zona, en el anteproyecto, se propone la ejecución de un foso para el *travelift* de 450 toneladas, pues siendo la más cercana a la entrada a la dársena sur las embarcaciones de gran eslora tendrán más fácil su maniobra. De otro lado, esta zona dispone de dos muelles fijos de hormigón a cada lado donde se podrán amarrar abarloadas las embarcaciones de mayor eslora.

Zona 2

Se diseña como área de influencia para los fosos de embarcaciones de mediana y pequeña eslora, equipado, al menos, con una grúa de 25 toneladas de capacidad, aunque pudiendo disponer, si el concesionario lo considerara conveniente, de un *travelift* de 90 a 130 toneladas, buscando lo más adecuado a su planteamiento de negocio.

El resto de la dársena se destina para el amarre de embarcaciones en espera o para su reparación en el propio amarre.

Con el fin de mejorar el acceso a esta dársena como a la zona 1 se propone la eliminación del testero del pantalán fijo.

Zona de tierra

Su ordenación está condicionada por la zonificación de la lámina de agua. Por ello se separan dos zonas principales, la primera de ellas para maniobras del *travelift* de mayor capacidad de elevación capaz de dar servicio a embarcaciones entre 40-65 m de eslora. La segunda se destina para embarcaciones de media y pequeña eslora. Esta distribución separa las maniobras de las diferentes máquinas de elevación con el fin de poder trabajar de forma simultánea sin interacciones.

La parte central se destinaria a la ubicación de edificios principales, aparcamientos, puntos de recogida de residuos, almacenes, oficinas etc. Junto a la zona de influencia de maniobra del *travelift* se sitúa una zona para la reparación y pintado de mástiles de las embarcaciones a vela.

Superficie influencia de grandes esloras

Se propone una superficie de 28.194 m². En ella se distribuye en un carril de maniobra y circulación del *travelift*. Una zona de varada de embarcaciones de entre 40 m y 65 m de eslora con la construcción de un foso de quillas con una superficie de 13.811,45 m². La superficie destinada a movimientos de los equipos de elevación y auxiliares es de 12.383,45 m²

También se sitúa una zona de reparación de mástiles con hasta 100 m de longitud.

Se plantea la posibilidad de emplear la zona interior del brazo a aparcamiento de vehículos, dejando a ambos lados franjas de acceso a los barcos abarloados.

Superficie de influencia de medianas y pequeñas esloras.

Se propone una superficie de 14.846,80. m². En ella se ubican embarcaciones de entre 10 m y 30 m de eslora ocupando una superficie de 8.179,15 m². La superficie destinada a movimientos de los equipos de elevación y auxiliares es de 6.667,65 m²

Superficie destinada a servicios comunes.

La zona proyectada se sitúa, aproximadamente, en el centro de la parcela y ocupa una superficie de 7.304,45 m². Se destina a la construcción del edificio principal para uso de oficinas y talleres.

De acuerdo al Plan especial de la Marina Juan Carlos I, se permite una edificabilidad máxima de 5.500 m² con un máximo de 3 plantas y una altura de la edificación de hasta 14 m destinada a un uso industrial.

También se destina una superficie de 300 m² para el acopio de estructuras de apuntalamiento de las embarcaciones.

3.2 AMARRES DEPORTIVOS

En cuanto a la actividad, el concesionario deberá destinar el 40% de los amarres a la náutica popular; definida como los amarres menores de 12m de eslora. Por otra parte, en cuanto a la gestión, el 40% de los amarres serán estancias de menos de tres meses y el 60% restante podrán otorgarse con derecho preferente de uso.

En cuanto a las obras a realizar, el futuro concesionario deberá realizar la puesta a punto de a las infraestructuras existentes, adaptándolas a los estándares de gestión y calidad acorde a la normativa recogida en el anteproyecto. Adicionalmente el concesionario deberá realizar su estudio de distribución que le permita realizar una gestión más eficiente del espacio de amarre. Deberá mantener el rango de esloras entre 8 y 80 metros.

En el presente documento se incluye un estudio de soluciones para la configuración de la flota de amarre, del que se ha seleccionado el escenario 3, por ofrecer unas características más favorables para su implantación. Este escenario permite una importante optimización de la lámina de agua, manteniendo prácticamente la superficie de amarre, incluyendo en el mismo espacio un varadero y su lámina de agua asociada. Representa, asimismo, una alternativa conservadora basada en el mayor aprovechamiento de las infraestructuras existentes, por lo que su inversión es moderada. Para ello se mantiene en la dársena norte y en la dársena interior la infraestructura existente, incorporando en el perímetro de la dársena interior puestos de amarre. El escenario está integrado por las siguientes propuestas:

En la dársena norte: Reordenación de amarres e infraestructuras asociadas para ajustando las anchuras de los canales de maniobra.

En la dársena sur: Reordenación de la dársena sur. El acceso a los pantalanés se propone desde el espigón, se prolongan los pantalanés existentes

En la dársena interior: Acondicionamiento amarres en muelles respetando distribución actual en pantalán principal. Ejecución de las infraestructuras necesarias para el amarres en el perímetro de la dársena interior.

En la parcela A-20 y lámina de agua asociada: Ejecución de dos zonas asociadas al tamaño de las embarcaciones a Varar. El foso mayor se sitúa más cercano a la bocana de entrada.

Este escenario permite el amarre de hasta 661 embarcaciones alcanzando una superficie de amarre de 80.685,00 m², sin considerar los amarres reservados para el varadero, con la distribución de la tabla siguiente:

Eslora	Manga	Superficie amarre	Dársena norte	Dársena s	Dársena interior	Nº amarres totales	Superficie total
8,00	3,00	24,00		124		124	2.976,00
10,00	4,00	40,00		41		41	1.640,00
12,00	4,00	48,00					
12,00	4,50	54,00	2	99		101	5.454,00
15,00	5,00	75,00	125	43	16	184	13.800,00
18,00	5,00	90,00	1		25	26	2.340,00
20,00	6,00	120,00	15		67	82	9.840,00
20,00	7,00	140,00					
25,00	7,00	175,00	5			5	875,00
30,00	7,50	225,00					
30,00	8,00	240,00	18		6	24	5.760,00
35,00	9,00	315,00	13			13	4.095,00
35,00	9,50	332,50			21	21	6.982,50
40,00	10,00	400,00			5	5	2.000,00
45,00	11,00	495,00			8	8	3.960,00
50,00	12,00	600,00		4	14	18	10.800,00
55,00	12,00	660,00			3	3	1.980,00
65,00	15,50	1.007,50			3	3	3.022,50
80,00	21,50	1.720,00			3	3	5.160,00
Sumas			179	311	171	661	80.685,00

3.3 EDIFICACIONES

3.3.1 PARCELAS A-01 Y A-02

En estas parcelas se ubicará el “*centro de servicios norte*”, edificio que deberá centralizar los servicios relacionados con los usuarios de las embarcaciones, principalmente de la Marina Norte. En este centro se ubicarán las oficinas principales de atención y servicio a los usuarios, así como, las instalaciones de servicio asociadas a los mismos que deberán incluir con carácter obligatorio: vestuarios, aseos, almacenes, zona de residuos y centro social.

