

INICIATIVA	MILLONES €	%
EPPA	24,65	60,4%
PRIVADA	16,15	39,6%
TOTAL	40,20	100,0%

Es precisa por tanto una inversión media anual de 4,53 millones € a lo largo del periodo 2008-2016, estimándose una participación de la iniciativa privada en torno al 40%.

11. Carácter de la modificación.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 97 punto 2 de la Ley 48/03 de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, las modificaciones del Plan de Utilización del puerto de Barbate que se proponen tiene carácter sustancial, ya que las alteraciones habidas en la zona de Levante suponen incrementar en más de un 15% la superficie asignada al uso pesquero e industrial, e igualmente la alteración de la superficie destinada a la flota de recreo supera dicho índice.

Sevilla, julio de 2007.

ORDEN de 3 de julio de 2008, por la que se aprueba el Plan de Usos del Puerto de Caleta de Vélez.

Por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se ha elaborado el Plan de Usos del Puerto de Caleta de Vélez.

Dado que la entrada en vigor de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, ha tenido lugar con fecha 16 de enero de 2008, la tramitación del Plan de Usos del Puerto de Caleta de Vélez se ha ajustado a los criterios de procedimiento establecidos en el artículo 96 y siguientes de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, normativa de aplicación supletoria.

De conformidad con lo previsto en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, los Planes de Usos de los espacios portuarios tienen por objeto establecer los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

Se ha cumplimentado trámite de información pública mediante publicación en el BOJA núm. 91, de 10 de agosto de 2007, de conformidad con lo establecido en el apartado tercero del artículo 96 de la Ley 48/2003, sin que se haya presentado alegación alguna al respecto.

En cumplimiento de lo previsto en el apartado tercero del artículo 96 de la Ley 48/2003, con fecha 10 de Agosto de 2007, se solicitó informe sobre el Plan de Usos al Ayuntamiento de Vélez-Málaga, a la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, a la Consejería de Cultura, a la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, a la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y a la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y a la Consejería de Agricultura y Pesca.

Sólo la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes con fecha 5 de septiembre de 2007, y la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Obras Públicas y Transportes con fecha 21 de septiembre de 2007 emitieron informe en relación al mismo. Los referidos informes fueron emitidos con carácter favorable.

Asimismo, una vez cumplimentada la referida tramitación se ha recabado con fecha 19 de noviembre de 2007, informe

de la Delegación del Gobierno en Andalucía, sin que se haya recibido el mismo.

Al respecto, el artículo 96 de la Ley 48/2003 prevé en relación a los informes que transcurrido el plazo de dos meses sin haberse evacuado, se entenderán emitidos en sentido favorable.

No se ha solicitado informe de la Dirección General de Costas en esta tramitación, dado que se ha sometido a dicho órgano el proyecto básico de ampliación del puerto, según el trámite previsto en el artículo 49 de la Ley de Costas, emitiéndose por el citado órgano informe favorable.

Finalmente, formulada consulta a la Consejería de Medio Ambiente relativa a la posibilidad de que el referido Plan de Usos estuviese comprendido en el ámbito de aplicación de la Evaluación Ambiental establecida en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, por la misma se informa con fecha 13 de febrero de 2008 que el referido Plan de Usos no debe ser sometido al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, dada la existencia de una Declaración de Impacto Ambiental de fecha 31 de agosto de 2006 sobre el proyecto básico de la ampliación.

El Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en su sesión de 10 de junio de 2008, aprobó la Propuesta del Plan de Usos del Puerto de Caleta de Vélez, acordando su elevación a esta Consejería para su aprobación definitiva, si procede, dado que en virtud de lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, norma que resulta de aplicación en el momento de la aprobación del referido Plan la aprobación de los Planes de Usos compete a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Reuniendo el citado Plan el contenido mínimo previsto en el artículo 96 de la mencionada Ley 48/2003 y de acuerdo con las facultades conferidas por el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía,

D I S P O N G O

Artículo único. Aprobación del Plan de Usos del Puerto de Caleta de Vélez.

Se aprueba el Plan de Usos del Puerto de Caleta de Vélez, de conformidad con lo previsto en el artículo 9 de la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía

Disposición final única. Entrada en vigor.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 3 de julio de 2008

MARÍA DEL MAR MORENO RUIZ
Consejera de Obras Públicas y Transportes

PLAN DE UTILIZACIÓN DEL PUERTO DE CALETA DE VÉLEZ

INDICE

MEMORIA

1. Antecedentes.
2. Justificación de la redacción del Plan de Utilización.
3. Situación actual de la zona de servicio.
4. Ordenación vigente.
5. Actividad portuaria.
6. Entorno y relación con la ciudad.
7. Planeamiento urbano.
8. Ordenación Territorial.

9. Bases y objetivos de la ordenación.
10. Ordenación propuesta.
11. Programación económico-financiera.

ANEJOS

A-1. Antecedentes administrativos.

PLANOS

1. Antecedentes

El puerto de La Caleta de Vélez fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3.137/1983, de 25 de agosto, recogiendo la actual delimitación de la zona de servicio portuaria en acta y planos suscritos con fecha 25 de marzo de 1999 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Como instrumento básico para la ordenación del dominio marítimo-terrestre adscrito para uso portuario, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía redactó en Febrero de 1994 el Plan de Utilización del Puerto de la Caleta de Vélez (Málaga).

Dicho documento fue aprobado por el Consejo de Administración de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía el 13 de julio de 1994, tras ser sometido a los trámites previstos en la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en lo referente a planes de utilización, al considerar que el documento daba respuesta al contenido formal establecido en el artículo 15 de dicha norma.

Con objeto de articular la coordinación necesaria con las administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio se acordó formular el Plan Especial del Puerto de la Caleta de Vélez, aprobado definitivamente por la Comisión Provincial para la Ordenación del Territorio y Urbanismo el 5 de Febrero de 2001 y publicado en BOP núm. 84 de 3 de mayo de 2001.

El 17 de diciembre de 2002 entra en vigor la nueva ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía creando un nuevo marco para la tramitación de documentos urbanísticos. El Ayuntamiento de Vélez-Málaga está tramitando un nuevo documento de Planeamiento General acorde a la nueva legislación, encontrándose actualmente en su fase de Aprobación Inicial.

Cabe señalar que el puerto experimentó una importante transformación con la realización de nuevos rellenos en la zona de levante, que suponen la incorporación de más de 9.000 m² de suelo destinados a varadero, superficie no considerada en el plan de usos aprobado en julio de 1994, aunque si recogida tanto en el acta de adscripción de dominio Público Portuario de fecha 25 de marzo de 1999, como en el Plan especial de 2001.

2. Justificación de la redacción del Plan de Utilización

2.1. Marco en el que se sitúa la ampliación del Puerto de La Caleta de Vélez.

Las fuertes demandas sobre el sistema portuario de la provincia de Málaga, centradas en la disponibilidad de puestos de atraque para la flota recreativa y la mejora de las condiciones operativas y de explotación de los recursos pesqueros, imponen la ampliación del puerto de la Caleta (Vélez-Málaga) como solución sostenible que permita un adecuado desarrollo del sistema portuario en el marco de las pautas de ordenación fijadas por el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía (Málaga).

De este modo, y de acuerdo con las Bases Estratégicas para el Sistema Portuario Autonómico Andalúz 2004-2015 elaboradas por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, se ha contemplado como opción preferente para la dotación de nuevas infraestructuras y servicios portuarios la ampliación exterior del espacio portuario ya existente, evitando la ocupa-

ción de frente costero adicional y minimizando la afección a las playas, y concentrando la oferta de servicios y actividades.

La ampliación propuesta permite compatibilizar el incremento de la oferta portuaria con los requerimientos de protección ambiental y adecuada ordenación de un elemento tan sensible como la franja litoral, en el marco del modelo de ordenación territorial fijado por el POTA y desarrollado a escala subregional por el citado Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía (Málaga), conformando un nuevo espacio portuario con capacidad para cualificar su entorno territorial.

La actuación planteada significa además la oportunidad de solucionar los problemas existentes en el contacto ente la trama urbana y el espacio portuario, configurando una nueva fachada marítima de la ciudad, y dando continuidad al eje del paseo marítimo.

Se pretende de este modo no sólo dar una respuesta sostenible a la demanda de puestos de atraque para usuarios recreativos particulares, sino propiciar el desarrollo de la práctica náutico-recreativa, así como de las actividades lúdicas, turísticas e industriales asociadas al disfrute de la navegación deportiva, extendiéndolas a amplias capas sociales, y propiciando su contribución al desarrollo socioeconómico.

