

MEMORIA PROGRAMA MODIFICADO_1

ALTERNATIVA TÉCNICA MARZO 2026



PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA PARA EL DESARROLLO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN SECTOR NPR-4 EL GRAO

Proponente: VALERE REOCO. S.L.

Equipo técnico Redactor: AIC EQUIP, S.L.

Equipo técnico redactor

AICEQUIP S L

Director General – Arquitecto	Gabriel Doménech
Abogada	Teresa Pena
Arquitecta/o	Andrés Puertas
	Marta Carratalá

MEMORIA JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

1.	INICIATIVA DEL PROGRAMA: DATOS DEL PROPONENTE	4
1.1	IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE	4
2.	ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROGRAMA.....	5
2.1	ANTECEDENTES.....	5
2.2	OBJETO DEL PROGRAMA	6
3.	MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN	7
4.	ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN PROGRAMADA	8
5.	CARÁCTERÍSTICAS DEL TERRENO: DESCONTAMINACIÓN DEL SUELO.....	9
6.	SITUACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TERRENOS OBJETO DEL PROGRAMA.....	10
7.	OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA.....	15
8.	CONTENIDO DEL PROGRAMA: DOCUMENTOS QUE LO INTEGRAN	15
9.	CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO	17

1. INICIATIVA DEL PROGRAMA: DATOS DEL PROPONENTE

La mercantil VALERE REOCO, S.L. formula al amparo del artículo 126 “iniciativa para promover los programas de actuación integrada” del TRLOTUP para el desarrollo, gestión y transformación del SECTOR NPR-4 EL GRAO DEL P.G.O.U. DE VALENCIA. Se trata de una iniciativa de programa de actuación integrada (en adelante PAI), de gestión privada, formulada por una mercantil propietaria que reúne los requisitos para la gestión de propietarios.

El sistema de gestión que se postula es el regulado en los artículos 119 “*Modalidades de la gestión urbanística*”, 120 “*Requisitos para la asignación de la condición de agente urbanizador en régimen de gestión urbanística por las personas propietarias*” y 124 “*Procedimiento de programación en régimen de gestión por las personas propietarias*” del TRLOTUP, relativos a la programación en régimen de gestión por las personas propietarias.

1.1 IDENTIFICACIÓN DEL SOLICITANTE

Proponente:

VALERE REOCO, S.L.
Paseo de Gracia, 77
08008 Barcelona
CIF: B-87698247

Representante legal: D. Mario Alexander Chisholm con NIE: ****2616*
D. Agustín Pérez Pardo con DNI: ***6678**
En su condición de apoderados

Domicilio a efectos notificaciones:
C/ Don Juan de Austria 30 (46 002 Valencia)

Autorizado en el expediente:
AIC EQUIP, S.L.
C/Felip María Garín 4-b
46021 Valencia
CIF.:B97534515
Email: teresa.pena@aicequip.es

Por tanto, la iniciativa es presentada por VALERE REOCO, S.L., quien reúne los requisitos a los que se refiere el artículo 120 del TRLOTUP

VALERE REOCO, S., tal y como ha quedado acreditado y reconocido por el Ayuntamiento, cumple los requisitos para la asignación de la condición de agente urbanizador en régimen de gestión de personas propietarias, por lo que promueve el presente programa, según el artículo 120 del TRLOTUP.

2. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL PROGRAMA

2.1 ANTECEDENTES

Con fecha 15 de octubre de 2019, la mercantil “Valere Reoco, SL” solicitó el cambio de gestión directa a gestión por propietarios del ámbito NPR-4 Grao, aportando documentación acreditativa, según informe del Servicio de Asesoramiento Urbanístico de fecha 11 de mayo de 2020, de ostentar legitimación suficiente para asumir el régimen de gestión por las personas propietarias.

El Ayuntamiento Pleno de 28 de julio de 2022 adoptó entre otros el acuerdo de “Mantener la gestión directa por AUMSA...”

Valere Reoco, SL con fecha 3 de enero de 2024, reitera su propuesta de que se realice un cambio de gestión directa a gestión por personas propietarias aportando a tal fin de nuevo la documentación justificativa de las propiedades que ostenta en el ámbito, su voluntad de subrogarse en los contratos suscritos por la empresa AUMSA en la medida en que sean documentación útil para el desarrollo del Sector, reitera su conformidad al informe de la Sección de Obras de Urbanización relativo a las obras ejecutadas definidas como cargas útiles del Sector y asume la carga del planeamiento aprobado si es el que finalmente se ejecuta.

Por acuerdo plenario de 30/04/2024 (expdte E-03003-2024-000003-00) el Ayuntamiento:

- Justifica la elección de la modalidad de gestión del PAI por las personas propietarios
- Por remisión al informe de 05/04/2024 del Servicio de Asesoramiento Urbanístico, justifica que VALERE REOCO reúne en la actualidad los requisitos de legitimación para poder ostentar la condición de urbanizador en régimen de gestión por personas propietarias referido en el artículo 120 del TRLOTUP
- Establece como condiciones necesarias para que pueda darse el cambio de gestión, dado que se iniciaron por gestión directa, que los instrumentos urbanísticos elaborados por AUMSA que sean de utilidad para el Sector, sean asumidos por el nuevo agente urbanizador y, por tanto:
 - o Incluir como carga de urbanización el coste de elaboración del Planeamiento vigente de conformidad con el acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 12 de junio de 2009.
 - o voluntad de subrogarse en los contratos suscritos por la empresa pública para poder presentar la Alternativa Técnica y el Proyecto de Reparcelación liberando a AUMSA de las obligaciones previstas en ellos
- En cumplimiento del citado acuerdo “Valere Reoco, SL” el día 26 de julio de 2024, presenta mediante instancia I 118 2024 183826, solicitud de inicio para el desarrollo de la Unidad de Ejecución del sector NPR-4 Grao en régimen de gestión por personas propietarias sin documento de planeamiento.
- En fecha 31 de octubre de 2024, emite informe la Sección de Obras de Urbanización del Servicio de Asesoramiento Urbanístico, en el que se pone de manifiesto la necesidad de subsanar deficiencias en la solicitud de inicio presentada; la mercantil aporta nueva documentación mediante instancia I 118 2024 282828 de 13 de diciembre.
- En fecha 21 de enero de 2025, mediante instancia I 00118 2025 014341, la mercantil “Valere Reoco, SL” presenta Acuerdo suscrito en fecha 21 de enero de 2025, entre AUMSA y la citada mercantil.

A la vista de todo lo anterior el Ayuntamiento por Resolución GC-189 de fecha 05/02/2025 RESUELVE

- Admitir a trámite la iniciativa presentada por la mercantil “Valere Reoco, SL”, relativa a la tramitación de un Programa de Actuación Integrada para el desarrollo de la Unidad de Ejecución del Sector NPR-4 “Grao”, con sujeción al régimen de gestión por las personas propietarias
- Dar por cumplida la condición suspensiva referida en el punto quinto de la parte dispositiva del acuerdo del Pleno de 30 de abril de 2024, adquiriendo eficacia el desistimiento del encargo realizado a la sociedad municipal AUMSA para la gestión directa del Programa de Actuación Integrada para el desarrollo del Sector “Grao”, aprobado por acuerdo plenario de 25 de febrero de 2011 y ratificado por los posteriores acuerdos plenarios de 30 de marzo de 2017 y 28 de julio de 2022.
- Requerir a la mercantil “Valere Reoco, SL” para que aporte la documentación relativa a la Alternativa Técnica y Proposición Jurídico-Económica del Programa en los términos establecidos en el informe de la Sección de Obras de Urbanización del Servicio de Asesoramiento Urbanístico de fecha 27 de enero de 2025 relativo al contenido propio de la documentación integrante de la Alternativa Técnica y la Proposición Jurídico-Económica del Programa para que en el plazo de tres meses siguientes a la notificación de la presente resolución.
- El 6 de mayo de 2025, D. Agustín Pérez Pardo, en representación de la mercantil “Valere Reoco, SL”, presenta escrito (I 00118 2025 109041) en el que solicita ampliación del plazo para la presentación de la documentación completa de la Alternativa Técnica y la Proposición Jurídico-Económica, justificando dicha solicitud en el hecho de que para preparar la documentación se están manteniendo conversaciones con los diferentes departamentos municipales, así como con las compañías suministradoras de los diferentes servicios, si bien en la fecha actual no disponen de la información suficiente necesaria para la terminación en plazo de la documentación requerida..
- Por Resolución GC-1063 de data 28/05/2025 se estima la solicitud ampliación de plazo para la presentación de la documentación completa de la Alternativa Técnica y la Proposición Jurídico-Económica del citado Programa y conceder una prórroga del plazo inicial, por un periodo de mes y medio, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 30 y 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la justificación contenida en el fundamento jurídico segundo.
- El plazo para la presentación de la citada documentación del Programa, ampliado con el plazo de prórroga concedido finalizará el 14 de julio de 2025.
- Tras la presentación de la documentación integrante del Programa en julio de 2025 y el análisis de la misma por el Servicio de Asesoramiento Urbanístico Sección de Obras de Urbanización se ha emitido informe de 28/11/2025 previo a la información pública que motiva la presentación del presente documento Modificado 1 que da respuesta a las cuestiones detectadas en el referido informe.