Se podrán incluir complementariamente actividades relacionadas con: venta y alquiler de embarcaciones, venta de repuestos náuticos, mecánicos y actividades de taller para náutica, cursos para la obtención de titulaciones náuticas, asesoramiento y seguros para embarcaciones, cursos de actividades que se realizan en el agua (vela, pádel surf, surf, windsurf, buceo, motos de agua...), alquiler de material para realizar las actividades antes mencionadas, tienda de ropa náutica, lavandería, gimnasio, piscina, instalaciones deportivas y restauración

Parcelas	Superficie (m ²)
A-01	1.610
A-02	5.581
TOTAL	7.191
Ocupación máxima (60%)	5.034
Edificabilidad A-01	3.000
Edificabilidad A-02	11.000

En la parcela A-01, el concesionario podrá optar por la construcción y explotación de una marina seca descrita a continuación, o por un centro de actividades náuticas, así como actividades complementarias a las de la parcela A-02.

Tanto la parcela A-01 como la A-02 deberán desarrollarse en su totalidad con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética, características innovadoras, calidad estética, etc., todo ello de acuerdo con el planeamiento vigente.

3.3.2 CENTRO DE SERVICIOS DÁRSENA INTERIOR

El "*centro de servicios dársena interior*" es el edificio que centralizará los servicios relacionados con los usuarios de las embarcaciones, principalmente de la dársena interior, y que se ubicará en la parcela E-17. Este edificio está destinado a las oficinas y centralizará los servicios a los usuarios de esta zona consistentes principalmente en: vestuarios, aseos, almacenes, zona de residuos y centro social.

Parcela	Superficie (m ²)
E-17	581,00
Ocupación máxima (60%)	406,00
Edificabilidad	1.100,00

3.3.3 MARINA SECA

La posibilidad del desarrollo de una marina seca, (opcional para el concesionario), atiende a la gran demanda de puestos de atraque en los puertos deportivos ha experimentado un crecimiento espectacular en los últimos años, lo que ha originado la aparición de "listas de espera" en la mayoría de ellos, afectando especialmente a las embarcaciones menores (entre 5,00 y 8,00 m de eslora, 16 a 26 pies).

Las embarcaciones susceptibles de ser almacenadas en una marina seca son lanchas, de pesca y paseo, pequeñas embarcaciones cabinadas e incluso las del tipo semirrígidas.

Para satisfacer esta demanda, el concesionario podrá optar por la construcción y explotación de una marina seca con dimensiones y capacidad acorde con su tipo de negocio. En el anteproyecto se plantea una marina seca consistente en una nave cerrada con pasillo central para embarcaciones almacenadas en nichos distribuidos en 5 alturas con las siguientes características:

- Anchura del nicho: 3,00 metros
- Eslora máxima de 8,0 metros, (26 pies)

- Carga máxima en nicho: 5.000 Kg
- Doble sistema de elevador de barcos en muelle independiente de grúa pórtico
- Pantalán flotante para esperas.
- Ubicación: parcela A-20

3.4 MEJORA DE LA OPERATIVIDAD Y CONFORT DE LA DÁRSENA EXTERIOR

La orientación de la nueva bocana de la dársena interior del puerto de Valencia, que se construyó para separar la zona de uso comercial de la zona de uso para cruceros y náutico-deportiva, es hacia el norte.

La dirección de procedencia predominante de los temporales en el golfo de Valencia es la del primer cuadrante, entre las direcciones NNE y E, por lo que las condiciones de operatividad y confort, y consecuentemente la agitación, están condicionadas por los vientos provenientes de estas direcciones, siendo las zonas más sensibles por oleajes generados por esos vientos los muelles en el área de la bocana y los muelles en la parte noroeste de la Marina norte.

Con el fin de mejorar la agitación se han evaluado varias alternativas que consisten básicamente en:

- Mejorar las condiciones de abrigo, ampliando el morro con un cajón de 39,20 m de eslora.
- Reducir la reflexión en los muelles de pared vertical, modificándolos para que sean antirreflejantes.

Para ello el estudio de tres zonas concretas:

- Bocana
- Muelle de la dársena exterior
- Muelles de la Marina norte

En el anejo nº 3 "*Mejora de la operatividad en las dársenas*" se incluye el estudio completo cuyas alternativas consisten en:

- Mejora en la zona de bocana manteniendo la misma tipología estructural existente y planteando la prolongación del morro del dique de cierre en bocana. Para ello se coloca un cajón adicional en el morro de la bocana.
- Mejora en el muelle de la dársena exterior mediante la modificación del cajón existente para que sea antirreflejante. Para ello, se modifica la geometría del cajón perforando sus paredes exteriores y vaciado de los tres metros superiores de algunas de las celdas de las dos primeras filas, formando las cámaras antirreflejantes
- Mejora en los muelles de la Marina norte avanzando las líneas de muelle en la zona noroeste mediante la construcción de muelles antirreflejantes formados por elementos modulares ranurados, distinguiéndose dos tramos en cuanto a geometría del muelle: la correspondiente a la alineación norte y la del último tramo de muelle transversal al anterior que limita la dársena por el lado oeste.

De estas alternativas se ha seleccionado la primera por resultar la más eficiente.

4 (B).- JUSTIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

El Plan Estratégico del Consorcio Valencia 2007, considera que la Marina de Valencia constituye uno de los ejes de actuación esencial en el desarrollo de su actividad. El propio plan contempla, dentro de las estrategias a desarrollar de forma inmediata, el incremento de los amarres y la mejora de los servicios a través de la figura de gestión por concesión administrativa, lo que supone las actuaciones de: reordenación e incremento de amarres, diversas edificaciones con espacios comerciales, de servicios, aparcamientos y el varadero industrial.

En relación a la inversión en infraestructuras, en los estudios previos realizados por la Marina de Valencia para evaluar sus posibilidades de desarrollo, con una inversión de alrededor de 28 millones de euros, (sin incluir el I.V.A.), se podrían re-configurar las zonas de amarre incrementándose el número de amarres deportivos, ejecutar los edificios asociados e incluir un Varadero para la reparación de embarcaciones. Estas inversiones permiten incrementar las actividades y servicios entorno a la náutica que actualmente se vienen desarrollando. Esta actuación genera crecimiento económico para Valencia e impacta positivamente en el Consorcio tanto económicamente como en desarrollo de sus espacios.

La actual situación del Consorcio Valencia 2007 determina la imposibilidad de contar con la financiación que precisan las inversiones a realizar y la insuficiencia de los medios personales disponibles en su plantilla, coligiendo la incapacidad del Consorcio para abordar la prestación de los servicios que pretenden ser aumentados.