2.2. Descripción de las obras de ampliación

La solución adoptada para la ampliación exterior del puerto de la Caleta consiste en un nuevo dique exterior que se sitúa en su alineación final unos 450 m hacia mar abierto respecto al actual, y que presenta un desarrollo total próximo a los 950 m, abrigando una nueva dársena exterior de extensión total superior a los 140.000 m². La actuación se completa con una nueva dársena de utilización pesquera situada a poniente, y abrigada mediante un nuevo contradique de desarrollo próximo a los 550 m, y la ampliación del área técnica.

La disposición de las nuevas obras de abrigo ha perseguido minimizar la afección a las playas adyacentes al actual recinto portuario, situándose la alineación de arranque del nuevo dique exterior en una dirección compatible con el mantenimiento de las condiciones actuales de alimentación de la playa de la Caleta, situada a levante del dominio portuario.

El recinto conformado tras la ampliación permite la operatividad mixta, pesquera y recreativa, y la reutilización de gran parte de los elementos actuales, así como la solución de los problemas existentes en el contacto entre el puerto y la ciudad, propiciando una apertura real de ésta hacia su fachada marítima portuaria.

Se conforma de este modo definitivamente una banda de espacios libres como contacto entre la trama urbana consolidada y la zona de servicio portuario, dando continuidad adicionalmente a los paseos marítimos existentes a levante y poniente del puerto, y donde resulta posible el alojamiento de equipamientos urbanos ligeros configurando un paseo peatonal.

2.3. Oportunidad de la formulación del Plan de Utilización

Para el análisis de viabilidad técnica y compatibilidad ambiental de la ampliación del puerto de la Caleta promovido por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía fue elaborado el «Proyecto Básico y Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del puerto de Caleta de Vélez» (PROINTEC, diciembre 2005), que fue sometido a información pública en marzo de 2006 (BOJA núm. 53, de 20 de marzo de 2006), no presentándose alegaciones.

En junio de 2006, se inició el procedimiento de evaluación ambiental de la propuesta, solicitando a la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Medio Ambiente la declaración de Impacto Ambiental de la actuación, formulando dicho órgano Declaración de Impacto Ambiental con fecha 31 de agosto de 2006 estimando viable a efectos ambientales la propuesta, que es publicada en el Boletín Oficial de la provincia de Málaga núm. 21, de 30 de enero de 2007.

En octubre de 2006 se solicita a la Administración General del Estado la adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma de Andalucía para la construcción de la ampliación del puerto, de acuerdo con el artículo 49 de la Ley 22/1988, de Costas.

En noviembre de 2006 se reitera dicha solicitud, proponiendo una modificación de la solución desarrollada en el «Proyecto Básico y Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del puerto de Caleta de Vélez» (PROINTEC, diciembre 2005), con el objeto de garantizar la no afección a la playa de La Caleta.

Mediante informe de fecha 24 de abril de 2007, la Dirección General de Costas resuelve informar favorablemente la solicitud de adscripción, estableciendo una serie de condiciones de carácter técnico.

Dichos requerimientos han sido desarrollados en una nueva versión del Proyecto Básico de ampliación (junio 2007) que recoge la solución finalmente adoptada.

Una vez obtenido el preceptivo informe favorable de la Administración General del Estado procede, de acuerdo con la Ley 48/03, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, la elaboración del plan de utilización de los espacios portuarios del nuevo puerto resultante tras la ampliación.

3. Situación actual de la zona de servicio

• Límites

El puerto de la Caleta se localiza en el núcleo urbano del mismo nombre, al sureste del núcleo urbano de Vélez-Málaga, entre las playas de Torre del Mar y el frente costero del municipio de Algarrobo. Su ubicación en la ensenada de Vélez-Málaga constituye refugio ideal para las actividades de pesca que tradicionalmente se han desarrollado en el frente litoral entre Mezquitilla y Torre del Mar.

Se trata de un tramo de costa de suave batimetría que se desarrolla entre la desembocadura de los ríos Vélez y Rio-gordo, caracterizándose por amplias playas arenosas.

La zona de servicio correspondiente al actual recinto portuario se asienta sobre el dominio público marítimo-terrestre que fue objeto de acta suscrita con fecha 25 de marzo de 1999 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

El límite Norte de la zona de servicio lo constituye la Calle Real, que se diluye en su extremo de poniente convirtiéndose en un viario de servicio en fondo de saco, con el cerramiento de la zona de servicio portuario y el acceso a las viviendas colindantes como elementos caracterizadores.

A levante el puerto linda con la playa de la Caleta, mediante el dique de abrigo, y a poniente con la playa de Las Arenas, mediante el contradique, situándose al sur del puerto el mar abierto.

En total la superficie de dominio público marítimo-terrestre ocupada por la zona de servicio portuario asociada al actual recinto asciende a 244.089 m².

• Acceso y Comunicaciones

El acceso al puerto de la Caleta de Vélez se realiza a través de la antigua carretera N-340, que se ha convertido en travesía del núcleo urbano de la Caleta, perteneciente al municipio de Vélez-Málaga.

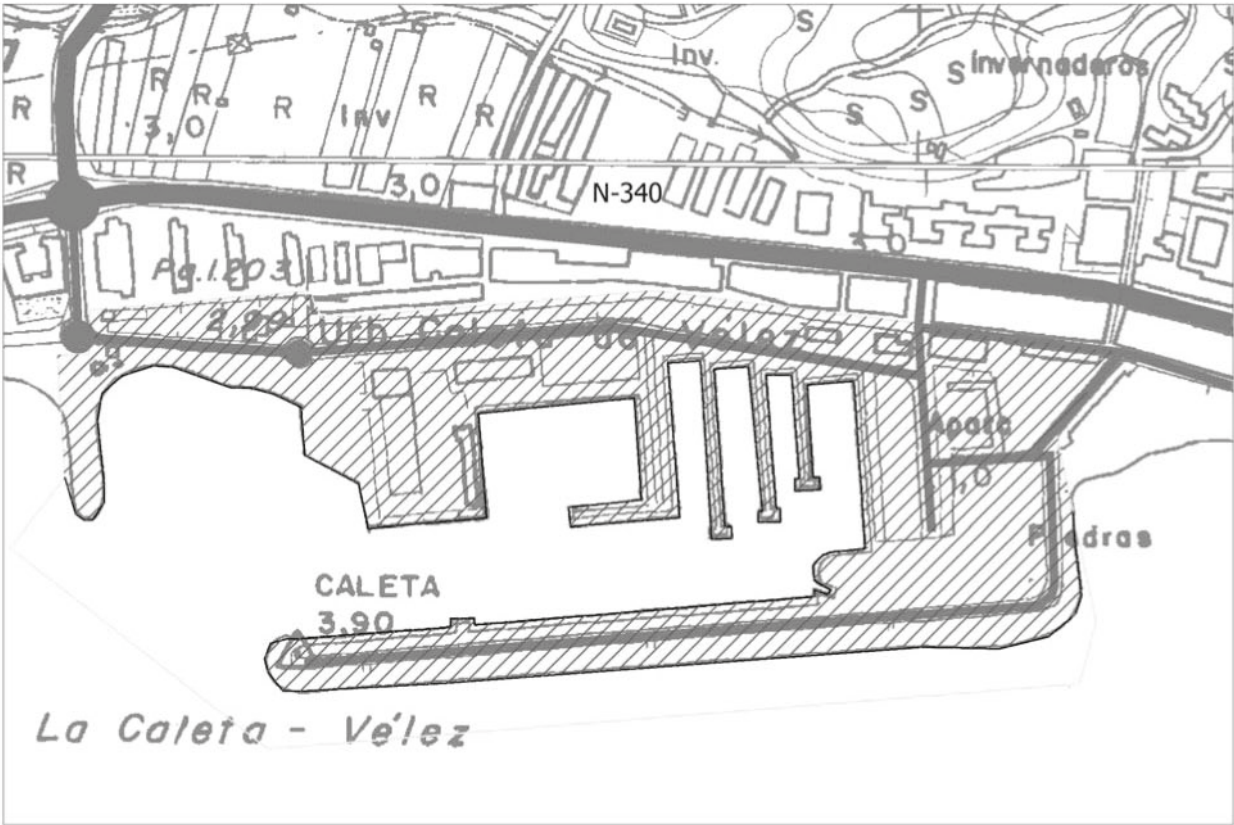
Atravesando el núcleo urbano de la Caleta y la calle Real en dirección a la costa se encuentran los dos accesos al puerto: el acceso de Levante a través de la calle don Faustino y, en el extremo opuesto, el acceso de Poniente en continuación del bulvar de acceso a la urbanización de la ribera de Trayamar.

Ambos accesos están unidos también por una vía interior y adyacente a los usos portuarios dejando una franja de contacto con la ciudad de unos 25 m de ancho medio en la que se albergan algunos edificios de servicio.