2.2 OBJETO DEL PROGRAMA

El presente programa de actuación tiene por objeto una actuación integrada que comprende una unidad de ejecución, y planifica su urbanización y gestión.

La aprobación del presente Programa, legitima acometer la urbanización en régimen de gestión por las personas propietarias, conforme establece el artículo 120.2 del TRLOTUP, régimen que se caracteriza por ser de excepción licitatoria. Así pues, no hay concurrencia para tramitar la alternativa técnica y tampoco para la selección del agente urbanizador. Las condiciones para la gestión de propietarios ya quedó acreditada ante este Ayuntamiento, quien mediante acuerdo del Ayuntamiento Pleno de 30 de abril de 2024, dispuso en los apartados segundo y tercero de la parte dispositiva que para garantizar el efectivo desarrollo urbanístico del Sector “Grao” resulta admisible la

modificación del régimen actual de gestión directa por el régimen de gestión por las personas propietarias, declarando que la mercantil “Valere Reoco, SL” ostenta legitimación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 120.1c) del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, aprobado por Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell (TRLOTUP), para instar el procedimiento de programación en régimen de gestión por las personas propietarias en el ámbito de la Unidad de Ejecución del Sector “Grao”. con la inscripción de la Agrupación de Interés urbanístico y la admisión a trámite de la solicitud de inicio.

La tramitación del presente **programa** se incardina procedimentalmente, conforme a lo dispuesto en el artículo 124 “*Procedimiento de programación en régimen de gestión de las personas propietarias*” del TRLOTUP. En el apartado correspondiente de esta memoria se define el procedimiento a seguir para su aprobación.

El objeto del programa encaja con el que es propio de estos instrumentos y delimita el artículo 114 “*Objeto del programa de actuación*” del TRLOTUP.

A saber,

a) Ordenar el proceso de gestión urbanística.

El PAI establece los plazos para el desarrollo de la actuación

b) Regular las relaciones entre las personas propietarias, agente urbanizador y administración.

En este supuesto de personas propietarias mayoritarias, el programa prevé conforme al artículo 120 del TRLOTUP la asignación de la condición de **agente urbanizador** (en adelante AU) al mismo, bajo el régimen de gestión urbanística por las personas propietarias. En apartado específico de la propuesta de convenio se regulan las relaciones entre las personas propietarias con el agente urbanizador, fija coeficiente de retribución, y de estos con la administración actuante.

c) Determinar los derechos y obligaciones de los afectados, delimitando su contenido económico.

El Programa establece los mismos y en concreto los costes y cargas de la urbanización en la correspondiente Proposición Jurídico-Económica

d) Planificar la cronología y etapas para el desarrollo de las obras y actuaciones reparcelatorias.

El PAI establece los plazos para el desarrollo de la actuación en su conjunto, determinándose el correspondiente a las obras de urbanización.

e) Delimitar o redelimitar unidades de ejecución.

f) Concretar reservas de terrenos para viviendas sujetas a algún régimen de protección pública.

3. MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN

El presente PAI se formula o redacta dentro del siguiente marco jurídico:

Planeamiento urbanístico

- El Plan General de Ordenación Urbana de València aprobado definitivamente el 28 de diciembre de 1988 y publicado en el BOP el 14 de enero de 1989.
- Modificación del Plan General en el ámbito de Grao-Cocoteros y el desarrollo pormenorizado a través del Plan Parcial Sector “Grao” aprobado por Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Valencia de 28 de junio de 2010.

Normativa autonómica

- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje” (en adelante TRLOTUP).
- Decreto 166/2011, de 4 de noviembre, del Consell, por el que se modifica el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprobó la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- Orden de 26 de abril de 1999, del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba el Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunitat Valenciana.
- Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- Decreto 58-2018, de 4 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunidad Valenciana y el Catálogo de Playas de la Comunitat Valenciana (PATIVEL).
- Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana. (PATRICOVA).

Normativa estatal

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre el régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se establece el Reglamento de Planeamiento Urbanístico.
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas (L-3R).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 22/1988 de 28 de julio, de costas.

Normativa Europea

- Directiva 2001/42/CE del parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

4. ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN PROGRAMADA

El **ámbito** de la actuación se circunscribe a la Unidad de Ejecución Única Sector NPR-4 Grao definido por el PGOU de València y con ordenación detallada y aprobada definitivamente por el vigente PP.

El sector tiene una superficie, determinada por los datos del PGOU y PP, de 380.064,67 m²s. El sector cuenta con una superficie de 54.054,89 m²s de Red Primaria adscrita de Jardín, 7.053,82m²s corresponden al Cementerio (PID) y 2.569,37 m²s corresponden a la Comandancia Militar de Marina, siendo la superficie computable del sector de 316.386,59 m²s, una vez descontados los m²s de suelo en sistemas generales no computables.

El sector tiene una delimitación irregular, maclándose con las edificaciones preexistentes consolidadas al norte en la Avenida del Puerto, limitada al este por el desarrollo de la Marina, al oeste por las vías del ferrocarril y al sur por el antiguo cauce del río Turia, a grandes rasgos podemos definir la siguiente delimitación:

NORTE: Avenida de Francia, sector de Camino Hondo del Grao
SUR: Antiguo Cauce del río Turia y barrio de Cocoteros
ESTE: Avenida Ingeniero Manuel Soto, Área de Dominio Público Portuario y Puente de los Astilleros
OESTE: Calle Juan José Sister, calle Ibiza y vías del ferrocarril Valencia-Tarragona.

La delimitación exacta de dicho ámbito queda reflejada en los planos de Información de la Alternativa Técnica

5. CARÁCTERÍSTICAS DEL TERRENO: DESCONTAMINACIÓN DEL SUELO

De conformidad con lo referido en el apartado 5 Características del Terreno afectado del Informe de la Sección de Obras de Urbanización del Servicio de Asesoramiento urbanístico y Programación del Ayuntamiento de Valencia de 31/10/2024 se consideró necesario la identificación del estado de contaminación de los suelos sobre los que se desarrolla el Programa.

A tal fin la metodología para abordar la descontaminación de los suelos consta de cinco fases. El resultado de cada fase condiciona el alcance de las siguientes fases

Fase 1 Reconocimiento preliminar de la calidad del suelo

Fase 2 Caracterización exploratoria básica de la calidad ambiental del subsuelo

Fase 3 Valoración de riesgos ambientales

Fase 4 Propuesta de alternativas de descontaminación y redacción del proyecto de descontaminación

Fase 5 Ejecución de las obras de descontaminación

Con el Proyecto de Urbanización se aporta, como FASE 1 el correspondiente Estudio de Caracterización de suelos que ha sido completado con lo indicado en el informe previo a la información pública emitido por el Servicio de Asesoramiento Urbanístico, Sección de Obras de Urbanización de fecha 28/11/2025, incluyéndose en el mismo una tabla resumen en el que se reflejan los gastos estimativos de caracterización exploratoria básica con la identificación de las parcelas catastrales que según el Estudio, presentan indicios de afección.

Igualmente, y de conformidad con lo indicado en el referido informe municipal, puesto que el PAI debe garantizar la descontaminación de los suelos dotacionales y lucrativos, como forma más eficiente de resolver el problema sin transferir riesgos ambientales a los futuros propietarios de las parcelas de resultado, a continuación, se propone el procedimiento que deberá seguirse:

1.- Los propietarios de las parcelas identificadas potencialmente como contaminantes en la Fase I deberán acreditar fehacientemente que los suelos en ellas comprendidos se encuentran descontaminados y justificarlo en el momento adecuado (considerando que el mejor momento es en la firma de la adhesión al PAI con ocasión del emplazamiento).

2.- La no presentación de la acreditación suficiente, en tiempo y forma, con relación a la descontaminación de dichos suelos por parte de los propietarios afectados, supondrá el encargo de los mencionados estudios o proyectos al urbanizador.

Así pues, las parcelas cuyos propietarios no acrediten estar descontaminadas serán objeto, sucesivamente, de los estudios y proyectos que, en su caso, resulten necesarios (Caracterización exploratoria básica de la calidad ambiental del subsuelo, con los contenidos anteriormente descritos; Valoración de riesgos ambientales; Propuesta de alternativas de descontaminación y redacción del Proyecto de descontaminación) y por último la ejecución de las obras definidas en los Proyectos de Descontaminación.