El desarrollo de las actividades náuticas, gestión de amarres, varadero, gasolinera, edificios de servicios y opcionalmente marina seca y centro deportivo náutico suponen un planteamiento de explotación con una visión de conjunto asociada a las inversiones referidas. Todo ello desde la perspectiva de la incorporación de la iniciativa privada que debe de asumir el riesgo de las operaciones a realizar.

Por tanto, el contrato de concesión que se plantea para poder hacer una oferta de actividades y servicios náuticos con mayor pujanza de la que hasta ahora se viene desarrollando desde el Consorcio Valencia 2007, es imprescindible para desarrollo de la ciudad de Valencia y para el propio Consorcio Valencia 2007, que necesita generar más ingresos de carácter estable por la explotación de los servicios náuticos.

El Consorcio Valencia 2007 recibirá como contrapartida por la explotación de la concesión los cánones, tanto anuales como anticipados, que se acuerden, ingresos que constituirán la principal fuente de financiación para el desarrollo de las actuaciones programadas por el Consorcio a través de su Plan Estratégico.

Dichas actuaciones son las siguientes:

- Centro Integrado de Formación Profesional asociado con un Centro de Emprendimiento en el Sector de la Náutica de Recreo
- Escuela Taller para la reparación de embarcaciones
- Polideportivo Náutico

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 99.3 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, no es conveniente la división del objeto de la concesión de servicios, con obra asociada. La vinculación de las obras a los servicios y actividades a las que están vinculados, no hace aconsejable realizar tal división. De la misma manera que ocurre entre los distintos servicios náuticos, varadero, marina seca o amarres.

En este caso, resultaría especialmente inconveniente para la correcta ejecución del contrato su división en lotes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 99.3 apartado b) de la citada Ley de Contratos del Sector Público, toda vez que la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultaría su correcta ejecución, resultando asimismo necesario coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones que habrá de ser llevadas a cabo por el concesionario que resulte seleccionado.

Por ello, teniendo en cuenta que la licitación tendrá por objeto la explotación de la dársena deportiva, varadero y parcelas e instalaciones asociadas de la Marina de Valencia, se persigue prestar un servicio integral a sus destinatarios, por lo que la eventual ejecución por una pluralidad de contratistas imposibilitaría la necesaria coordinación entre las distintas prestaciones.

Es decir, que el objeto del contrato es único y singular, a la vista de su contenido y fines de interés público que se persiguen, por lo que resultaría inconveniente su licitación en lotes; lo que, además, coincide con la actual prestación unitaria e integral, si bien de forma directa, del servicio.

En la medida en que la ampliación de los servicios que viene desarrollando el Consorcio precisa de una inversión elevada y la posterior transferencia del riesgo operacional, no cabría fragmentar dicha inversión económica ni el consiguiente riesgo asociado a la concesión.

A este respecto, ha de considerarse la Resolución nº 408/2017 del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, entre otras, que ha venido a destacar la libertad de decidir de forma autónoma de los poderes adjudicadores, a la hora de optar en su caso por la división en lotes de los contratos:

“En relación con la previsión de este artículo 46 de la Directiva, este Tribunal ha declarado, entre otras, en la resolución 814/2016, que del mismo se desprende que “la división no es obligatoria”, siendo así que, por mucho que el considerando 78 de la Directiva 2014/24/UE exprese que, para aumentar la competencia, “procede animar a los poderes adjudicadores a, en particular, dividir grandes contratos en lotes”, también añade que tales poderes adjudicadores deben conservar “la libertad de decidir de forma autónoma y basándose en las razones que estime oportunas, sin estar sujeto a supervisión administrativa o judicial”, exigiendo únicamente que se estudie la conveniencia de tal división, a cuyo fin, “cuando el poder adjudicador decida que no sería conveniente dividir el contrato en lotes, el informe específico o los pliegos de la contratación debe incluir una indicación de las principales razones que expliquen la elección hecha por el poder adjudicador.”

De otro lado, según establece el artículo 15 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en el contrato de concesión de servicios uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas,

la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia y cuya contrapartida vendrá constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato, bien por dicho derecho acompañado de la percepción de un precio.

Continúa señalando el citado artículo 15 de la Ley de Contratos del Sector Público que el derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional. Dicho riesgo operacional se define en la mencionada Ley de Contratos en los términos en los que el concesionario asume un riesgo por el que en condiciones normales de funcionamiento, no se le garantiza que vaya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación de las obras que sean objeto de la concesión. De esta forma la parte de los riesgos transferidos al concesionario supondrán una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable.

Por todo ello la elección del modelo de contratación elegido, esto es la concesión de servicios, se encuentra justificada en las siguientes ventajas cuantitativas y cualitativas:

1. El CV2007 no dispone de capacidad de financiación para afrontar una inversión como la requerida en la actuación proyectada de explotación y mejora de la zona de amarres, en las parcelas de titularidad del Consorcio identificadas como A-01, A-02, E-01, E-17, así como la parcela A-20 para uso de varadero.
2. La plantilla de personal existente en el CV2007 no cuenta con efectivos para desempeñar la explotación de los servicios contemplados en la actuación que se pretende desarrollar, mientras que normativa vigente impide que se pueda llevar a cabo una oferta de empleo público adecuada para dar cobertura al personal necesario.
3. La transferencia del riesgo operacional hacia una empresa especializada que determina la Ley de Contratos del Sector Público en la prestación de este tipo de servicios permitirá al CV2007 que los servicios y actividades proyectados se siga realizando con las garantías necesarias, minimizándose el impacto que pudiera derivarse de la gestión propia por las variaciones en la demanda.
4. La obtención de unos cánones por la explotación de la concesión proyectada permitirá al CV2007 afrontar la financiación para poder desarrollar algunas de las actuaciones previstas en el plan estratégico del Consorcio con un claro interés social y que redundarán en la sostenibilidad económica del Consorcio.

5 (C.1).- PREVISIONES SOBRE LA DEMANDA DE USO

5.1 ANTECEDENTES. IMPORTANCIA DEL MERCADO NÁUTICO

La Comisión Europea ha identificado el mercado náutico de recreo como un sector industrial y de servicios fundamental, en el marco de la agenda de «*Crecimiento Azul en la Unión Europea*» una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo que reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento

5.2 SITUACIÓN Y TENDENCIAS DEL MERCADO

El *Superyacht Intelligence Annual Report 2016* es una de las más fuentes más completas y fiables de información para conocer la situación y tendencias en el mercado de la construcción de embarcaciones de gran eslora, también denominados superyates o megayates.

La última publicación del *Superyacht Intelligence Annual Report* resume el 2015 como un año en el que se produjeron menos entregas de megayates pero de mayor envergadura (GT), de un menor número de astilleros. Durante el 2015 se produjeron más pedidos que se corresponderán con entregas en los próximos años. El futuro parece muy prometedor para la franja de embarcaciones a partir de 60 metros de eslora, en dónde hay muchos más proyectos en marcha que en los próximos años se consolidarán

Según el informe realizado en 2015 por la Dirección General de Empresa e Industria de la Comisión Europea sobre la competitividad del sector de la náutica de recreo, se estima que las marinas tienen un volumen de negocios a nivel europeo de casi 4.000 millones de euros y emplean entre 40.000 y 70.000 personas. Al igual que el chárter náutico, hay una fuerte influencia estacional sobre la demanda en este sector de servicios

El mismo informe señala que el sector de la náutica y de las marinas en Europa genera empleo para 372.000 personas, siendo 253.000 las personas directamente empleadas y 119.000 las personas indirectamente empleadas (por ejemplo en construcción de barcos).