La carretera N-340 conecta con la Autovía del Mediterráneo (A-7) a través de la MA-103 a unos 3 km del acceso de Levante, y a través de la A-356 a unos 5 km del acceso de poniente.



Encuadre Territorial

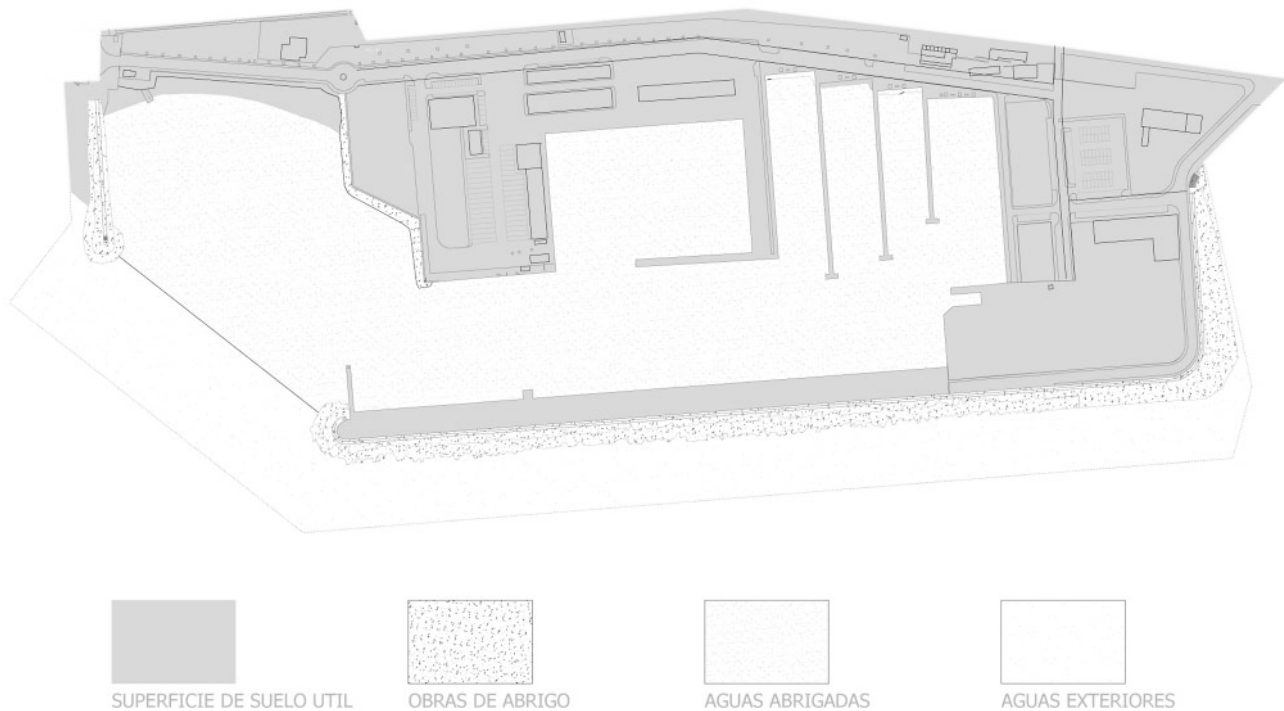


- Disposición de la zona de servicio

La zona de servicio portuario actual se extiende en una superficie total de 24,41 Ha, correspondiendo en la configuración actual del puerto 8,97 Ha a espacios terrestres útiles y 8,98 Ha a agua abrigada. El resto del dominio adscrito es ocupado por obras de abrigo y aguas exteriores no abrigadas.

La actual distribución de usos y actividades de la zona de servicio se corresponde, básicamente, con el modelo definido en el Plan Especial de 1998 que puede sintetizarse en un puerto tradicionalmente pesquero en el que se procede a la implantación de la actividad náutico-recreativa y actividades complementarias.

SITUACIÓN ACTUAL. TIPOLOGÍAS



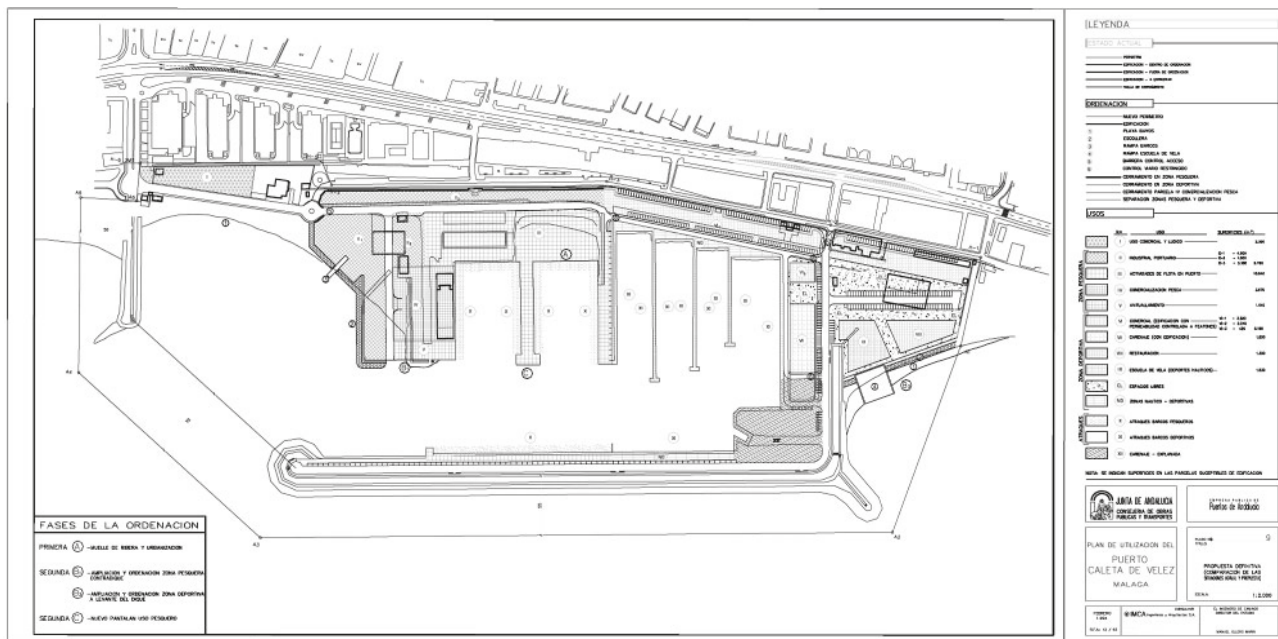
TIPO [m²]	m²
ESPACIOS TERRESTRES ÚTILES	92.774
AGUA ABRIGADA	89.823
OBRAS de ABRIGO	15.480
AGUAS EXTERIORES	46.012
TOTAL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE ADSCRITO	244.089

Descontando obras de abrigo y las aguas exteriores que se sitúan entre las obras de abrigo exteriores y la delimitación de la zona de servicio portuario, se obtiene una superficie total a efectos de funcionalidad portuaria de 182.597 m² con una relación agua/tierra de 0,97.