El importe de los estudios y proyectos técnicos así como el coste de la ejecución de las obras de descontaminación, ejecutadas por el urbanizador, en su caso, tendrán la consideración de gastos que afectan de forma individualizada a cada uno de los propietarios y se incluirán como un anexo específico de la cuenta detallada de cada propietario que

acompañará el Proyecto de Reparcelación para su reintegro al urbanizador mediante pago en metálico o en terrenos según modalidad elegida de participación o por acuerdo entre el propietario y el urbanizador.

6. SITUACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TERRENOS OBJETO DEL PROGRAMA

El ámbito de planeamiento de desarrollo quedó definido en Modificación del Plan General en el ámbito de Grao-Cocoteros y el Plan Parcial Sector “Grao”, aprobado definitivamente por **Resolución del Conseller de Territori y Habitatge, de 08 de julio de 2010.**, en el que se define y delimita el Sector objeto del presente Programa.

Todas las definiciones y parámetros recogidos en el presente documento se obtienen de este Plan Parcial aprobado. El presente Programa no propone modificación de la ordenación pormenorizada propuesta en el PLAN PARCIAL

Por tanto, el documento de planeamiento que regula la ordenación detallada a desarrollar es la **Modificación del Plan General en el ámbito de Grao-Cocoteros y el Plan Parcial Sector “Grao” aprobado definitivamente por Resolución del Honorable Sr. Conseller de Medio Ambiente, Agua Urbanismo y Vivienda, de fecha 8 de julio de 2010.**

El planeamiento aprobado fija para el Sector las siguientes edificabilidades:

INDICES DE EDIFICABILIDAD

Índice de Edificabilidad bruta del sector = 1,20 m²t/m²s

Índice de Edificabilidad residencial del sector = 0,90 m²t/m²s

Índice de Edificabilidad terciaria del sector = 0,30 m²t/m²s

EDIFICABILIDAD

Edificabilidad bruta del sector = 379.663,91 m²t

Edificabilidad residencial del sector = 284.747,93 m²t

Edificabilidad terciaria del sector = 94.915,98 m²t

Asimismo, la Modificación del PGOU establece las siguientes reservas de suelo dotacional de carácter estructurante (Red Primaria).

RESERVAS DE SUELO DOTACIONAL DE RED PRIMARIA.

PRV: Superficie de la Red Viaria de carácter estructurante interna al Sector Grao (PRV): 107.098,75 m²s

PQL: 75.238,02 m²s (de los cuales 54.054,89 m²s corresponden a Superficie de la Red Primaria (PQL) cuya urbanización queda adscrita al Sector Grao (Jardín del Turia) y los otros 21.1083,13 m²s a Superficie de Red Primaria (PQL) interna).

PID: Superficie Red primaria de Infraestructuras y servicios (Cementerio existente): 7.053,82 m²s

PAD: Superficie de Red primaria Servicio Administrativo-Institucional (Comandancia Militar de Marina): 2.569,37 m²s.

El PP Sector Grao-Cocoteros establecía la siguiente dotación de plazas de aparcamiento públicas por el uso residencial.

0,5 x 100 m²t residencial = (284.747,93 m²t * 0,5/100 = 1.424

Y para el uso terciario 1 * 100 m²t terciario = (94.915,98 * 1) / 100 = 950

Total plazas de aparcamiento públicas = 1.424 + 950 = 2.374

Como la dimensión de la red viaria propuesta, según señala el **Fundamento Jurídico Segundo, Justificación de la Reserva Dotacional**, de la Resolución aprobatoria del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y Tercero del Consell, de fecha 8 de julio de 2010 (BOP Valencia de 9.08.2010) por el que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan General de Valencia en el ámbito Grao-Cocoteros y el Plan Parcial Sector Grao de Valencia, sólo permitía dar cabida a 1.509 plazas de aparcamiento en superficie, pese a que el 37,7 % de la superficie del sector se destina a red viaria (126.014 / 326.010 m²s), se prevé que,

"... las restantes plazas necesarias para cumplir con la reserva mínima exigida por el ROGTU se situarán en el subsuelo público, gracias a la previsión de dos sótanos que prevén 665 y 220 plazas respectivamente, resultando la previsión total de plazas de aparcamiento de 2.394"

La planta viaria prevista en 2010 de la que se desprendía la cifra anterior se ha modificado en el Proyecto de Urbanización que acompaña la presente Alternativa Técnica de conformidad con el informe de movilidad del Ayuntamiento de Valencia.

El cambio en el diseño de la planta de red viaria, como se refleja en la documentación del Proyecto de Urbanización, debido al cambio de necesidades respecto a 2010, incrementa la reserva de plazas de aparcamiento en la red viaria, si bien no llega a alcanzar el estándar necesario previsto en el planeamiento vigente de 2374 plazas calculadas de conformidad con el entonces vigente ROGTU.

El planeamiento aprobado en 2010 preveía una dotación de **2.374** plazas de aparcamiento pública públicas, de las que 1.489 plazas se ubicaban en el viario de superficie y 885 plazas se ubicaban en aparcamiento subterráneo.

La alternativa técnica presentada prevé **2097** plazas de aparcamiento públicas, de las que **156** plazas se corresponden con el tramo de la Avenida de Francia que debe urbanizarse como consecuencia de la conexión con la glorieta prevista por el planeamiento a ejecutar tras el soterramiento de las vías, y **128** plazas se corresponden con el tramo del Paseo de la Alameda.

Por su parte el planeamiento vigente fija el número de viviendas en 2847, y por tanto un número de habitantes de 5.485, por lo que si aplicáramos los estándares del TRLOTUP, las plazas de aparcamiento públicas serían de 0.25 habitantes que supondría 1371 plazas de aparcamiento públicas más 949 plazas de aparcamiento por el terciario, totalizan un total de **2320** plazas de aparcamiento públicas, algo inferiores el estándar establecido por el derogado ROGTU de 2.374.

Es patente el tiempo transcurrido entre la aprobación del planeamiento y su desarrollo y ejecución, y por tanto los cambios en la realidad y las nuevas demandas y necesidades que esto comporta. Esta realidad llevó a la legislación urbanística vigente a viabilizar la minoración justificada de la reserva de aparcamiento que el ROGTU vigente en el momento de la aprobación de este Plan Parcial no preveía.

Ante esta situación y dada la dilación que existe entre la aprobación del planeamiento y su ejecución la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, propuso la modificación legal en aras de la simplificación

administrativa, con el fin de que la minoración pueda adoptarse con ocasión de la aprobación del proyecto de urbanización correspondiente.

En este sentido el Decreto Ley 14/2025 de medidas urgentes contra la hiperregulación, la agilización de procedimientos y la garantía de la unidad de mercado ha modificado el punto 4.4 de su Anexo IV, del TRLOTUP que queda con la siguiente redacción

4.4 La reserva de plazas de aparcamiento diferenciará entre plazas de aparcamiento privadas, situadas en el interior de las parcelas privadas, y plazas de aparcamiento públicas, dispuestas en los viales públicos o en zonas específicas de aparcamiento público. Tanto las plazas de aparcamiento privadas como las públicas podrán estar situadas sobre o bajo rasante. Con carácter general se reservará un mínimo de 0,5 plazas de aparcamiento privadas por habitante y 0,25 plazas de aparcamiento de uso público por habitante, pudiéndose minorar justificadamente dicha reserva cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de este texto refundido. En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público.

La minoración a que se refiere el apartado anterior podrá acordarse con ocasión de la aprobación del planeamiento que establezca la ordenación pormenorizada, o con ocasión de la aprobación del proyecto de urbanización correspondiente.

Dicho lo anterior, la presente Alternativa Técnica propone la reducción justificada del estándar de plazas de aparcamiento público en base al diseño de la Red Viaria que favorece una movilidad más sostenible, justificándose igualmente que están garantizadas las necesidades de desplazamiento con transporte público y otras alternativas que viabilizan el transporte no motorizado en el ámbito, por lo que se encontraría justificada la minoración del estándar de aparcamiento planteado, tal y como se recoge en el **ANEXO 1 a la presente Memoria**, por el que se motiva la reducción del estándar al favorecerse la superficie destinada a dotaciones, arbolado, carril bici o zona verde.. Es decir, en ningún caso la reducción del estándar supone reducción en la superficie de suelo público del sector, fomentándose en todo caso una movilidad más sostenible alineada con el principio general de suficiencia funcional de los estándares urbanísticos.