La publicación del *Superyacht Intelligence* indica que existen aproximadamente 220 puertos que pueden albergar embarcaciones de gran eslora, principalmente en las costas de Francia, Italia, España y Croacia.

Aproximadamente un 60% de los grandes yates tienen su base en el Mediterráneo. La mayor presencia de este tipo de embarcaciones en los últimos años ha hecho que se incrementase el número de amarres disponibles, fundamentalmente en el rango de esloras entre los 30 y 40 metros, pudiendo apreciarse un crecimiento en países como España, Italia y Estados Unidos, en respuesta a la creciente demanda en cada región.

Existe, complementario a la construcción, un mercado muy significativo relacionado con el mantenimiento y reparación de grandes yates. Además de los servicios de reparación y mantenimiento, las sociedades de clasificación realizan inspecciones del casco y de las principales instalaciones y equipamiento a bordo de manera regular y sistemática. Adicionalmente, se suelen realizar limpiezas completas y aplicación de pinturas en el casco, aproximadamente cada dos años. La situación actual del mercado empuja a los armadores a invertir en mantenimiento en lugar de invertir en la nueva construcción de embarcaciones. La industria de la reparación y mantenimiento concierne a numerosos astilleros en el sur de Europa, donde se encuentran aproximadamente el 45% de los astilleros de este tipo a nivel mundial

En relación al *refit* de embarcaciones de gran eslora, en el Mediterráneo Occidental existen 3 áreas principales en las que se desarrolla esta industria: la costa sur de Francia y Norte de Italia, Palma de Mallorca y Barcelona.

El informe de 2016 "*Análisis de tendencias en el mercado náutico nacional e internacional*" redactado por la Asociación nacional de empresas náuticas, recoge el estado del sector náutico a escala nacional e internacional y una de las primeras conclusiones es

que se trata de un sector en continua evolución y se está adaptando a las tendencias del consumidor en un mundo cada vez más globalizado.

En la última edición de la Conferencia Mundial de Marinas organizada por ICOMIA en noviembre de 2016, se concluyó que el sector náutico, y en concreto las marinas, deben de dar respuesta a un cambio en las tendencias del consumidor y a una nueva economía, la economía colaborativa.

El chárter náutico es una actividad clave en el área de servicios para el futuro de la náutica según el reciente estudio publicado por la Dirección General de Empresa e Industria de la Comisión Europea en noviembre de 2015 sobre la competitividad del sector de la náutica de recreo en Europa. El chárter náutico se ha convertido en una actividad fundamental en el turismo y en la náutica de recreo.

5.3 LA MARINA DE VALENCIA

Los esfuerzos de los gestores de las marinas de los últimos años han conseguido hacer que Valencia se convierta en un destino apetecible para navegantes transeúntes, lo que no ocurría antes de celebrarse la XXXII y XXXIII ediciones de la Copa del América en 2007 y 2010 respectivamente.

Además de las instalaciones náuticas de Marina de Valencia, la ciudad cuenta con las instalaciones del Real Náutico de Valencia, que ofrecen 1.300 amarres para embarcaciones desde 8 a 100 metros de eslora a las que hay que incluir 188 amarres de Valencia Yacht Base, para esloras comprendidas de los 20 a los 120 metros, creados para acoger las embarcaciones de la Copa del América en 2007.

Desde el punto de vista de la reparación y mantenimiento de instalaciones, destacan las instalaciones de Varadero Valencia, que en la explanada de 28.000 m² del Real Club Náutico de Valencia opera dos *travelifts*, de 50 y 150 toneladas respectivamente. Además cuenta con una nave cubierta de 400 m² para trabajos de pintura y algunas reparaciones que requieren un mayor control de temperatura y humedad.

Tal como se ha explicado anteriormente, este aumento en la demanda de amarres y ocupación de los puertos se ha producido también en la Marina de Valencia. En los últimos tiempos la ocupación de la Marina de Valencia ha experimentado un incremento considerable como se muestra en las tablas siguientes:

MARINA NORTE			
Año	Esloras		
	Hasta 15 m	De 15 a 24 m	Más de 24 m
2016	59	12	0,26
2017	63	13	0,13
2018	49	9	-

Tabla 1: porcentaje de amarres ocupados en cada año: marina norte

MARINA SUR			
Año	Esloras		
	Hasta 15 m	De 15 a 24 m	Más de 24 m
2016	49	0,5	0,3
2017	66	1,3	0,5
2018	54	2,0	0,3

Tabla 2: porcentaje de amarres ocupados en cada año: marina sur

MARINA INTERIOR			
Año	Esloras		
	Hasta 15 m	De 15 a 24 m	Más de 24 m
2016	-	17	23
2017	-	18	29
2018	-	14	23

Tabla 3: porcentaje de amarres ocupados en cada año: marina interior

Tal y como ha evolucionado la ocupación y las tendencias del mercado, la previsión es que la demanda siga aumentando mientras se mantenga la mejora de las conexiones, el aumento de la demanda turística y las nuevas modalidades de náutica deportiva

La concesión permitirá a la Marina de Valencia adoptar las tendencias de los usuarios, teniendo en cuenta los últimos informes del sector y en particular, se considera que es importante atender a las siguientes recomendaciones que se extraen de los datos recogidos en el informe de 2016 "*Análisis de tendencias en el mercado náutico nacional e internacional*" redactado por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas, (ANEN):

- a) El chárter o alquiler de embarcaciones es una tendencia generalizada
- b) Seguridad, privacidad y diversión para capitanes y tripulaciones
- c) Integración puerto-ciudad
- d) La promoción de la náutica
- e) Marina seca para optimizar la ocupación portuaria
- f) Centros de *refit* y mantenimiento de embarcaciones

6 (C.2).- INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS OBRAS

La adecuación y explotación de la Marina de Valencia se enmarca en el esfuerzo que realizan las Administraciones que lo gestionan en proveer a los ciudadanos de equipamientos deportivos y pretende anticiparse al aumento de la demanda de servicios náutico-deportivos, generada por la mayor conciencia ciudadana de la práctica deportiva como forma de mantenimiento de la salud, de mejora de la calidad de vida y de integración social del individuo.

De otro lado, se pretende crear un acicate para devolver a Valencia su vocación marinera, tantos años olvidada, y que vuelva a mirar al mar, conectando la Marina con la ciudad y promoviendo un espacio que mejore la integración del puerto con su ciudad.