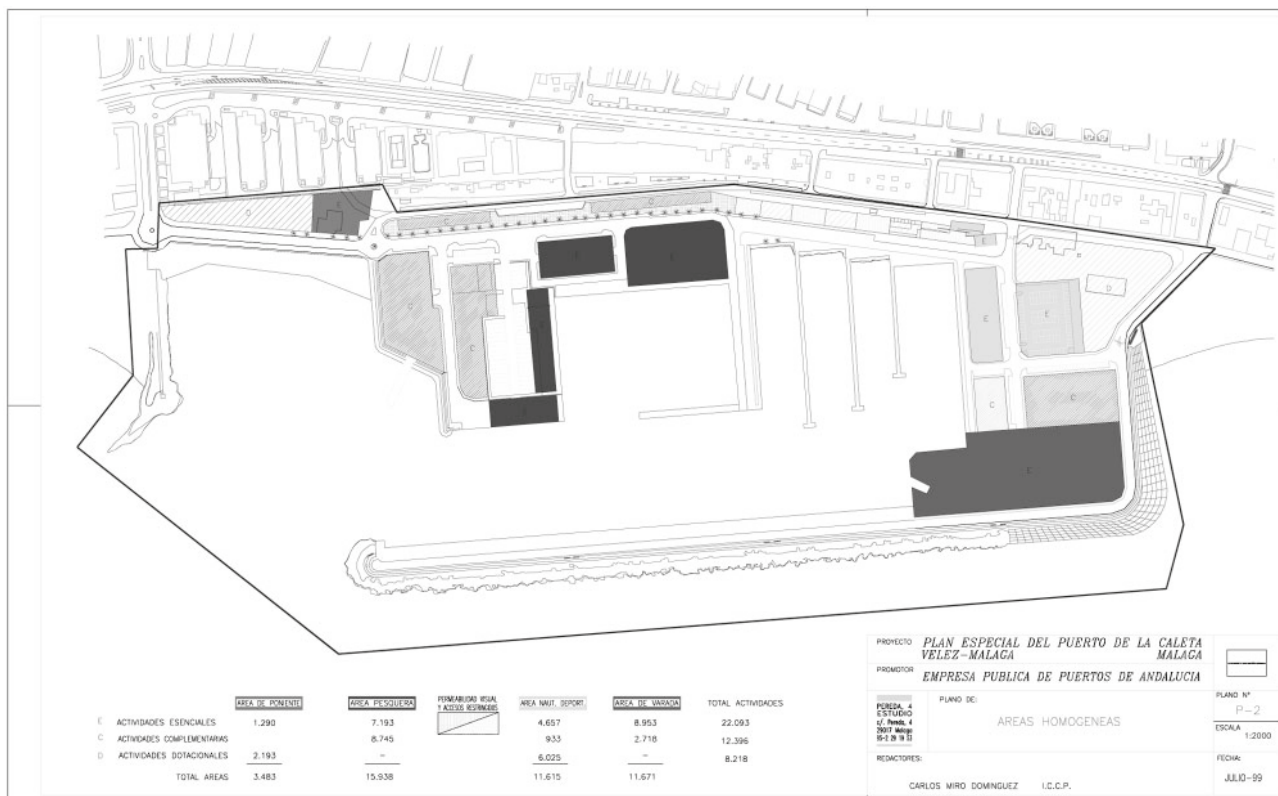
4. Ordenación vigente.

La ordenación vigente se corresponde con el Plan de Utilización aprobado en julio de 1994, así como el Plan Especial aprobado en 2001, que ya recoge unas primeras obras de ampliación de la zona de varadero en la zona de levante.

PLAN DE UTILIZACIÓN. ÁREAS HOMOGÉNEAS



PLAN ESPECIAL. ÁREAS HOMOGÉNEAS



El Plan Especial contempla una superficie útil de 92.774 m² con una relación agua/tierra de 0,97 diferenciando dos áreas funcionales asignadas a usos pesquero y deportivo y

que se corresponden con los espacios portuarios de poniente y levante, con una zona de varadero común dispuesta en la ampliación realizada en la zona de levante.

Actualmente la zona de servicio comprende las siguientes áreas funcionales:

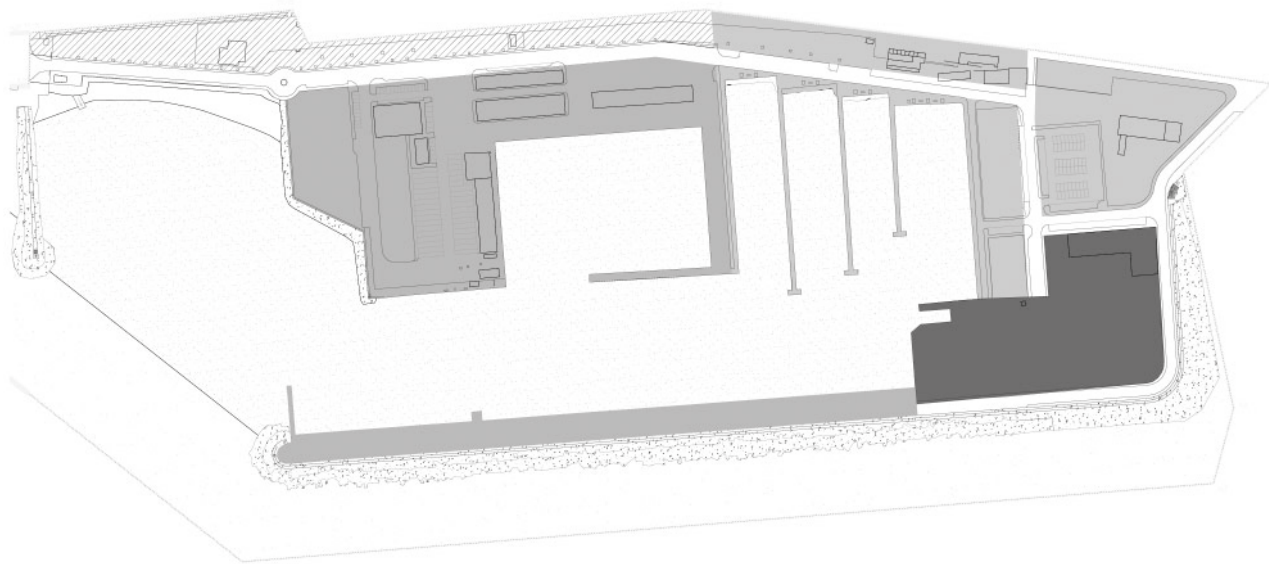
- Actividades relacionadas con la pesca situada a poniente entre la playa y el comienzo de la zona de uso náutico-recreativo, y en el dique exterior

- La zona náutico-recreativa desde el muelle central hasta levante

- El varadero entre la zona náutico-recreativa y la zona pesquera de muelle exterior.

- Banda de contacto con el núcleo urbano.

ESQUEMA FUNCIONAL ACTUAL



VARADERO



NAUTICO-RECREATIVO
Y COMPLEMENTARIO



PESCA



BANDA DE CONTACTO
CON LA CIUDAD

DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL ACTUAL	m ²
ZONA VARADERO	12.505
ZONA NÁUTICO-RECREATIVA Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	20.931
ZONA PESCA	50.728
ACCESOS	8.610
TOTAL SUELO	92.774
TOTAL AGUA ABRIGADA	89.823
RELACIÓN AGUA/TIERRA	0,97

Estas áreas funcionales se han redistribuido respecto a lo inicialmente previsto por el plan de utilización para adecuarse a la realidad operativa de funcionamiento del puerto, conformándose una banda de espacios libres equipados en contacto con el núcleo urbano adyacente, una ampliación del uso pesquero en el dique de abrigo a costa del uso náutico-recreativo, y una pequeña ampliación de la zona de varadero en detrimento del desarrollo de la zona de embarcaciones ligeras.

5. Actividad portuaria

El puerto de La Caleta de Vélez es base de operaciones pesqueras y náutico-recreativas.

A continuación se presenta una caracterización de la situación actual de cada una de las funciones portuarias:

- Actividad pesquera

La actividad pesquera se concreta en una flota de 82 barcos pertenecientes a las modalidades de arrastre, cerco y artes menores (que incluye la mayor cantidad de embarca-

ciones, un 52% de las unidades, pero a su vez las de menor tamaño).

El muelle, se desarrolla en tres alineaciones consecutivas en la dársena pesquera y en una alineación en el muelle adosado al dique, sumando una longitud útil de atraque superior a los 800 metros.

Los servicios disponibles para la actividad pesquera son: lonja, fábrica de hielo, tendaderos de redes (cubierto y a la intemperie), cuartos de armadores y aseos.

Las capturas de pescados, moluscos y crustáceos (que en los últimos años oscilan entre las 3.000 y las 7.000 toneladas, habiendo alcanzado un máximo de 7.082 toneladas en el año 2006) se venden diariamente en la lonja instalada en el mismo puerto.

PESCA FRESCA DESEMBARCADA. 1997-2006

AÑO	CAPTURAS [Kg]	IMPORTE [€]
1997	4.204.668	5.986.302
1998	3.696.978	5.739.152
1999	3.309.653	5.786.639
2000	4.242.094	6.475.695
2001	2.868.132	6.195.824
2002	4.240.491	8.638.829
2003	5.186.430	8.364.002
2004	3.449.404	6.813.746
2005	6.101.381	7.956.170
2006	7.082.677	10.083.262

- Actividad náutico-recreativa

Dispone de atraque para 279 embarcaciones de hasta 18 m de eslora. La distribución por tamaños y su peso porcentual son los siguientes:

TRAMO ESLORA	SITUACIÓN ACTUAL		
	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES [m ²]
	UD	%	
hasta 6	93	33,3	1.395,0
6-8	81	29,0	1.944,0
8-10	56	20,1	1.960,0
10-12	36	12,9	1.728,0
12-15	6	2,2	405,0
15-18	7	2,5	642,6
TOTAL	279	100	8.074,6
ESLORA MEDIA			8,7

En el puerto se pueden encontrar los siguientes servicios: capitania, información, muelle de espera, información meteorológica, combustible, reparación naval, vigilancia las 24 horas, aseos con duchas, agua potable, electricidad, aparcamientos, recogida de basuras y aceites usados.