Con estas cifras:

	Planta viaria propuesta			Sin plazas Pº Alameda			Sin plazas Avda Francia y Pº Alameda		
Estandar PP (ROGTU)	Plazas propuestas	Reducción propuesta		Plazas propuestas	Reducción propuestas		Plazas propuestas	Reducción propuestas	
2.374	2097	277	11,67%	1969	405	17,10%	1813	561	23,63%

	Planta viaria propuesta			Sin plazas Pº Alameda			Sin plazas Avda Francia y Pº Alameda		
Estandar TRLOTUP	Plazas propuestas	Reducción propuesta		Plazas propuestas	Reducción propuestas		Plazas propuestas	Reducción propuestas	
2320	2097	223	9,61%	1969	351	15,10%	1813	507	21,85%

Por último, hay que comentar que los objetivos y magnitudes principales del ámbito de planeamiento vienen recogidos en la correspondiente Ficha de planeamiento y gestión que se transcriben a continuación:

FICHA DE GESTIÓN. UNIDAD DE EJECUCIÓN EN SUELO URBANIZABLE. SECTOR GRAO

PLAN PARCIAL SECTOR GRAO.			
FICHA DE GESTIÓN			
UNIDAD DE EJECUCIÓN “SECTOR GRAO”			
DESCRIPCIÓN	1. – NOMBRE DEL SUBSECTOR: Sector Grao		
	2. – CLASE DE SUELO: Suelo Urbanizable		
PARÁMETROS EDIFICABILIDAD	3. –SUPERFICIE COMPUTABLE: 316.386,59 m²s	4. – EDIFICABILIDAD	ER: 284.747,93 m2t
	5. – USO DOMINANTE: Uso Múltiple Residencial /Terciario	6. – ZONA DE ORDENACIÓN: EDAM	
	7. – USOS PROHIBIDOS: Salvo mención expresa los de la zona dominante		
ESTÁNDARES	8. – COMPARATIVO SUELO DOTACIONAL		
	DOTACIONES	SEGÚN ROGTU/MPGOU	SEGÚN PLAN PARCIAL
	Red Primaria (PQL-1)	30.150	75.238,02
	Zonas verdes(SJL+SAL)	45.924	84.487,66
	Equipamientos	28.703	36.304,60
	104.777	196.03028	
GESTIÓN	9. – TIPO DE GESTIÓN: Iniciativa pública o privada. Gestión indistinta		
	10. – ACTUACIÓN INTEGRADA		
	11. – ÁREA DE REPARTO: coincide con la Unidad de Ejecución Única		
	12. – UNIDAD DE EJECUCIÓN: Única		
	13. – CONDICIONES DE INTEGRACIÓN Y CONEXIÓN Se delimita una unidad de ejecución única a efectos de su gestión como actuación integrada, pero podrá extender el ámbito a los terrenos necesarios para conectarla a las redes de servicios existentes, siguiendo los preceptos indicados en los artículos 58.2 LUV y 122.3 ROGTU.		
	14. – CARGAS ADICIONALES		

Aportación económica al Soterramiento de la línea férrea Valencia-Tarragona proporcional a la aportación económica por m2 de techo efectuada por los otros sectores a los que el vigente PGOU impone esta misma carga, a cuantificar con motivo de la programación de la UE "Sector Grao", con aplicación de un coeficiente de actualización por el paso del tiempo referido a dicho momento.

Demolición antiguo puente de hierro y construcción del nuevo puente viario que dé continuidad a la C/. Ibiza en la parte proporcional que le corresponda al Sector.

Abono del canon de Urbanización correspondiente a la ejecución de las obras de Infraestructura necesarias de acceso y conexión viaria de la ciudad con el Puerto de Valencia (prolongación de la Alameda y la Avenida de Francia), previsto en el Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y el Ente Gestor de la Red de Transportes y de Puertos de la Generalitat (GTP), para el desarrollo de la infraestructura necesaria de acceso y conexión viario de la ciudad con el Puerto de Valencia (Alameda y Avenida de Francia) suscrito el 28 de septiembre del 2007, y de conformidad con la Ordenanza municipal reguladora del referido canon, que resulte de aprobación.

Obras de conexión del Paseo de la Alameda con el nuevo puente.

Adaptación del tramo final de la Avda. de Francia para darle continuidad con el nuevo trazado.

Construcción del nuevo puente que una el Sector Grao con los barrios Moreras y Nazaret.

Ejecución del tramo final del Jardín del Turia, que constituye la Red Primaria cuya urbanización se encuentra adscrita al sector.

15. VIVIENDA DE PROTECCIÓN PÚBLICA

Se reservará una edificabilidad de 42.712 m2t (15% de la edificabilidad residencial del sector) para vivienda de protección pública. De esta reserva se establece un 70% de VPP régimen general y un 30% de VPP concertada.

16. SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA FERROVIARIA

Será necesario adoptar las medidas que ADIF establezca para el mantenimiento del tráfico ferroviario cuando se acometa la prolongación del soterramiento de la línea ferroviaria.

17. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Las construcciones propuestas (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc) o medios de construcción (incluidas grúas) no vulnerarán la cota de 150 metros sobre el nivel del mar, según se refiere en las Normas Urbanísticas del presente Plan Parcial.

7. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA

De conformidad con el artículo 117 del TRLOTUP, el presente Programa tiene por objeto la identificación del ámbito de la Actuación Integrada que se pretende acometer y que se circunscribe a la **Unidad de Ejecución delimitada por ámbito del sector de Suelo Urbanizable NPR-4 Grao** incorporando los terrenos necesarios para la conexión e integración de la nueva pieza urbana en la trama circundante.

El presente borrador del Programa tiene por objeto anticipar los criterios para:

- Ordenar el proceso de gestión urbanística.
- Regular las relaciones entre propietarios, urbanizador y administración.
- Determinar los derechos y obligaciones de los afectados, delimitando su contenido económico.
- Planificar la cronología y etapas para el desarrollo de las obras y actuaciones reparcelatorias.
- Delimitar o redelimitar unidades de ejecución.

El programa de actuación integrada que comprende una unidad de ejecución deberá detallar la planificación de su urbanización y gestión, y si en su caso se requiriese podrá delimitar su ámbito o redelimitar el ámbito anteriormente previsto en otros planes para asegurar la correcta integración de la actuación en su entorno.

De acuerdo con el artículo 116 del TRLOTUP, el programa de actuación integrada tiene los objetivos legales siguientes:

- Gestionar la transformación física y jurídica de las fincas afectadas.
- Urbanizar completamente las unidades de ejecución o parcelas que comprenda
- Ejecutar las obras de conexión e integración adecuada de la urbanización con las redes de infraestructuras, de energía, comunicaciones y servicios públicos existentes.
- Suplementar las infraestructuras y espacios públicos o reservas dotacionales en lo necesario para mantener equilibradamente o mejorar los niveles de calidad, cantidad o capacidad de servicio existentes y exigibles.
- Obtener gratuitamente, a favor de la administración:
 - Los suelos dotacionales públicos del ámbito de la actuación, o adscritos a la misma por el planeamiento.
 - Las parcelas que legalmente correspondan, con destino al patrimonio público de suelo. La adscripción de cesiones externas deberá cumplir las reglas de equidistribución del planeamiento.
- Ordenar el reparto equitativo de las cargas y beneficios.

8. CONTENIDO DEL PROGRAMA: DOCUMENTOS QUE LO INTEGRAN

El **contenido** del programa de actuación integrada que se propone presenta dos singularidades.

- La gestión que se propone cuenta con ordenación previa pormenorizada, no contemplándose una modificación de esta.
- El proponente reúne los requisitos para la gestión de propietarios.

El artículo 117 del TRLOTUP establece el contenido documental del Programa de Actuación Integrada (PAI), por lo que el mismo será:

○ **Alternativa Técnica** (artículo 117.2 y 3 del TRLOTUP)

a.- **Plano de ordenación** del ámbito de actuación previamente aprobada, que refleja la ordenación pormenorizada. En el presente programa no se propone modificación de la ordenación pormenorizada, por lo que la ordenación es la que fue aprobada en el vigente PLAN PARCIAL.

b.- **Memoria justificativa** del cumplimiento de las condiciones de integración de la actuación con su entorno, incluyendo plano total de la actuación reflejando el ámbito de la unidad y de las obras complementarias necesarias para la integración.

c.- **Proyecto de Urbanización** en los términos definidos en el artículo 182 Y 184 del TRLOTUP y el documento de contenido mínimo publicado por el Ayuntamiento de València

- Memoria descriptiva
- Planos de conjunto y de detalle
- Mediciones
- Plan de etapas o fases de la obra
- Los informes ambientales y contramedidas propuestas sobre la incidencia ambiental
- Pliego de prescripciones técnicas particulares
- Referencias de todo tipo en que se fundamentará el replanteo de la obra.
- Estudio de seguridad y salud
- Estudio geotécnico
- Estudio de gestión de residuos

Documentos complementarios

d.- **Inventario preliminar** de construcciones y plantaciones, cuya demolición, destrucción o erradicación exija la urbanización, identificando si hay inmuebles protegidos.

e.- **INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO:** En el caso que nos ocupa no hay un nuevo instrumento de planeamiento urbanístico, manteniéndose la ordenación pormenorizada que para esta Unidad de Ejecución se encuentra definida en el Plan Parcial del Sector NPR-4 "GRAO" definido por el PGOU de València y con ordenación detallada y aprobada definitivamente

Por tanto, no se han establecido alternativas a la ordenación aprobada pretendiendo la presente propuesta el desarrollo en los mismos términos. La única alternativa desechada consiste en la no programación y desarrollo de la urbanización de la UE.