Con las nuevas inversiones previstas, especialmente con el varadero se crea un nuevo sector relacionado con la industria náutica, que por no disponer de estas instalaciones en la ciudad no cuenta con desarrollo asociado que supone. Esta industria tiene como cliente potencial buena parte de las embarcaciones que se encuentran amarradas y, en especial, aquellas mayores de 150 tn y aproximadamente 45m de eslora que es el máximo que a día de hoy puede atender el varadero Valencia en la zona deportiva del club náutico situado al sur del puerto de Valencia).

La mejora de las instalaciones y servicios en la zona de amarres servirá de atractivo y reclamo tanto a los usuarios actuales, como las nuevas modalidades de uso de la náutica deportiva como el *charter* y la tendencia de uso compartido.

7 (D).- PLANEAMIENTO SECTORIAL, TERRITORIAL O URBANÍSTICO

En la actualidad el espacio objeto de concesión se incluye en el plan especial de ordenación de la Marina de Valencia. Dicho Plan Especial de la Marina de Valencia se aprobó en dos tiempos: en fecha 6 de mayo de 2014, se aprobó la ordenación urbanística de los terrenos cedidos al CV07 por el Ayuntamiento, quedando pendiente la regularización del ámbito de los terrenos cedidos al CV07 por la APV, hasta la aprobación del D.E.U.P. (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios), que se produjo en fecha 30 de octubre de 2014. La aprobación del Plan Especial en el ámbito portuario se produjo posteriormente, en fecha 11 de diciembre de 2014.

Los espacios que se ceden forman parte del Dominio Público portuario y están sujetos a tanto al plan especial de ordenación urbanística de la Marina de Valencia como al mencionado D.E.U.P. tal y como se recoge en la memoria de dicho plan especial en relación a la trasposición de usos del D.E.U.P.

“Según acuerdo entre el Ilmo. Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria, en aras de una solución coherente y óptima para la ciudad, se encomienda la redacción de un único documento consensuado que recoja los parámetros urbanísticos que deben aplicarse en la definición y usos de La Marina Real Juan Carlos I, al margen de consideraciones de propiedad y competencia legal sobre cada uno de sus ámbitos.

En este sentido, y habida cuenta de las diferencias introducidas por la utilización de terminología coincidente, pero referida a significados distintos, en lo que respecta a la regulación de los usos permitidos, se adopta como regla general para el desarrollo de cada una de las parcelas situadas en la Zona de Servicios de Tierra de la Autoridad Portuaria de Valencia, la preceptiva prelación de los siguientes documentos, por orden de importancia:

- 1.- D.E.U.P. en vigor.*
- 2.- Ficha urbanística.*

Y a tal efecto, se incorpora en estas últimas una condición obligatoria, que transpone los usos recogidos en el D.E.U.P. vigente -o en su defecto en tramitación- en el momento de la redacción de este plan especial, y cuya terminología remitirá al correspondiente glosario de términos, para mayor

abundamiento en la claridad del catálogo de usos. Estos usos se desprenden de la aplicación de la TRLPMM del estado, y se considerarán a todos los efectos como los únicos permitidos, respetando en todos los casos las condiciones de compatibilidad urbanística recogidas en los usos pormenorizados. Serán por tanto de obligado cumplimiento y de forma simultánea ambas condiciones.

En el caso que acontecieran modificaciones del D.E.U.P. durante la vigencia de este plan, se estará a las nuevas estipulaciones para las parcelas pendientes de desarrollo, dejando en esos casos sin efecto las condiciones llamadas de transposición de usos que resultaran contradictorias con el D.E.U.P. en vigor. Huelga decir que se entenderán como usos prohibidos aquellos que resulten manifiestamente incompatibles en la transposición del D.E.U.P., incluso cuando estuvieran permitidos en los usos pormenorizados.”

Con el objeto de garantizar la compatibilidad de usos resultante de la transposición del D.E.U.P., se recabará informe previo de la Autoridad Portuaria de Valencia en el trámite del título habilitante (licencia, declaración responsable, comunicación ambiental) para la ejecución de obras y/o actividades en el ámbito de propiedad estatal.

REFERENCIA CATASTRAL. Los espacios objeto de concesión forman parte de la parcela con referencia catastral 03041K8YJ3700G0001UW, parcela construida sin división horizontal, con una superficie de 314.357 m². El uso principal es recogido RDL 1704 8.2.d.

8 (E).- IMPACTO AMBIENTAL

8.1 INTRODUCCIÓN

Al objeto de disminuir la agitación que producen en las dársenas determinados temporales, la alternativa seleccionada, consiste en la colocación de un cajón adicional en la bocana de entrada.

En el anejo nº 6 "*Impacto ambiental*" del anteproyecto se analiza la posible afección a la Playa de la Malvarrosa como consecuencia de la prolongación del morro del dique vertical de la bocana de acceso a la Dársena Exterior de la Marina Real Juan Carlos I (zona mostrada en la fotografía aérea de la Figura 1, así como la posible interferencia de ésta en la maniobrabilidad de los buques.

La incidencia de los oleajes dominantes en el Golfo de Valencia, de componentes NNE a E, en la bocana de orientación norte genera, fundamentalmente durante episodios de temporal, problemas de agitación en el interior de la dársena que reducen su operatividad y que, en algunos casos, llegan a producir daños en estructuras y embarcaciones, y rebases en los muelles.

Dicha problemática ha llevado al planteamiento de una serie de alternativas encaminadas a reducir la reflexión del oleaje en los muelles y a proteger la dársena de la entrada de estas direcciones del oleaje, siendo ésta última la que podría provocar alteraciones en la playa por su ubicación en la zona externa del Puerto.



Figura 1.- Localización de la zona de actuación.

8.2 NORMATIVA DE APLICACIÓN

La regulación legal de aplicación en materia medioambiental se recoge en la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat de Impacto Ambiental. Este texto señala en el Anexo “Proyectos sujetos a evaluación de impacto ambiental”, en su número 8, apartado d), 10 como sujetos a esta evaluación la realización de obras en puertos que no sean de interés general y siempre que las mismas impliquen ganar terrenos al mar”.

Por su parte el Reglamento para la ejecución de la ley citada, aprobado por Decreto 162/1990, del Consell de la Generalitat, recoge en su Anexo I como especificaciones de obras sujetas a evaluación, en su número 8, apartado c), la “Construcción o ampliación de puertos de refugio, deportivos y de pesca que no sean de interés general, siempre que la ampliación exceda de su delimitación actual y suponga una ganancia de terrenos al mar superior al 5 por 100 de su superficie actual, salvo en los casos que desarrollen actuaciones contempladas en Planes de Ordenación con Declaración positiva de Impacto Ambiental. Planes de Ordenación de las zonas de servicio de los puertos, cuando contemplen obras descritas en el párrafo anterior”.

En el caso que nos ocupa no se da ganancia de terrenos al mar por lo que no es procedente la evaluación de impacto ambiental.