- Instalaciones para la reparación de embarcaciones y suministro de combustible

El servicio de reparación de embarcaciones es gestionado directamente por EPPA, y ocupa una superficie superior a los 12.000 m² ubicado dentro del recinto portuario. Dispone de

un travel-lift de 150 t, el mayor de la provincia de Málaga, e incluye naves-talleres, recientemente construidas, que ocupan una superficie de 1.100 m².

El servicio de suministro de combustible es prestado en régimen de concesión por Repsol Suministro de Combustibles S.A. desde el año 1.994, desarrollándose en el extremo del contradique, junto a la fábrica de hielo.

6. Entorno y relación con la ciudad

El puerto de la Caleta ocupa el frente marítimo del núcleo urbano de la Caleta de Vélez, perteneciente al municipio de Vélez-Málaga. En la actualidad la relación entre el puerto y la ciudad es débil, debido a la existencia de cerramientos de la zona de servicio del puerto y a que no se han desarrollado convenientemente los viarios rodados y peatonales que permitan resolver las conexiones entre ambos espacios salvando adecuadamente la diferencia de cota entre la ciudad y el puerto.

Cuando se accede al puerto desde la ciudad nos encontramos con un cerramiento de la zona de servicio en la parte central de ribera (barrera visual y física entre la ciudad y el mar), una diferencia de cota de algo más de un metro en la parte central que dificulta el establecimiento de una relación fluida entre puerto y ciudad, así como varios edificios fuera de ordenación en el extremo de levante.

Estas circunstancias dificultan la integración del puerto como un elemento más de la trama urbana, provocando discontinuidades físicas y condicionando la correcta disposición de usos y equipamientos que integren de forma natural el puerto y sus servicios en la ciudad



Edificaciones fuera de ordenación

Cerramiento

Medianeras

El puerto conforma la fachada marítima del núcleo urbano de la Caleta, por lo que la mejora de las instalaciones portuarias y las condiciones de su urbanización y conexión con la ciudad existente repercutirán muy positivamente en la Caleta de Vélez, propiciando su funcionamiento como nuevo centro de actividad, reclamo turístico y generador de empleo.

7. Planeamiento urbano.

El planeamiento urbano vigente en el término municipal de Vélez-Málaga es el Plan General de Ordenación Urbana aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo el 27 de fe-

brero de 1.996, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el día 29 de marzo de 1996.

Se presentó un texto refundido al PGOU, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo el 9 de octubre de 1996, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el día 26 de diciembre de 1996.

El Plan califica el espacio portuario como Sistema General (SGC 10), definiéndose su ámbito territorial en el plano «A» «Estructura General y Orgánica» y «D» «Calificación», coincidiendo su delimitación sensiblemente con la zona de dominio público portuario, y estipulando en los artículos 130

a 134 las condiciones para su desarrollo que resumimos a continuación:

Art. 131. Usos

Mediante concesiones administrativas o derechos de superficie se permite el uso deportivo en un máximo del 50% del puerto y siempre que no signifique interferencia con las actividades pesqueras. Exclusivamente en los terrenos de Levante se podrán establecer usos hosteleros, hoteleros y comerciales unidos a la zona deportiva del puerto; en este caso llevará aparejado conseguir la diaphanidad de la fachada a la calle Real de al menos un 75% de su longitud; sin que pueda ejecutarse edificación alguna en dicho porcentaje, que quedará de zona libre, ajardinada, abierta al núcleo de la Caleta.

Art. 132. Plan Especial del Recinto Portuario de Caleta

Para la ordenación del recinto portuario se formulará un Plan Especial que tendrá por objeto su organización interna, así como la regulación de las actividades que puedan establecerse en su interior. En el Plan Especial se precisarán y detallarán la ordenación y regulación de usos en su frente a la calle Real, evaluando las diversas alternativas y las ventajas que cada una de ellas suponga para la ciudad y el puerto. En todo caso se demolerá la actual valla que le separa del núcleo urbano.

Art. 133. Determinaciones del Plan Especial

a) Deberá establecer las medidas necesarias a fin de lograr una mayor transparencia visual de la ciudad y los muelles, permitiendo una adecuada accesibilidad entre una y otros, sin que en ningún caso pueda esto suponer un obstáculo al normal desenvolvimiento de las actividades realizadas dentro del recinto portuario.

b) Establecerá las medidas oportunas en relación con el control aduanero, de acuerdo con la ordenación resultante del Plan Especial.

c) Dispondrá las medidas oportunas en orden a la protección y ornato del entorno portuario y fachada marítima-portuaria del núcleo de la Caleta. En tal sentido el Plan Especial ordenará la edificación fijando sus condiciones de altura y se-

paración entre las mismas, configurando a escala y detalle de proyecto los usos y ordenación de los terrenos que dan frente a la vía de cintura del puerto.

d) Este Plan General establece las siguientes condiciones de altura que con carácter indicativo deberá recoger el Plan Especial: Altura máxima 10 metros, exceptuando los silos o instalaciones de idéntica naturaleza, así como las instalaciones o edificaciones existentes en el momento de aprobación de este Plan.

e) Establecerá la ordenación de sus límites con la franja litoral, a fin de garantizar la articulación entre ambas.

El Ayuntamiento de Vélez-Málaga ha iniciado el procedimiento de revisión del planeamiento urbanístico, habiendo sido elaborado un Documento de Aprobación Inicial con fecha Julio de 2006 que ya ha superado el periodo de exposición pública y de recepción de alegaciones, estándose a la espera de la redacción del Documento para Aprobación Provisional.

El citado documento, recoge en sus planos de Ordenación Estructural General (O.1) y detallada el ámbito del puerto ampliado, denominándolo (SGEC 10), y recoge en sus artículos 161 a 163 los condicionantes urbanísticos de desarrollo del Sistema General Portuario, sin apenas variaciones respecto a las del Plan General vigente, salvando que recoge la redacción y posterior aprobación del Plan Especial del Puerto de la Caleta de Vélez, como recogemos a continuación:

Sección 4. Sistema General Portuario.

Artículo 161. Definición.

El Sistema General Portuario está constituido por el conjunto de espacios incluidos en el puerto de Caletay su zona de servicio. El régimen de los espacios portuarios se ajustará a lo dispuesto en la legislación específica en la materia.

Se respetará además, lo que por razones urbanísticas y en ejercicio de las competencias atribuidas por la Ley del Suelo se establece en estas Normas y en los Planes que desarrollen las determinaciones de este Plan General.

El ámbito territorial del Sistema General Portuario se define en los Planos del Plan General



Artículo 162. Usos.

En el puerto pesquero de Caleta, la actividad pesquera, lleva aparejada las relacionadas con la explotación de recursos vivos, los usos de industria ligada exclusivamente a la reparación de embarcaciones, almacén comercial en su modalidad de lonja, oficinas, administración y protección ciudadana y servicios directamente relacionados con la funciones del puerto respecto al transporte, almacenaje y distribución.

Mediante concesiones administrativas o derechos de superficie se permite el uso deportivo en un máximo del 50% del puerto y siempre que no signifique interferencia con las actividades pesqueras. Exclusivamente en los terrenos de Levante se podrán establecer usos hosteleros, hoteleros y comerciales unidos a la zona deportiva del puerto; en este caso llevará aparejado conseguir la diaphanidad de la fachada a la calle Real de al menos un 75% de su longitud; sin que pueda ejecutarse edificación alguna en dicho porcentaje, que quedará de zona libre, ajardinada, abierta al núcleo de la Caleta.

Artículo 163. Plan Especial del Recinto Portuario de Caleta.

Para la ordenación del recinto portuario se ha formulado por la Junta de Obras del Puerto, en colaboración con el Ayuntamiento, un Plan Especial que ha tenido por objeto su organización interna, así como la regulación de las actividades que puedan establecerse en su interior.

8. Ordenación Territorial

Mediante Decreto 147/2006, de 18 de julio, se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga, como instrumento de planeamiento supramunicipal en cumplimiento de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad

Autónoma de Andalucía, y de acuerdo con la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.

El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía comprenderá los términos municipales completos de: Alcaucín, Alfarnate, Alfarnatejo, Algarrobo, Almáchar, Archez, Arenas, Benamargosa, Benamocarra, El Borge, Canillas de Aceituno, Canillas de Albaida, Colmenar, Comares, Cómpeta, Cútar, Frigiliana, Iznate, Macharaviaya, Moclinejo, Nerja, Periana, Riogordo, Solares, Sayalonga, Sedella, Torrox, Vélez-Málaga y La Viñuela.