○ **Proposición Jurídico-Económica**

Consistirá en una memoria y un convenio urbanístico.

Su contenido debe ser acorde a la legislación urbanística vigente (artículo 117.4 del TRLOTUP). Este documento tendrá por objeto regular las obligaciones y derechos del urbanizador y de la administración y contendrá al menos los siguientes aspectos:

A) Estimación de cada uno de los conceptos económicos constitutivos de las cargas de la actuación y su coste máximo totales, según los conceptos enunciados en el artículo 150 del TRLOTUP, desglosado para cada uno de ellos

- Costes por fases y partidas
- Cargas globales máximas
- Cargas unitarias repercutidas por metros cuadrado de terrenos originarios y por unidad de aprovechamiento

Dentro de los conceptos constitutivos de las cargas de la actuación encontramos:

- Coste de las Obras programadas
- La definición de las infraestructuras y servicios de la urbanización y sus calidades, así como las características de la totalidad de las redes de servicio y viaria, que vienen definidas en el Proyecto de Urbanización
- Honorarios profesionales por Redacción de proyectos técnicos y dirección de obra
- Gastos de gestión

Conforme al artículo 150.1 c) del TRLUTUP, los gastos de gestión del urbanizador se cuantifican como un porcentaje de la suma de los dos conceptos anteriores, y suponen los gastos generales y financieros, relativos a:

- i. el mantenimiento y conservación de la urbanización durante el periodo que corresponda hasta su recepción por la administración.
 - ii. Los gastos, aranceles, tasas y honorarios correspondientes a la tramitación de las actuaciones que ha de gestionar e impulsar.
 - iii. Los controles de calidad y peritajes presupuestados en el programa de actuación integrada, a cuenta de empresas o profesionales independientes del urbanizador, para controlar la ejecución y recepción de las obras o el cumplimiento de las obligaciones y la mayor objetividad de la actuación.
- Beneficio empresarial del urbanizador.

B) Forma de retribución al urbanizador, incluyendo el coeficiente de canje y la correlativa valoración del suelo a efectos de la retribución en terreno.

C) Plazos propuestos para la ejecución del programa, determinando las fases en que se realizarán las obligaciones y compromisos establecidos en el mismo y el plazo total de ejecución de la actuación.

D) Memoria de viabilidad económica y/o de sostenibilidad económica, en su caso

9. CONDICIONES DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO

El desarrollo propuesto no modifica la delimitación marcada por el planeamiento vigente, ni en cuanto al ámbito del sector ni al ámbito de la Red Primaria cuya urbanización está adscrita al sector (Antiguo Cauce), remitiéndose pues el presente documento a la justificación que se contenía en el Plan Parcial del Sector NPR-4 Grao aprobado el 08/07/2010, planeamiento actualmente vigente en el sector y en el que queda delimitado el ámbito objeto de este Programa

En lo que se refiere a las obras complementarias que se proponen como necesarias o convenientes a incluir en la ejecución de la urbanización de este entorno se encuentran las contempladas en la propia ficha del Plan Parcial objeto de este Programa, donde se incorporaban las obras complementarias necesarias para la adecuada conexión de la Unidad con los viales adyacentes.

En este sentido el Proyecto de Urbanización que acompaña la presente Alternativa Técnica justifica y prevé como obras de conexión e integración con el entorno la reurbanización de la prolongación con Avenida de Francia, tramo de conexión con calle Juan Verdeguer, continuación de la PRV interior hacia Av. Puerto y completar la vía de servicio y aparcamientos de la Av. Ingeniero Manuel Soto.

Igualmente contiene el Proyecto de urbanización en proyecto específico, como obra provisional aquellas obras _Puente Provisional Avda. Francia-Conexión noroeste Avda. Francia sobre las vías_ de conexión necesarias para el funcionamiento del ámbito hasta que las vías estén soterradas

Por otra parte, como carga adicional del Programa, de conformidad con el Plan Parcial aprobado, nos encontramos con la construcción del nuevo puente que una el Sector con los barrios de Nazaret y Moreras y la conexión al noroeste con la Avenida Francia, también mediante rotonda que articule la Calle Ibiza sobre el soterramiento previsto de vías, así como el cruce con la Avenida de Francia, estas últimas obras diferidas una vez realizado el soterramiento de las vías.

Igualmente deberá acometerse la ejecución del tramo final del Jardín del Turia que constituye la Red Primaria cuya urbanización se encuentra adscrita al sector, constituye una carga del Sector y se encuentra incluida en el Proyecto de Urbanización.

Por último, cabe resaltar que no forman parte del Proyecto de Urbanización, pero el Sector deberá contribuir económicamente a las Obras externas vinculadas con la prolongación, hacia el sector y bajo el jardín del Turia, del soterramiento de la línea de FFCC Valencia-Tarragona.

A estos efectos, se consideran infraestructuras externas vinculadas al sector, además del soterramiento de la línea férrea propiamente dicha, la demolición del antiguo puente de hierro sobre el cauce; la construcción del nuevo puente viario que de acuerdo con las determinaciones del PGOU debe dar continuidad hacia el sur a la calle Ibiza, en la parte proporcional que corresponde al Sector; así como las obras de conexión con éste del tramo del Paseo de la Alameda afectado su trazado por el mantenimiento y/o transformación del cementerio del Grao, incluida la adaptación que sea necesaria del tramo final ya urbanizador en el Sector Avenida de Francia, con el fin de darle la adecuada continuidad.

Además, el sector se conecta con todos los servicios básicos e infraestructuras que se encuentran fuera del ámbito y recoge las condiciones establecidas en los informes previos municipales y en las características marcadas por las compañías suministradoras.

Las conexiones de los distintos servicios urbanísticos se definen y justifican en el Proyecto de Urbanización que recoge en sus definiciones técnicas las exigencias y necesidades manifestadas por las distintas compañías suministradoras

Valencia, MARZO 2026

EQUIPO REDACTOR
AICEQUIP S.L.

ANEXO 1.- Justificación de la reducción del estándar aparcamiento

Equipo técnico redactor	AICEQUIP S L
Director General – Arquitecto	Gabriel Doménech
Abogada	Teresa Pena
Arquitecta/o	Andrés Puertas
	Marta Carratalá

ANEXO 1.- Justificación de la reducción del estándar aparcamiento

ÍNDICE

1.	DOTACIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO SEGÚN PLANEAMIENTO 2010 Y ADAPTACIÓN PLANTA VIARIA DEL PRESENTE PROGRAMA	3
2.	MINORACIÓN JUSTIFICADA DE LA RESERVA DE APARCAMIENTO	4
2.1	CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y NORMATIVA DE APLICACION	4
2.2	PROPUESTA DE REDUCCIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO	6
2.3	CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES DEL ANEXO IV DEL TRLOTUP QUE JUSTIFICAN LA REDUCCIÓN DE ESTANDAR	7
2.3.1	Actuaciones que favorecen una movilidad sostenible.....	7
2.3.2	Mayor superficie de infraestructura verde urbana.....	10
2.3.3	Uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes	11
2.3.4	Garantizar las necesidades de desplazamiento de la población	12

1. DOTACIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO SEGÚN PLANEAMIENTO 2010 Y ADAPTACIÓN PLANTA VIARIA DEL PRESENTE PROGRAMA

El PP Sector Grao-Cocoteros establecía la siguiente dotación de plazas de aparcamiento públicas por el uso residencial.

$0,5 \times 100 \text{ m}^2 \text{t residencial} = (284.747,93 \text{ m}^2 \text{t} * 0,5/100 = 1.424$

Y para el uso terciario $1 * 100 \text{ m}^2 \text{t terciario} = (94.915,98 * 1) / 100 = 950$

Total plazas de aparcamiento públicas = 1.424 + 950 = 2.374

Como la dimensión de la red viaria propuesta, según señala el **Fundamento Jurídico Segundo, Justificación de la Reserva Dotacional**, de la Resolución aprobatoria del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y Tercero del Consell, de fecha 8 de julio de 2010 (BOP Valencia de 9.08.2010) por el que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan General de Valencia en el ámbito Grao-Cocoteros y el Plan Parcial Sector Grao de Valencia, sólo permitía dar cabida a 1.509 plazas de aparcamiento en superficie, pese a que el 37,7 % de la superficie del sector se destina a red viaria ($126.014 / 326.010 \text{ m}^2 \text{s}$), se prevé que,

"... las restantes plazas necesarias para cumplir con la reserva mínima exigida por el ROGTU se situarán en el subsuelo público, gracias a la previsión de dos sótanos que prevén 665 y 220 plazas respectivamente, resultando la previsión total de plazas de aparcamiento de 2.394"

La planta viaria prevista en 2010 de la que se desprendía la cifra anterior de 1509 se ha modificado en el Proyecto de Urbanización que acompaña la presente Alternativa Técnica de conformidad con el informe de movilidad del Ayuntamiento de Valencia.