En cuanto a la estimación de impacto ambiental, el Reglamento señalado no recoge en su Anexo II nada relativo al tipo de obras y explotación que nos ocupa, por lo que tampoco procede la estimación de impacto ambiental.

8.3 ANÁLISIS AMBIENTAL

En el Anejo nº 6 "*Impacto ambiental*" del Anteproyecto redactado, siguiendo lo que prescribe el artículo 248.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, se incluye un análisis ambiental cuyas conclusiones son las siguientes:

8.4 CONCLUSIONES

Vistas las afecciones contempladas por el EIA sobre la dinámica litoral aguas arriba del Puerto de Valencia, puede concluirse que la ejecución del nuevo cajón en el tacón del dique de abrigo de la Marina Real Juan Carlos I :

- No modifica la posición del punto de difracción de los oleajes en la estructura;
- No cambia la zona de playa que queda resguardada a sotamar;
- No altera el patrón circulatorio de corrientes y sedimentos en la playa;
- No hace bascular la playa por modificación de su forma en planta de equilibrio;
- No generará nuevas erosiones en la playa aguas arriba.

Por todo lo anterior, la solución proyectada para mejorar la operatividad de la dársena no genera impactos adicionales sobre la dinámica litoral a los ya contemplados por el Estudio de Impacto Ambiental del "*Proyecto de Canal de acceso a la dársena interior del Puerto de Valencia. Copa América 2007*", ni requiere de medidas correctoras suplementarias, por lo que no se considera necesario el desarrollo de un nuevo Estudio de Impacto Ambiental.

De otra parte, y en relación a la navegación y maniobrabilidad de los buques en la nueva configuración de la bocana tras la ejecución del cajón, las consideraciones realizadas en el proyecto original no se verían modificadas.

En cuanto a la explotación de las instalaciones, en el epígrafe 247.2.g, se realizan las consideraciones precisas para la prevención y actuación con relación a posibles incidencias medioambientales.

9 (F).- JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ELEGIDA

9.1 ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE LA REORDENACIÓN DE AMARRES

Habiéndose analizado el estado actual de la Marina de Valencia e identificado las necesidades, se han planteado diferentes propuestas para la ordenación de la flota a amarrar que conllevan una serie de ventajas e inconvenientes, que debidamente evaluados permitirán obtener las mejores alternativas para la futura gestión de la Marina de Valencia.

En el anejo nº 2 "*Estudio de soluciones*" del anteproyecto, se incluye el estudio de alternativas realizado, del que cabe extraer el siguiente resumen:

Se han estudiado las propuestas para cada dársena de manera independiente y posteriormente se ha hecho de forma conjunta, con el fin de crear diferentes escenarios.

Se han planteado las siguientes alternativas:

DN Dársena norte

- DN1: reordenación de amarres para adecuación de canales
- DN2: embarcaciones alineadas al muelle
- DN3: instalación de nuevos pantalanes para amarre abarloado
- DN4: instalación de nuevos pantalanes paralelos al muelle

DS Dársena sur

- DS1: prolongación de pantalanes existentes y reordenación de amarres
- DS2: prolongación de pantalanes existentes e incorporación de uno nuevo
- DS3: prolongación y reubicación de pantalanes
- DS4: pantalanes y amarres actuales y nuevo pantalán

DI Dársena interior

- DI1: ramificación de pantalán principal y alineación perpendicular
- DI2: ramificación de pantalán principal con alineación tipo “*palmera*”
- DI3: prolongación pantalán principal y amarre directo a muelles
- DI4: acondicionamiento amarres en muelles respetando la distribución actual en pantalán principal

Varadero

- V1: zona de influencia amplia, segregación de fosos;
- V2: zona de influencia limitada, unificación de la localización de fosos.

Se han estudiado, además, cuatro escenarios diferentes analizando sus características de manera que sea posible establecer una ordenación idónea para el conjunto de la marina.

Escenario 1: escenario ambicioso, formado por las propuestas DN2, DS2 y DI1
Gran eslora localizada en dársena norte y elevado número de amarres en dársena interior;
Propuesta varadero V1.

Escenario 2: escenario conservador, formado por las propuestas DN1, DS2 y DI3
Mediana eslora localizada en dársena norte y en dársena interior;
Propuesta varadero V1.

Escenario 3: escenario mínima inversión, integrado por las propuestas DN1, DS2 y DI4
Mediana eslora localizada en la dársena norte y gran eslora en la dársena interior;
Propuesta varadero V1;

Escenario 4: escenario ambicioso, compuesto por las propuestas DN1, DS4 y DI1B
Elevado número de amarres de mediana y pequeña eslora;
Propuesta varadero V2.

9.2 ESCENARIO SELECCIONADO

Sin perjuicio de que el concesionario presente otras alternativas que cumplan con las condiciones exigidas, se ha seleccionado como idóneo el escenario 3, al ofrecer unas características más favorables para su implantación.

Este escenario permite una importante optimización de la lámina de agua, manteniendo prácticamente la superficie de amarre, incluyendo el varadero. Por otra parte, al aprovechar prácticamente la totalidad de las infraestructuras existentes su inversión es la más reducida.

10 (G).- RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS

Las actuaciones propuestas, que completan, reforman y ponen a punto las instalaciones, persiguen criterios de eficiencia, sostenibilidad e innovación para mejorar la explotación

No se considera que existan en la construcción riesgos significativos de carácter operativo o tecnológico.

En cuanto a la explotación, los riesgos más relevantes se refieren a incidencias medioambientales por el desarrollo de las actividades de varadero, y por la gestión de residuos generados por las embarcaciones, y a incidencias en materia de protección civil derivadas de la ocurrencia de siniestros posibles en este tipo de instalaciones.

Con el fin de prevenir y actuar, en su caso, ante estas incidencias, se requerirá al concesionario la elaboración e implementación de un sistema de gestión medioambiental, SGMA, y de un plan de emergencia y autoprotección.

10.1 PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

El contenido del plan se ajustará a lo dispuesto en el RD 393/2, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

10.2 CONTENIDO MÍNIMO DEL S.G.M.A.

A- Información y análisis básico

- Obtención y Análisis de la información de partida:
 - o Estudio de las actividades que se desarrollan en la instalación;
 - o Análisis de la cultura y prácticas de gestión medioambiental desarrolladas hasta el momento en otras instalaciones similares.
- Revisión del cumplimiento de los requisitos legales aplicables a este tipo de instalaciones portuarias:
 - o Recopilación de la información legal local, regional, nacional e internacional;
 - o Identificación y análisis de la normativa aplicable;

- Extracción de los requerimientos legales a cumplir y comprobación de los mismos en el estado actual o previsto a corto plazo.
- Valoración de los aspectos ambientales.
 - Identificación de los aspectos ambientales derivados de cada actividad;
 - Elaboración de un Sistema de Valoración de efectos ambientales;
 - Valoración de los aspectos ambientales identificados.