Con su redacción, se pretende la consecución de los siguientes objetivos generales:

1. Mejorar la articulación del espacio litoral con el interior y propiciar el desarrollo ordenado de los núcleos de población y del espacio urbanizado.
2. Potenciar la posibilidad de implantación de sistemas de transporte colectivo, especialmente en el litoral, estableciendo las reservas de suelo que posibiliten su futura instalación.
3. Establecer criterios para la compatibilización de los usos del suelo y para el desarrollo ordenado de los espacios productivos, en especial de la agricultura y el turismo, estableciendo las reservas de suelo, las infraestructuras y los equipamientos necesarios para su mejora y cualificación.
4. Establecer criterios para la ordenación global del suelo no urbanizable en atención a sus valores naturales y paisajísticos, y delimitar los suelos que por su valor ambiental, productivo o de posición en el territorio deban ser clasificados como no urbanizables de especial protección.

En dicho plan, el puerto de la Caleta de Vélez aparece clasificado como sistema General

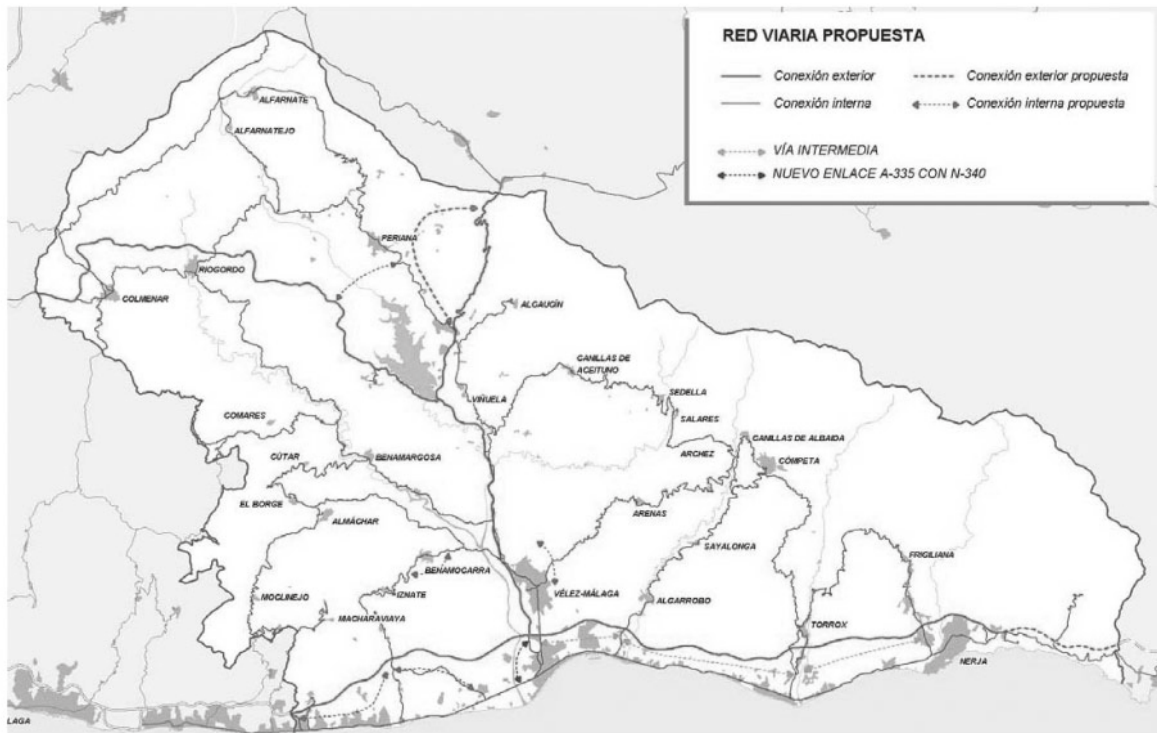
COSTA DEL SOL ORIENTAL - AXARQUÍA



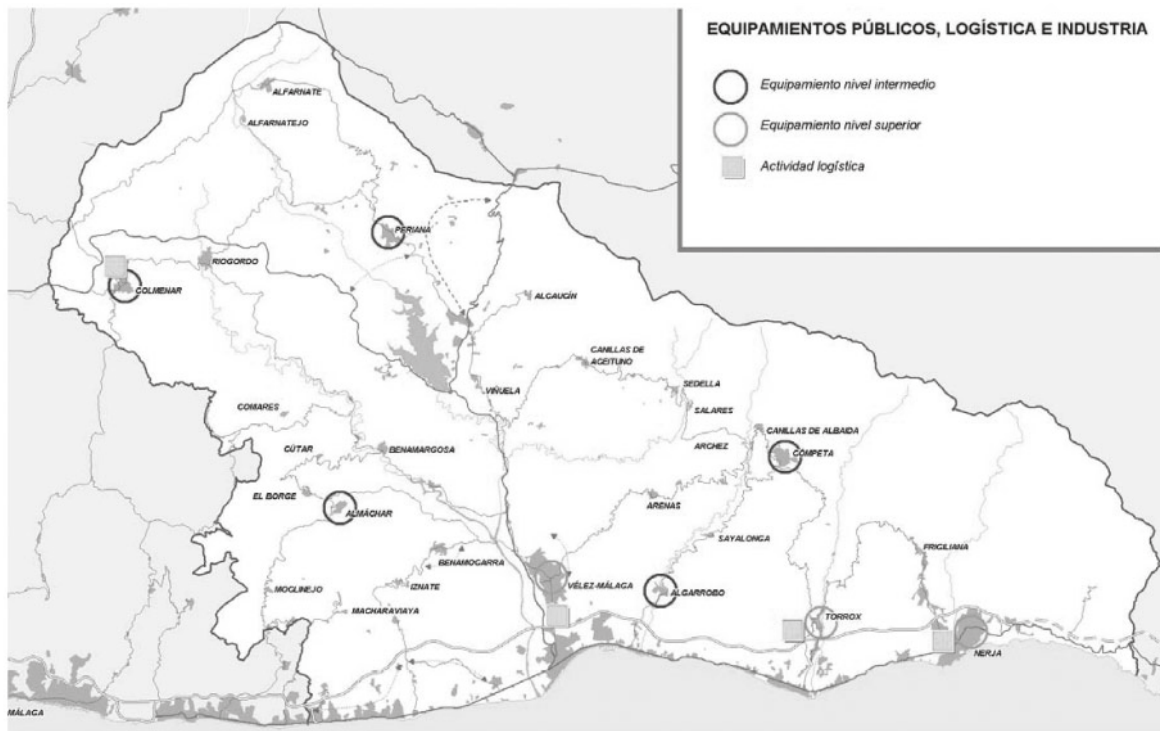
El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía, plantea, en el capítulo 3. Descripción de la Ordenación, una serie de propuestas para el desarrollo urbano

que puede considerarse afectan de forma indirecta al uso portuario, como son:

- Conexiones internas de viario (conexión entre las vías MA-103 y MA-135) que descargan la vía N-340 y facilitan la conexión con la Autovía A-7



- Dotaciones para actividades logísticas e industriales considerando como ubicación ideal, alejado de la franja litoral y perfectamente conectado con la red viaria y el núcleo de Vélez-Málaga.:



Además, y de forma específica, hace referencia a las instalaciones portuarias en los artículos 51 y 52 cuyo contenido se incluye a continuación:

Artículo 51. Puertos náuticos-deportivos (D)

1. En la zona costera permitido por este Plan, la ordenación de uso de los puertos deberá garantizar la disponibilidad de espacios abiertos y locales comerciales destinados a actividades de hostelería y comercio con el mar y las actividades náuticas, así como la adecuada articulación del puerto con la ciudad, mejorando los accesos y efectuando reservas de suelo para la ampliación y dotaciones para espacios libres y para el sistema de transportes.

2. Las instalaciones deberán prever la capacidad de atraque suficiente para embarcaciones destinadas a la prestación de servicios mercantiles de actividades náutico-deportivas y el excursionismo marítimo de recreo.

Artículo 52. Puerto de La Caleta de Vélez (D)

1. En la ordenación de los usos del puerto de La Caleta de Vélez se deberá garantizar, además de lo establecido en el artículo anterior, la compatibilidad entre las condiciones de garantía para la manipulación de la pesca y el disfrute y contemplación de estas actividades.

2. La ampliación de las instalaciones deberá prever el mantenimiento de la capacidad de atraque suficiente para embarcaciones destinadas a la prestación de servicios mercantiles de actividades náutico-deportivas y el excursionismo marítimo de recreo.

9. Bases y objetivos de la ordenación

La ordenación que se propone parte del reconocimiento de la situación actual y trata de responder mediante la ampliación del puerto y la nueva distribución de usos a las demandas detectadas en el puerto atendiendo a las siguientes pautas básicas:

- La dimensión territorial del puerto de Caleta de Vélez, explotando su gran potencial como equipamiento del ámbito subregional de la Costa del sol Oriental.