El cambio en el diseño de la planta de red viaria, como se refleja en la documentación del Proyecto de Urbanización, debido al cambio de necesidades respecto a 2010, **incrementa la reserva de plazas de aparcamiento en la red viaria**, si bien no llega a alcanzar el estándar necesario previsto en el planeamiento vigente de 2374 plazas calculadas de conformidad con el entonces vigente ROGTU.

El planeamiento aprobado en 2010 preveía una dotación de **2.374** plazas de aparcamiento públicas, de las que **1.489** plazas se ubicaban en el viario de superficie y 885 plazas se ubicaban en aparcamiento subterráneo.

La alternativa técnica presentada por el proponente prevé **2097** plazas de aparcamiento públicas, de las que **156** plazas se corresponden con el tramo de la Avenida de Francia que debe urbanizarse como consecuencia de la conexión con la glorieta prevista por el planeamiento a ejecutar tras el soterramiento de las vías, y **128** plazas se corresponden con el tramo del Paseo de la Alameda.

Por su parte el planeamiento vigente fija el número de viviendas en 2847, y por tanto un número de habitantes de 5.485, por lo que si aplicáramos los estándares del TRLOTUP, las plazas de aparcamiento públicas serían de 0.25 habitantes que supondría 1371 plazas de aparcamiento públicas más 949 plazas de aparcamiento por el terciario, **totalizan un total de 2320 plazas de aparcamiento públicas**, algo inferiores el estándar establecido por el derogado ROGTU de 2.374.

2. MINORACIÓN JUSTIFICADA DE LA RESERVA DE APARCAMIENTO

2.1 CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y NORMATIVA DE APLICACION

Plan Básico de Movilidad del Area Metropolitana de Valencia

El Plan Básico de Movilidad del Area Metropolitana de Valencia cuenta entre sus objetivos para la movilidad urbana sostenible los siguientes:

- Cuidar y potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta, en especial en las relaciones de menor distancia, favoreciendo el trasvase hacia modos más sostenibles
- Potenciar el transporte público de superficie (movilidad no motorizada), trasvasando desplazamientos en vehículo privado al sistema de transporte público
- Reducir la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía
- Mejorar la eficiencia y la relación costo-efectividad del transporte de personas y bienes
- Contribuir a mejorar el atractivo y la calidad del entorno y el diseño urbano

Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana (PEDCU)

Adicionalmente, el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana (PEDCU) del Ayuntamiento estableció como objetivo conseguir una estructura de Ciudad a la escala de peatón, mediante la jerarquización del tráfico rodado, ordenando cada área funcional a partir de la accesibilidad del peatón a los equipamientos y espacios libres, con reservas de aparcamiento para reducir el espacio de ocupación de vía pública y la conexión del barrio con las redes de carril bici y transporte público. Con el objetivo de implantar un modelo de movilidad sostenible que permita la accesibilidad a los servicios dotacionales y de redes de transporte público en los márgenes del umbral de calidad el PEDCU dispone las siguientes directrices:

- ✓ Jerarquización del tráfico motorizado
- ✓ Incremento de la superficie de espacio público destinado al uso peatonal
- ✓ Fomentar los desplazamientos peatonales y en bicicleta
- ✓ Disposición de paradas de transporte público y de aparcamiento de bicicletas en el entorno de los equipamientos
- ✓ Reducción de los espacios de aparcamiento en vial

Modificación NNUU PGOU “Dotación de plazas de aparcamiento”

Desde la Concejalía de Planificación y Gestión Urbana del Ayuntamiento de Valencia, se pretende mediante esta modificación normativa incidir en la actual política de la Corporación en materia de movilidad, dirigida a evitar la utilización indiscriminada de vehículos privados y dar preferencia al transporte público y otros tipos de transporte que entiende más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.

el art. 5.145 de las NN.UU. del PGOU se redacta en el sentido de habilitar normativamente la minoración del estándar de aparcamientos justificadamente cuando *“... la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, proporcione mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o favorezca un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes planificados con criterios de perspectiva de género. En cualquier caso, las necesidades de desplazamiento de la población afectada deberán quedar satisfechas con otras alternativas de aparcamiento, para medios de transporte no motorizados, o con transporte público”*.

Asimismo, se contempla que podrá reducirse la reserva de aparcamiento público, e incluso eximir de ella, en determinados supuestos que se mencionan, entre los cuales resultaría particularmente aplicable al caso que nos ocupa el siguiente: *“cuando por motivos de regeneración paisajística, de ampliación o mejora de las zonas verdes o espacios libres públicos, o de adaptación de la zona a sistemas de movilidad sostenible, se pretenda la peatonalización del área”*.

Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje” (en adelante TRLOTUP)

Es patente el tiempo transcurrido entre la aprobación del planeamiento y su desarrollo y ejecución, y por tanto los cambios en la realidad y las nuevas demandas y necesidades que esto comporta. Esta realidad llevó a la legislación urbanística vigente a viabilizar la minoración justificada de la reserva de aparcamiento.

Ante esta situación y dada la dilación que existe entre la aprobación del planeamiento y su ejecución la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental, propuso la modificación legal en aras de la simplificación administrativa, con el fin de que la minoración pueda adoptarse con ocasión de la aprobación del proyecto de urbanización correspondiente. Así la minoración podría acordarse con ocasión de la aprobación del planeamiento que establezca la ordenación pormenorizada, o con ocasión de la aprobación del proyecto de urbanización correspondiente, como es este caso.

En este sentido el Decreto Ley 14/2025 *de medidas urgentes contra la hiperregulación, la agilización de procedimientos y la garantía de la unidad de mercado* ha modificado el punto 4.4 de su Anexo IV, del TRLOTUP que queda con la siguiente redacción

4.4 La reserva de plazas de aparcamiento diferenciará entre plazas de aparcamiento privadas, situadas en el interior de las parcelas privadas, y plazas de aparcamiento públicas, dispuestas en los viales públicos o en zonas específicas de aparcamiento público. Tanto las plazas de aparcamiento privadas como las públicas podrán estar situadas sobre o bajo rasante. Con carácter general se reservará un mínimo de 0,5 plazas de aparcamiento privadas por habitante y 0,25 plazas de aparcamiento de uso público por habitante, pudiéndose minorar justificadamente dicha reserva cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de este texto refundido. En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público.

La minoración a que se refiere el apartado anterior podrá acordarse con ocasión de la aprobación del planeamiento que establezca la ordenación pormenorizada, o con ocasión de la aprobación del proyecto de urbanización correspondiente.

2.2 PROPUESTA DE REDUCCIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO

	Planta viaria propuesta			Sin plazas Pº Alameda			Sin plazas Avda Francia y Pº Alameda		
Estandar PP (ROGTU)	Plazas propuestas	Reducción propueta		Plazas propuestas	Reducción propuestas		Plazas propuestas	Reducción propuestas	
2.374	2097	277	11,67%	1969	405	17,10%	1813	561	23,63%

Tomando la superficie para cada plaza que establece el Anexo IV. del TRLOTUP,
2,4 m*4,5 m=10,8 m²/pza

Para una reducción entre 277 pzas y 561 pzas a razon de 10.8 m²/pza

–Por tanto, la superficie que es necesario destinar a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible es de entre 2.991,6 y 6.058,8 m² suelo, muy inferior de la que resulta de la actuación tral y como justificaremos en el apartado siguiente.

	Planta viaria propuesta			Sin plazas Pº Alameda			Sin plazas Avda Francia y Pº Alameda		
Estandar TRLOTUP	Plazas propuestas	Reducción propueta		Plazas propuestas	Reducción propuestas		Plazas propuestas	Reducción propuestas	
2320	2097	223	9,61%	1969	351	15,10%	1813	507	21,85%

Para una reducción entre 223 pzas y 507 pzas a razon de 10.8 m²/pza

–Por tanto, la superficie que es necesario destinar a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible es de entre 2.408,4,6 y 5.475,6 m² suelo, muy inferior de la que resulta de la actuación tral y como justificaremos en el apartado siguiente.