B- Elaboración de la Política Medioambiental

- Establecimiento de objetivos y metas medioambientales para cada una de las funciones y niveles relevantes. Se prestará especial atención a la gestión de residuos y desechos generados por las embarcaciones y por el normal desarrollo de la actividad en las instalaciones terrestres, y a la eficiencia energética del conjunto de las instalaciones;
- Elaboración de un Programa de Gestión Medioambiental para la consecución de los objetivos y metas;
- Elaboración de un Manual de Gestión Medioambiental que recoja todas las actuaciones que se deben realizar para implantar, mantener y auditar el SGMA;
- Elaboración de un Manual de Procedimientos Medioambientales que recoja el conjunto de documentos que tienen por objeto definir cómo han de realizarse, paso a paso, las tareas necesarias, desde el punto de vista medioambiental, para controlar tanto el SGMA, como las actividades, los procesos y los productos de la instalación;
- Elaboración de una serie de Instrucciones Técnicas Medioambientales que definan el modo de llevar a cabo las operaciones diarias que tienen una incidencia medioambiental (directa o indirecta).

C – Programa de implantación

- Medios materiales y humanos precisos con valoración económica;
- Plan de etapas para su puesta en marcha;
- Hitos sucesivos.

11 (H.1).- COSTE DE LA INVERSIÓN A REALIZAR

En el Documento nº 3 "*Presupuesto*" del anteproyecto se incluye el presupuesto desglosado de las obras propuestas, así como los criterios generales que han servido para el análisis del coste de las infraestructuras.

Los presupuestos de inversión incorporan en todos los casos los correspondientes a las obras así como el coste de los estudios de seguridad y salud y la gestión de los residuos, los honorarios por la redacción de los proyectos y los de dirección de obra. Así mismo incorporan el coste de las posibles licencias de obra en caso de ser necesarias.

El resumen del presupuesto de inversión es el siguiente:

DESIGNACIÓN	VALORACIÓN (€)	IVA 21%	INVERSIÓN (€)
Marina interior (DI 4)	2.474.027,27	519.545,73	2.993.573,00
Marina norte (DN 1)	40.301,65	8.463,35	48.765,00
Marina sur (DS 2)	2.614.787,60	549.105,40	3.163.893,00
Varadero (V1)	10.575.583,11	2.220.872,45	12.796.455,56
Marina seca	738.358,65	155.055,32	893.416,97
Parcela A-01	2.015.950,27	423.349,56	2.439.299,83
Parcela A-02	7.330.819,18	1.539.472,03	8.870.291,21
Adecuación bocana	1.033.057,85	216.942,15	1.250.000,00
Adecuación redes de servicios	1.302.000,00	273.420,00	1.575.420,00
TOTAL INVERSIÓN	28.124.885,75	5.906.225,97	34.031.111,55

12 (H.2).- SISTEMA DE FINANCIACIÓN PROPUESTO

El sistema de financiación se establece en su totalidad con cargo al concesionario, que percibe una retribución consistente en la explotación de la instalación portuaria mediante el cobro de tarifas a sus usuarios, sin que se contemplen aportaciones por parte de la Administración otorgante.

El planteamiento exclusivamente tarifario de la explotación permite una financiación con cargo en su totalidad a créditos de terceros o mediante recursos propios del concesionario. Los recursos empleados pueden provenir de los fondos propios incorporados al proyecto o a los recursos ajenos provenientes de la financiación externa del mismo.

En cualquier caso, ambos tienen un coste que debe considerarse para analizar la viabilidad del proyecto.

Coste de los recursos propios:

- La aportación de capital social a la empresa concesionaria tiene un coste de oportunidad que depende de la rentabilidad requerida derivada de la compensación por la aportación;
- La viabilidad del proyecto está amparada en la constitución de una sociedad con un capital mínimo de 600.000€.

Coste de los recursos ajenos

- El estudio de viabilidad plantea que los recursos ajenos se obtendrán mediante préstamo bancario. Para ello es necesario que la empresa adjudicataria sea capaz de avalar las garantías suficientes para conseguir dichos créditos y retribuirlos a precio de mercado;
- La gama de posibilidades de interés, condiciones y demás argumentos de un posible crédito está siempre en función de la estructura económica de la empresa licitante.

El estudio de viabilidad, lejos de entrar en ese mundo, recoge unas condiciones que se entiende son de mercado, sin entrar en consideraciones de qué condiciones pueden conseguir las empresas licitadoras.

Las condiciones incorporadas al estudio son las siguientes:

Capital aportado	600.000 €
Financiación externa:	
Período de amortización	20 años
Tipo de interés	Euribor + 2,50%
Período de carencia de devolución	2 años
Tipos de interés del crédito circulante:	
Activo	0%
Pasivo	5%
Tipo de interés del aval de licitación	0,60%

13 (H.3).- TARIFAS

13.1 PROCEDENCIA DE LAS TARIFAS

Los estudios de viabilidad particularizados se basan en la siguiente estructura de tarifas:

- Amarres: Tarifas actualizadas del CV07 para el alquiler actual de la Marina de Valencia;
- Varadero: Tarifas obtenidas de diversos estudios de mercado y amparadas en los precios de alquiler de la Marina de Valencia. Análisis del estudio de Tendencias del mercado Náutico Nacional e Internacional (ANEN 2016);
- Marina Seca: Tarifas obtenidas de diversos estudios de mercado y empresas cercanas dedicadas a la misma actividad;
- Centro social y comercial: tarifas actuales del CV07 actualizadas a la fecha de inicio de la actividad.

13.2 TARIFAS ADOPTADAS

En la siguiente tabla se consignan las tarifas adoptadas para determinar la rentabilidad de la inversión.

CONCEPTO	TARIFA	UNIDAD
AMARRES		
Alquiler	0,23	€/m ² /día
Agua	2,90	€/m ³
Electricidad	0,23	€/kwh
WiFi	58,00	€/mes
TV	58,00	€/mes
Internet cable	92,80	€/mes
Paños	29,00	€/mes
Neumática	696,00	€/día
Hora personal	52,20	€/h
Hora remolque embarcación	92,80	€/h
Adaptadores eléctricos	116,00	€/ud
MARINA SECA		
Almacenamiento moto acuática	2,25	€/día
Almacenamiento embarcación	4,65	€/m ² /mes
Varado	49,00	€/operación
Limpieza de fondos	2,57	€/m
Limpieza de colas	8,50	€/ud
EDIFICIO NÁUTICO		
Alquiler mensual	15,00	€/m ²
VARADERO		
Alquiler espacio a flote	0,23	€/m ² /día
Operación varado	8.000,00	€/operación
Alquiler espacio en seco	4.000,00	€/mes
Consumo electricidad y agua	400,00	€/mes

13.3 REVISIÓN DE TARIFAS

Las tarifas podrán actualizarse anualmente en función de:

- Para los amarres de menos de 12 m de eslora en la misma proporción equivalente a la variación interanual experimentada por el Índice General de Precios al Consumo para el conjunto nacional total (IPC) con una desviación mayor que el 1% del índice de ese año;
- Para los amarres de más de 12 m de eslora existe libertad por el concesionario para fijar las tarifas siempre y cuando se demuestre equilibrio económico del contrato.