- Su carácter mixto, por ser soporte de actividad pesquera y náutico-recreativa, obliga a seleccionar las inversiones orientándolas hacia el desarrollo de aquellas áreas que presenten una mayor rentabilidad económica y social, permitiendo alcanzar la sostenibilidad económica de la actuación a medio plazo.

- La zona de servicio portuario constituye un espacio singular de gran dimensión y determinante en las opciones de desarrollo local. Su relación con el entorno debe resultar acorde con el carácter de espacio de uso público del puerto, con las limitaciones que impone el desarrollo de la actividad portuaria y las exigencias de seguridad.

Atendiendo a estas consideraciones básicas, el nuevo recinto portuario de Caleta de Vélez debe dar respuesta a los siguientes objetivos:

- Materialización de un nuevo frente marítimo para el núcleo urbano de la Caleta de Vélez, mediante el tratamiento de la banda de contacto entre la ciudad y el espacio portuario.

- Articulación de las relaciones del espacio portuario con su entorno, de acuerdo con las determinaciones de orden territorial y urbanístico.

- Redistribución, ampliación y mejora de la infraestructura y equipamiento portuario para el desarrollo de las actividades del sector pesquero en su contenido industrial y comercial, concentrando la actividad en la nueva dársena de poniente de uso específicamente pesquero.

- Ampliación de la oferta de infraestructuras y servicios a flota y tripulación de recreo, incrementando la superficie de lámina de agua destinada a puestos de atraque y posibilitando

la implantación de actividades de carácter complementario de ocio y esparcimiento

9.1. Ejes de la actuación

La ordenación del nuevo espacio portuario resultante tras la ampliación se desarrolla de acuerdo con los siguientes ejes fundamentales de actuación:

- Mejora del acceso terrestre y resolución del contacto puerto-ciudad.

El adecuado desarrollo de las actividades portuarias requiere un replanteamiento de los accesos viarios actuales, con el objeto de mejorar las conexiones con la red general y potenciar las vías de penetración peatonal desde el casco urbano.

En este sentido, la conexión de levante se plantea como acceso a la zona náutico-recreativa (tanto de ribera como a la nueva dársena exterior) el área técnica y el dique de abrigo; y se potencia el nudo de poniente, que pasa a canalizar el acceso a la zona pesquera evitando el tránsito de vehículos pesados por la ribera.

Se plantea la continuidad de la calle Real en su extremo de poniente hacia el viario de servicio del puerto con el objeto de dotarla de carácter urbano, eliminando los cerramientos de la zona portuaria, y propiciando su apertura hacia la zona de espacios libres equipados que se dispone en la banda de contacto entre el puerto y la ciudad.

El nuevo esquema de circulación permite restringir el tránsito rodado por el actual viario de ribera, en el tramo comprendido entre el acceso a la zona pesquera y el nudo de levante, integrándolo en el nuevo tratamiento de la urbanización de espacios libres equipados previsto, soportando únicamente el tráfico ocasional asociado a las zonas de aparcamiento restringido, y permitiendo un entendimiento completo del espacio que abre la ciudad al puerto.

El contacto con el frente urbano se realiza mediante un tratamiento cuidadoso de la banda de espacios libres equipados que resuelve las diferencias de cota entre el puerto y la ciudad, así como la cualificación de los viarios de conexión con la trama urbana que permite superar el carácter de traseras que tienen algunas de las fachadas de las edificaciones más próximas.

Finalmente, se ubica la zona de embarcaciones ligeras que alberga una escuela de vela como remate del paseo marítimo procedente de Torre del Mar, y como elemento de transición con las actividades portuarias propias.

- Desarrollo de las actividades complementarias de perfil urbano.

Las explanadas de la zona destinada a la náutica de recreo deben constituir el soporte para implantación y desarrollo de actividades complementarias a las puramente portuarias, vinculadas fundamentalmente a la función náutico-recreativa, y que propicien una adecuada integración puerto ciudad y el desarrollo turístico con el protagonismo territorial que corresponde a Vélez-Málaga en el entorno territorial de la Costa del Sol Oriental.

- Consolidación funcional de los espacios destinados a las actividades propias del sector pesquero.

Es precisa una clara especialización funcional de las zonas destinadas a las actividades propias del sector pesquero, mejorando sus accesos, formalizando sus límites con el objeto de situar las nuevas instalaciones y equipamientos básicos (así como las actividades para la comercialización y manipulación de productos procedentes de la pesca) en aquellos emplazamientos que optimicen la utilización del suelo y el desarrollo de las funciones productivas, y que se corresponden con la zona de ribera de poniente.

- Ampliación del Área Técnica

El puerto de La Caleta de Vélez debe contar con espacios suficientes para el adecuado desarrollo de una plataforma cualificada de servicios a la flota profesional y recreativa

acorde con su relevancia en el sistema portuario del mediterráneo central andaluz. Se hace necesaria por tanto una ampliación del actual varadero que permita la implantación de nuevos equipamientos de alto rendimiento, ampliación de la explanada de varada, y nuevos edificios para naves y talleres, así como industria auxiliar.

- Ampliación de la capacidad de atraque para la flota recreativa, y dotación de zona de embarcaciones ligeras

Para alcanzar la dimensión crítica que rentabilice la explotación portuaria y permita el desarrollo de un tejido náutico-recreativo en la zona, convirtiendo Caleta de Vélez en puerto deportivo de referencia en la Costa del Sol Oriental, es precisa una notable ampliación de la oferta global de puestos de atraque, así como de la eslora media de éstos. Del mismo modo, se hace necesario disponer de zonas de varada y botadura de embarcaciones ligeras.

Estos objetivos serán cubiertos con la construcción de la nueva dársena exterior, de uso específicamente recreativo, y la remodelación de la actual dársena pesquera, así como con la implantación de la nueva zona de embarcaciones ligeras situada en el remate del paseo marítimo en la zona de poniente.

10. Ordenación propuesta.

10.1. Justificación de la ampliación.

Caleta de Vélez constituye en la actualidad el único puerto del litoral oriental de Málaga, situándose las instalaciones portuarias más próximas a 19 millas marítimas hacia levante (Punta de la Mona, en Almuñecar, ya en la provincia de Granada) y 14 millas hacia poniente (El Candado), tratándose en ambos casos de puertos deportivos.

Atendiendo a la gran demanda de puestos de atraque detectada en el ámbito territorial de La Axarquía, así como la necesidad de alojar a las embarcaciones en tránsito, y de acuerdo con las Bases Estratégicas para el Sistema Portuario Autonómico Andaluz 2004-2015, la ampliación de las infraestructuras portuarias existentes hacia mar abierto constituye la opción preferente de actuación para un desarrollo sostenible del sistema portuario acorde con el modelo de ordenación territorial a escala subregional, por lo que las intervenciones posibles han de pasar en primer lugar por la ampliación del puerto de Caleta de Vélez.

Es además importante señalar la tendencia al crecimiento en el tamaño de las embarcaciones recreativas, observada en general en toda Europa y en particular en España, lo que unido al impulso institucional a distintos niveles que reciben la práctica náutico-recreativa y las actividades lúdicas asociadas dirigidas a capas cada vez más extensas de la sociedad y no únicamente a usuarios privados (charter, avistamiento de cetáceos, submarinismo, excursiones marítimas, etc.) hace necesario contar con línea de atraque para embarcaciones de mayor porte.

En este orden de cosas, la imposibilidad actual de recibir barcos de más de 15 m de eslora, combinada con la creciente presencia en la zona (tanto en base como tránsito) de embarcaciones mayores, impone un incremento del tamaño medio de los nuevos amarres.

La ampliación planteada permite un notable incremento de la lámina de agua destinada a atraques recreativos, y significa además una importante mejora de las infraestructuras y servicios para la flota pesquera que pasa a disponer de una nueva dársena. La nueva configuración funcional permite además la mejora del contacto entre puerto ciudad, constituyendo una operación de relevancia territorial no sólo desde el punto de vista estrictamente portuario.

La satisfacción de estas demandas hace necesaria por tanto la ampliación planteada, que se lleva a cabo de acuerdo con las siguientes premisas básicas:

- Nuevas obras de abrigo compatibles con las playas adyacentes.

El condicionante fundamental de diseño de las nuevas obras de abrigo ha sido la preservación de las condiciones actuales de las playas adyacentes.

Con la ampliación del puerto, el espigón que separa la playa de Torre del Mar de la del puerto, se remodela y amplía hasta convertirse en el contradique del nuevo puerto, y se construye un nuevo dique exterior.

- Nueva dársena pesquera.

La actividad pesquera se concentra en la nueva dársena de poniente, re-ubicándose en la ribera los edificios que albergan los usos esenciales para la actividad pesquera (lonja, fábrica de hielo, cuartos de armadores,...) buscando una posición idónea dentro de la nueva dársena.