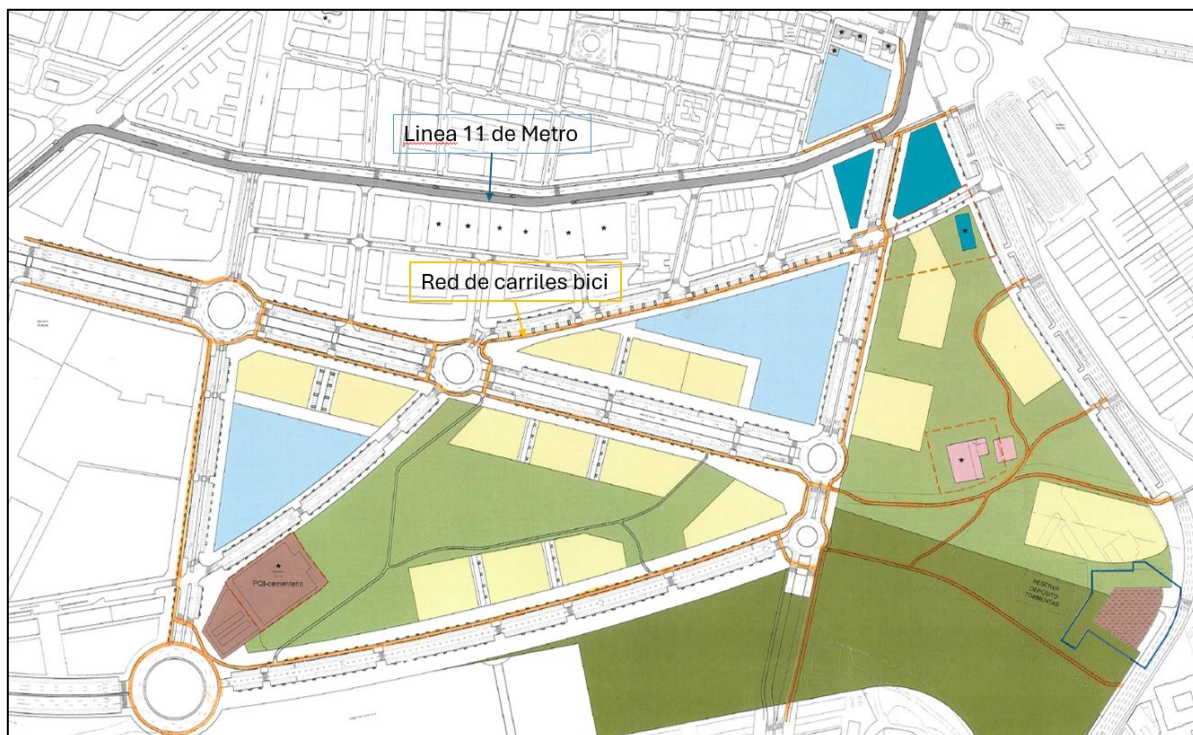
2.3 CUMPLIMIENTO DE LOS CONDICIONANTES DEL ANEXO IV DEL TRLOTUP QUE JUSTIFICAN LA REDUCCIÓN DE ESTANDAR

EL estándar de aparcamiento en vía pública, es posible minorarlo, de acuerdo con el apartado 5.4 del Anexo IV del TRLOTUP

2.3.1 Actuaciones que favorecen una movilidad sostenible

Movilidad ciclista: De acuerdo con las indicaciones previas del Servicio municipal de Movilidad, la alternativa técnica presentada prevé una red de carriles ciclistas de 6.020 metros de longitud, según se muestra en el plano siguiente.

Estos carriles bici ocuparán una superficie de **15.050 metros cuadrados**.



Planta viaria de la alternativa técnica presentada el 14.7.25

El planeamiento aprobado en 2010 únicamente reflejaba en su planta viaria un carril bici de 631 metros de longitud con una superficie de 1.577 metros cuadrados, según se aprecia en el plano siguiente:



Planta viaria del Plan Parcial aprobado en 2010

En consecuencia, la planta viaria propuesta en la alternativa técnica presentada en julio de 2025 supone un **incremento de superficie destinada a carril bici de 13.473 m² (15.050 – 1.577 m²), superior a la superficie de las plazas de aparcamiento que se propone reducir.**

En este sentido, se prevén alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados ubicadas próximas a los equipamientos públicos proyectados, con el siguiente detalle:

- 58 aparcabici con capacidad para 116 bicicletas
- 5 estaciones de valenbici: 4 de 20 plazas y 1 de 23 plazas, en total 103 plazas

Movilidad peatonal: con la integración del circuito de Formula 1 construido en 2008 en la ordenación se destinará parte del circuito a itinerarios peatonales biosaludables con una longitud de 917 metros y una superficie de 8.712 metros cuadrados

Movilidad en transporte público: el desarrollo de la actuación permitirá la continuidad del servicio de autobuses de las líneas 19 y 94 dentro del sector para atender las necesidades de sus futuros habitantes y las del resto de población. Adicionalmente, está previsto que la línea 11 de Metrovalencia tenga continuidad por la calle Juan Verdeguer, contigua al sector, lo que permitirá dar servicio al sector Grao. Adicionalmente, en el puente previsto de conexión con el sector Moreras II se ha previsto espacio suficiente para una plataforma de tranvía que permita la continuidad de la línea 10 que actualmente finaliza en Nazaret para conectarla con el frente marítimo

Ciudad 15’: El sector del Grao cumple con los requisitos establecidos para conseguir una Ciudad 15 minutos, tal y como se definió en la propuesta del urbanista Carlos Moreno para la ciudad de París y que posteriormente adoptaron multitud de ciudades; entre ellas, la ciudad de Valencia que lo recogió en el Marco Estratégico de la ciudad de Valencia 2030. Los elementos clave son los siguientes:

- **Ciudad policéntrica:** El nuevo barrio constituirá una nueva centralidad de la ciudad, generando un espacio urbano de usos mixtos con todo lo necesario para la vida cotidiana (equipamientos públicos, suministros, comercio, alimentación, cultura, ocio, deporte, oportunidades de ocupación, innovación, creatividad, etc...) y todo ello se podrá encontrar a pie o en bicicleta a menos de 15 minutos.

Esta idea también se plantea en el documento Misión Climática Valencia 2030 que es el que introduce explícitamente el modelo de “Ciudad 15 minutos”.

Y a nivel autonómico ese concepto se recoge en la Agenda Urbana Valenciana que avala la proximidad como valor para el desarrollo de áreas urbanas.

En definitiva, que la ciudadanía tenga a su disposición todos los servicios esenciales (trabajo, escuelas, hospitales o centros culturales) a tan solo un cuarto de hora andando o en bici de sus hogares, se considera que es un modelo que contribuye a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, ya que le posibilita tener más tiempo libre al disminuir el tiempo invertido en desplazamientos, contribuyendo a su vez a reducir el uso del vehículo privada, generar más espacios de uso para las ciudadanas y ciudadanos, y le otorga más importancia a las actividades económicas de proximidad.

En este sentido la Alternativa Técnica presentada por Valere Reoco, S.L. el 14 de julio de 2025, ha sido objeto de un periodo previo de consultas, análisis y seguimiento por parte del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Valencia que ha orientado la ordenación propuesta desde esta perspectiva y en tal sentido, se ha definido una PLANTA VIARIA, como se ha visto, que responde a estos principios.

La ordenación prevé 2.954 viviendas y 94.916 m² de usos terciarios que albergarán oficinas, comercios y servicios que facilitarán su acceso a los nuevos habitantes en una distancia reducida.

También se ejecutarán 157.202 m² de nuevas zonas verdes para el esparcimiento y 45.928 m² de dotaciones que albergarán nuevos colegios y centros asistenciales. De esta forma, los nuevos habitantes podrán ver atendidas buena parte de sus necesidades sin requerir desplazamientos motorizados, potenciando el transporte peatonal y ciclista.

- **Generación de calles peatonales y de tráfico reducido:** Según se ha comentado anteriormente, la ordenación prevé nuevos recorridos peatonales. Los dos ejes principales, la Avenida de Francia y el Paseo de la Alameda, verán reducida su sección viaria respecto a los tramos contiguos al sector.
- **Potenciar el comercio de proximidad:** La ordenación prevé que las plantas bajas de todos los edificios, tanto los residenciales como los terciarios, se dediquen a comercio para atender las necesidades del nuevo barrio.
- **Potenciar el transporte público y de bicicleta,** reduciendo la capacidad de los viarios y reduciendo el espacio destinado a aparcamiento público. Como se ha comentado, la alternativa técnica propuesta incrementa hasta 15.050 metros cuadrados la superficie destinada a nuevos carriles ciclista con una longitud de 6.020 metros

2.3.2 Mayor superficie de infraestructura verde urbana

El TRLOTUP prevé en el Anexo IV que la dotación mínima de la **red secundaria** de zonas verdes en actuaciones de carácter residencial será de 15 metros por cada 100 metros cuadrados de edificabilidad residencial. Adicionalmente, la dotación mínima de zonas verdes incorporará 4 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados de edificabilidad de uso terciario.