14 (I).- SEGURIDAD Y SALUD

No es objeto de este documento la redacción de un Estudio Básico de Seguridad y Salud, por cuanto el concesionario, que deberá redactar el correspondiente proyecto de construcción, elaborará un Proyecto de Seguridad y Salud en el Trabajo en el que se analice, estudien, desarrollen y complementen las previsiones en función de su propio sistema de ejecución de la obra. Se redactará de acuerdo con el Real Decreto 1627/1997 de 24 de Octubre y en el marco de la ley 31/1995 de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

De acuerdo a los términos previstos en las disposiciones legales sobre seguridad y salud en obras de construcción, el concesionario redactará el correspondiente Proyecto de Seguridad y Salud en obras de construcción. En dicho Proyecto se incluirán las propuestas de medidas de prevención que el contratista proponga con la correspondiente justificación técnica.

El Proyecto de seguridad y salud deberá ser aprobado, antes del inicio de la obra, por el coordinador en materia de seguridad y salud durante la ejecución de la obra o por la administración pública que la haya adjudicado.

Dada la naturaleza de las obras a realizar, no son de prever especialidades de particular complejidad en materia de seguridad y salud en el trabajo. No obstante, se ha creído conveniente incluir una relación, no exhaustiva, de los riesgos en los que podría incurrirse durante la ejecución de las obras, especialmente en lo referente a trabajos marítimos y subacuáticos, así como de las protecciones y medidas de seguridad a adoptar.

En el Anejo nº 5 "*Seguridad y salud*" del Anteproyecto, se incluye una memoria de seguridad y salud en la que se incluye una relación, no exhaustiva, de los riesgos en los que podría incurrirse durante la ejecución de las obras, especialmente en lo referente a trabajos marítimos y subacuáticos, así como de las protecciones y medidas de seguridad a adoptar.

15 (J).- VALOR ACTUAL NETO DE LA INVERSIÓN

La inversión es un gasto originado habitualmente para la adquisición de un activo inmovilizado o de proyectos empresariales a largo plazo. De la inversión realizada se espera recuperar, en el plazo de la concesión, el desembolso inicial realizado más un beneficio.

Los métodos de análisis de inversiones se utilizan para decidir sobre la conveniencia o no de llevar a cabo un determinado proyecto de inversión o para decidir la alternativa más favorable entre varias propuestas.

Los métodos dinámicos son aquellos que consideran todos los ingresos y gastos que conlleva una inversión teniendo en cuenta el momento en que se producen, de manera que un ingreso o un gasto tiene distinta valoración según el momento en que se produce. Los más utilizados son el valor actual neto (VAN) y el de la tasa interna de rentabilidad (TIR).

En el anejo nº 4 "*Análisis económico y financiero*" del anteproyecto, se incluye el análisis realizado para determinar la rentabilidad del proyecto, utilizando los métodos dinámicos, (VAN y TIR).

Las previsiones de gastos (considerando amortización lineal) y de ingresos, posibilitan proceder a la estimación de los ratios clásicos de rentabilidad.

El VAN o valor actual neto permite determinar el valor presente de un determinado número de flujos de caja futuros originados por una inversión.

Coste de los recursos propios

Las aportaciones de capital a una empresa se realizan con la espera de la rentabilidad requerida por los socios como compensación por dicha aportación.

Coste de los recursos ajenos

En este estudio se obtienen por préstamos bancarios. En el estudio está desarrollado tanto el tipo de interés de los préstamos solicitados, como el tipo de interés del circulante necesario para el desarrollo de la actividad.

En el estudio se contempla que los recursos obtenidos como sobrante del flujo de caja, no retribuyen a la sociedad licitante, sino que generan dividendo a terceros que tributará según las condiciones de cada partícipe en la licitación.

Los criterios empleados para el cálculo del VAN han sido los siguientes:

Impuesto de sociedades	25%
Inversión, (sin incluir el I.V.A.)	28.124.885,75 €
Tasa de actualización de los flujos de caja	3%

En estas condiciones los resultados obtenidos para el concesionario son:

VAN	(antes de impuestos)	63.107.128,31 €
	(después de impuestos)	39.806.399,86 €

Por lo que respecta al beneficio obtenido por el Consorcio Valencia 200, se ha obtenido un VAN de 56.379.774,57 €.

16 RESUMEN DE COSTES E INGRESOS PROYECTADOS

En el anejo nº 4 "*Análisis económico y financiero*" del anteproyecto, se incluyen diversas tablas que muestran los resultados del análisis. En la siguiente se consignan los ingresos y los gastos previstos durante los años de vigencia de la concesión.

Se han considerado los siguientes:

Ingresos

- Alquiler de amarres;
- Explotación del varadero;
- Posible explotación de la marina seca;
- Alquileres del centro náutico.

Gastos

- Costes de operación;
- Personal;
- Cánones y otros gastos.

17 (K).- EXISTENCIA DE UNA POSIBLE AYUDA DE ESTADO

La inversión es viable "*per se*" por lo que no se prevé ningún tipo de ayuda o subvención de las distintas Administraciones Públicas para la construcción y explotación del proyecto.

18 (L).- RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN

La TIR o tasa interna de retorno de una inversión es la media geométrica de los rendimientos futuros esperados de dicha inversión, que puede conceptualizarse como la tasa de descuento que hace nulo el VAN.

Las hipótesis de ámbito general utilizadas para obtener la rentabilidad de la concesión son las siguientes:

- La concesión estará vigente hasta julio de 2048;
- Negocios a desarrollar por parte del concesionario:
 - Alquiler de amarres;
 - Explotación de varadero;
 - Explotación de una marina seca o centro deportivo náutico;
 - Construcción y explotación de un edificio de usos náuticos.

Se han realizado cuentas de explotación separadas de cada negocio y se ha desarrollado una cuenta consolidada teniendo en cuenta que el Concesionario deberá asumir como poco los siguientes cánones iniciales

- Canon fijo primer año: 1.700.000 €;
- Canon variable anual: un 3% de la cifra de negocio del concesionario.

Una vez incorporados estos datos y realizado el estudio económico financiero correspondiente se obtienen los siguientes resultados:

TIR	(antes de impuestos)	9.48 %
	(después de impuestos)	7.68 %

Con los supuestos utilizados en este estudio la Tasa Interna de Rentabilidad (TIR) del proyecto es de 9,48 % antes de impuestos y del 7,68 % después de impuestos.

No se han valorado los positivos beneficios sociales inducidos y el impacto favorable que su construcción puede tener para el turismo y deporte náutico en la zona, impacto social del empleo, etc.

Del análisis de estos datos puede concluirse que la inversión es interesante tanto para el CV07 como para el concesionario, considerando que como hipótesis, se asume una tasa de interés del 4%, confirmando así la viabilidad económico-financiera del proyecto, más aún si se tiene en cuenta lo conservador de algunas de las hipótesis realizadas.