Dado que la ordenación del Grao parte de las propuestas ganadoras de un Concurso Internacional de Ideas en las que el eje vertebrador era generar un Delta Verde que uniera el final del Jardín del Turia con el mar, en el sector del Grao se ha dado un énfasis especial a la dotación de zonas verdes. Se ha optado por una tipología edificatoria en altura que libera suelo para incrementar las zonas verdes de la actuación. Por este motivo, las parcelas edificables lucrativas solo suponen un 16,5 % de la superficie del sector. Así, la dotación de la red secundaria de zonas verdes del sector supera de forma relevante la dotación mínima exigida por la legislación vigente.

El planeamiento del sector del Grao prevé unas zonas verdes muy superiores a los estándares exigibles.

La dotación mínima de zonas verdes prevista por la LOTUP asciende a 46.509 metros cuadrados. No obstante, la ordenación del sector incluye 84.488 metros cuadrados de zonas verdes de la red secundaria, 37.979 m² por encima de la dotación exigida por la normativa urbanística vigente, lo que supone un 82 % de exceso sobre el estándar de zonas verdes de la red secundaria exigible.

Respecto a la red primaria, el estándar exigible es de 5 metros cuadrados por habitante. En el sector se prevén 5.980 habitantes, lo que supone una dotación de zonas verdes de la red primaria de 29.894 metros cuadrados. La ordenación del Grao prevé la ejecución de 75.238 metros cuadrados de zonas verdes de la red primaria, superior en 45.345 metros cuadrados a la dotación exigible.

En el cuadro siguiente se detallan las cifras involucradas:

ZONAS VERDES RED SECUNDARIA

	m ² t	% ZV (LOTUP)	ZV		
			LOTUP	P. Parcial	Dif ^a
Edificabilidad residencial	284.748	15%	42.712		
Edificabilidad terciaria	94.916	4%	3.797		
	379.664		46.509	84.488	37.979

ZONAS VERDES RED PRIMARIA

Nº de viviendas	2.847				
Nº habitantes (2,1 hab./viv)	5.979				
Zonas verdes (5 m ² /hab)	29.894		29.894	75.238	45.345

ZONA VERDE TOTAL

	76.402	159.726	83.324
--	---------------	----------------	---------------

Estas importantes infraestructuras urbanas verdes conectarán al sector tanto con el Jardín del Turia hasta el Parque de Cabecera como con el Corredor verde previsto en el Plan Especial del Cabanyal.

2.3.3 Uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes

La ordenación del sector NPR-4 Grao cumple con un uso inclusivo y coherente con la red de espacios comunes en los términos previstos en el Anexo XII de la LOTUP, apartado 2, según se detalla a continuación:

- **Espacios de relación:** el sector contará con 103.202 m2 de zonas verdes que constituirán un espacio de referencia para el esparcimiento y relación de la ciudadanía. Adicionalmente, ejecutará otros 54.055 m2 del Jardín del Turia adscrito y contiguo que permitirá a la ciudadanía disfrutar, por fin, de este importante eje vertebrador de la ciudad desde el Parque de Cabecera hasta el Parque de Desembocadura.

También contará con 5.545 metros cuadrados de calles peatonales que, junto a las importantes zonas verdes y unas aceras anchas y con alcorques permitirán la movilidad a pie en las cortas distancias y el acceso a los espacios comunes para la socialización y la convivencia

- **Equipamientos de uso diario:** La ordenación del sector prevé 36.305 metros cuadrados destinados a equipamientos de los que 29.403 metros cuadrados estarán destinados a equipamientos educativos para cubrir las necesidades de educación primaria de los nuevos habitantes del sector. En los restantes 6.901 metros cuadrados de superficie para dotaciones la administración podrá decidir el uso dotacional a desarrollar (cuidados de mayores, atención sanitaria primaria, centros sociales, culturales, deportivos o administrativos, vivienda de alquiler asequible)
- **Comercios y servicios cotidianos de proximidad:** La ordenación del Grao prevé que todas las plantas bajas de los edificios tengan un uso terciario para favorecer la implantación de comercio de proximidad. De los 94.916 metros cuadrados de uso terciario del sector 19.544 m2t tendrán un uso comercial de pequeño y mediano formato para albergar comercio y servicios de proximidad
- **Paradas de transporte público:** Tanto el Paseo de la Alameda como la Avenida de Francia incluirán nuevas paradas de autobús de las líneas 19 y 94 para facilitar el uso del transporte público de los nuevos habitantes del sector y del resto de la población que desee trasladarse al sector.

Respecto al transporte de la línea de metro, la línea 11 actual se prolongará por la calle Juan Verdeguer, albergando dos estaciones de tranvía en esta calle a una distancia entre 130 y 400 del sector, dentro del ámbito de influencia que una estación de metro/tranvía debe tener para que sea útil para los usuarios

- **Viales** que comunican y conectan los distintos espacios comunes
- **Otros espacios** para la gestión de residuos y su reciclaje, mobiliario urbano, espacios especiales para los animales de compañía

Por supuesto que en el diseño de los espacios públicos se garantizará la accesibilidad de todas las personas sin importar edad, género, capacidad física, sensorial o cognitiva, para que puedan disfrutar, participar y desenvolverse en igualdad de condiciones, mediante el cumplimiento de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

El urbanismo inclusivo es un urbanismo esencialmente accesible y cómodo para todas las personas con calles y edificios diseñados para personas con discapacidades y personas mayores, y con entornos seguros y acogedores para toda la ciudadanía. Y en este sentido el proyecto de urbanización:

- Incorporará criterios de seguridad y confort: iluminación inteligente, videovigilancia, zonas de sombra y descanso, fuentes, y control de ruidos.
- Diseñará rutas multisensoriales: elementos táctiles, aromas, arte urbano, experiencias interactivas y biofílicas para estimular la integración sensorial.
- Garantizará la orientación y comprensión: señalética clara, mapas accesibles, comunicación en lectura fácil, pictogramas y apoyo en varios idiomas.
- Buscará flexibilidad y adaptabilidad: áreas modulables para diferentes actividades y eventos, espacios que puedan transformarse según las necesidades estacionales o del vecindario.
- Planificará espacios participativos, foros abiertos y actividades colaborativas.

Con todo ello se pretende fortalecer la cohesión social del barrio y democratizar el uso del espacio público.

2.3.4 Garantizar las necesidades de desplazamiento de la población

Transporte no motorizado: La actuación contará con una tupida red de carriles de uso ciclista con una longitud de 6.020 metros que potenciará el ya relevante uso de la bicicleta y patinetes. Cabe señalar que el sector, de morfología rectangular tiene una longitud en su lado más largo, en el eje este-oeste, de 860 metros. Esta red de carriles bici quedará conectada con la actual red municipal, de las mejores de Europa, que permitirá cumplir el objetivo de que Valencia sea una “Ciudad 15 minutos” en la que sus habitantes puedan desplazarse en cortos periodos de tiempo para cubrir sus necesidades básicas.

Transporte público: Las necesidades de desplazamiento de la población también quedarán garantizadas mediante los transportes públicos disponibles para el sector:

- Línea de metro-tranvía L11 que transcurrirá por la calle Juan Verdeguer, con dos estaciones próximas al sector
- Futura ampliación de la Línea 10 que prolongue su recorrido actual que finaliza en la estación de Nazaret, atravesando el sector por el nuevo viario que conectará con Moreras II
- Líneas de autobús de la EMT 4, 19, 30, 94, 95
- Servicio público de taxi y VTC

Además de estos servicios, para fortalecer la garantía de tener cubiertas las necesidades de desplazamiento de la ciudadanía que vivirá en el sector, el proyecto de urbanización preverá:

- Instalación y mejora de estaciones de bicicletas públicas (Valenbisi) y puntos de recarga y estacionamiento para vehículos de movilidad personal eléctrica, conectados con la red de carril bici existente.
- Plataformas reservadas y carriles exclusivos para transporte público en el nuevo viario, que faciliten la circulación preferente de autobuses y tranvías, minimizando retrasos y mejorando la eficiencia del servicio.
- Reorganización y ampliación de aceras, pasos peatonales accesibles y señalética adaptada para fomentar los trayectos a pie y las conexiones con las estaciones de transporte.

- Mejora del equipamiento de las paradas (marquesinas climatizadas, información digital en tiempo real, seguridad reforzada), y accesibilidad para personas con diversidad funcional.
- Y se realizarán programas de sensibilización y campañas para potenciar el uso de transporte público y modos alternativos, con incentivos municipales para desplazamientos sostenibles.

Por todo lo anterior, queda justificada la minoración en la reserva de aparcamientos públicos según el anexo IV del TRLOTUP.

Valencia, marzo 2026

EQUIPO REDACTOR
AICEQUIP S.L.