Se mejoran notablemente las condiciones de estancia y atraque de la flota, permitiendo la nueva configuración portuaria disponer hasta 865 m de línea de atraque pesquera.

La disposición funcional consecuencia de la ampliación permite de este modo prestar adecuado servicio a la actual flota pesquera, albergando línea de muelle, explanadas y equipamientos básicos equivalentes a los actuales.

La flota pesquera de diseño está constituida por los barcos de pesca que actualmente operan en el puerto. Tras la consulta con la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, se ha determinado que no está previsto el crecimiento de la flota, aunque sí la sustitución paulatina con nuevas unidades como consecuencia de la modernización del sector pesquero.

- Ampliación de la oferta de puestos de atraque y de su eslora media.

La necesidad de demoler el dique existente y construir uno nuevo, obliga a rentabilizar la inversión. Por ello, mediante la ampliación prevista es posible aumentar el número de atraques unas 700 unidades, con una eslora media cercana a los 14,00 m.

- Nuevas instalaciones y equipamientos

Las edificaciones, equipamientos, instalaciones e infraestructuras que se demuelen, son reemplazadas por otras equivalentes, mejor adaptadas a las nuevas necesidades, manteniéndose las instalaciones actuales con las siguientes salvedades:

a) Las embarcaciones pesqueras que actualmente amarran en el muelle adosado al dique de abrigo, que pasa a ser de uso náutico-recreativo, se trasladan a la nueva zona pesquera, mejorando la operatividad. Este nuevo muelle lleva asociado una explanada con lo que se incrementa notablemente la superficie en tierra destinada a la pesca.

b) El área técnica se amplía de los 12.000 m² actuales a una superficie superior a los 22.000 m² que prácticamente la duplica, mejorándose sus condiciones de acceso y dotaciones. Se dispone un nuevo foso para travel-lift y línea de atraque para espera y lanzamiento de embarcaciones de pequeño porte.

c) Dos de los pantalanos deportivos se amplían ligeramente, hasta alcanzar una misma longitud que el tercero.

d) Se demuele parte del dique de abrigo actual para permitir la comunicación entre el actual puerto y la nueva dársena y bocana.

Respecto de los actuales concesionarios, solo se ven afectados:

- Los de área técnica, que pasan a una posición equivalente desde el punto de vista de su relación con clientes y proveedores y ganan en superficie (cerca del doble). Se renuevan las infraestructuras que permiten la puesta a seco/flote de embarcaciones o el amarre para espera o actuaciones menores sobre embarcaciones a flote.

- El suministro de combustibles, queda en posiciones similares desde el punto de vista de la operatividad tanto te-

restre como náutica y disponen de espacios y accesos más amplios que permiten crecer en función del incremento de la demanda.

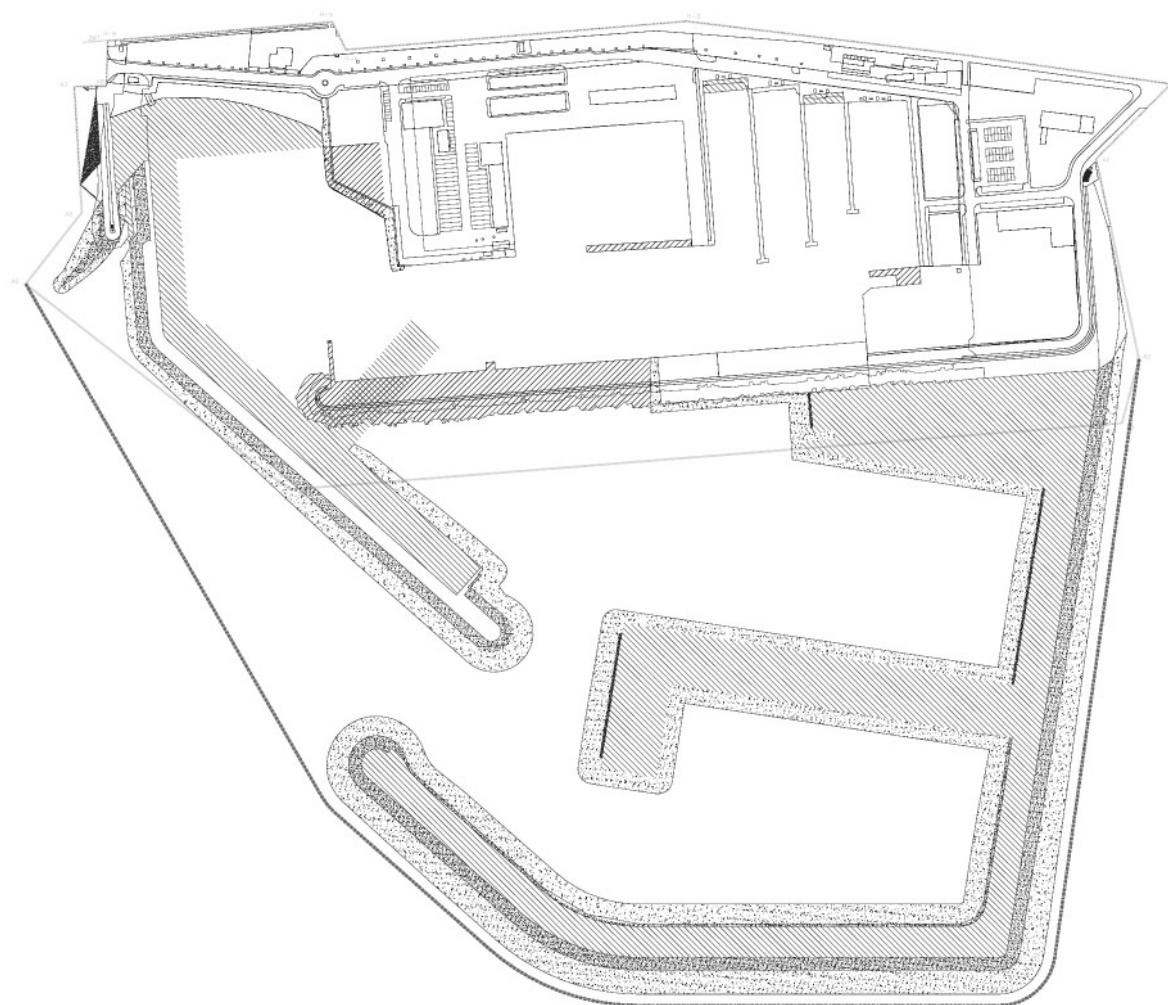
10.2. Descripción de la ampliación.

La ordenación propuesta implica la demolición de una superficie total en torno a los 12.000 m² para la conformación de la nueva dársena, así como el relleno de distintos espacios para la formación de nuevas explanadas, diques y contradiques actuando en una extensión global próxima a los 70.000 m². Del mismo modo, el nuevo contorno portuario interior implica obras de abrigo, taludes y rampas que significan la modificación de la naturaleza actual de cerca de 20.000 m² del espacio portuario.

El espacio portuario pasa a estructurarse en dos grandes zonas funcionales: La zona dedicada a actividad náutico-recreativa (con una superficie superior a los 50.000 m²) y la dedicada a actividad pesquera (con una superficie superior a los 25.000 m²), con la zona de embarcaciones ligeras en el extremo de poniente con una superficie de aproximadamente 3.500 m². Complementando estos usos, se amplía el área técnica hasta los 22.000 m².

Las intervenciones precisas para alcanzar la ordenación propuesta significan la modificación del recinto portuario actual que se recoge en el siguiente esquema:

CONFORMACIÓN DEL NUEVO RECINTO PORTUARIO



NUEVAS OBRAS DE ABRIGO



EXPLANADAS/RELLENOS



DEMOLICIONES

Para alcanzar el modelo de ordenación final propuesto son necesarias las siguientes intervenciones:

- Nuevas Obras de Abrigo: Con el objeto de abrigar la nueva dársena exterior recreativa, y la nueva dársena pesquera de poniente.
- Nuevos rellenos para ampliación de área técnica y formación de explanadas y pantaneros principales.
- Reordenación de dársenas interiores actuales.

- Nueva ordenación funcional del espacio portuario, Con una estructura clara que evita en lo posible los cruces del tráfico generado por las distintas actividades.

La nueva instalación se organiza en dos espacios a poniente y levante de un canal central que va de la bocana hasta la dársena actual. En la parte oriental se disponen todos los amarres e instalaciones náutico-deportivas y de varadero, mientras que en la parte occidental se disponen todas las instalaciones y amarres pesqueros. De este modo se consigue

una clara separación entre actividades muy diferenciadas, al contrario de lo que sucede en la actualidad.

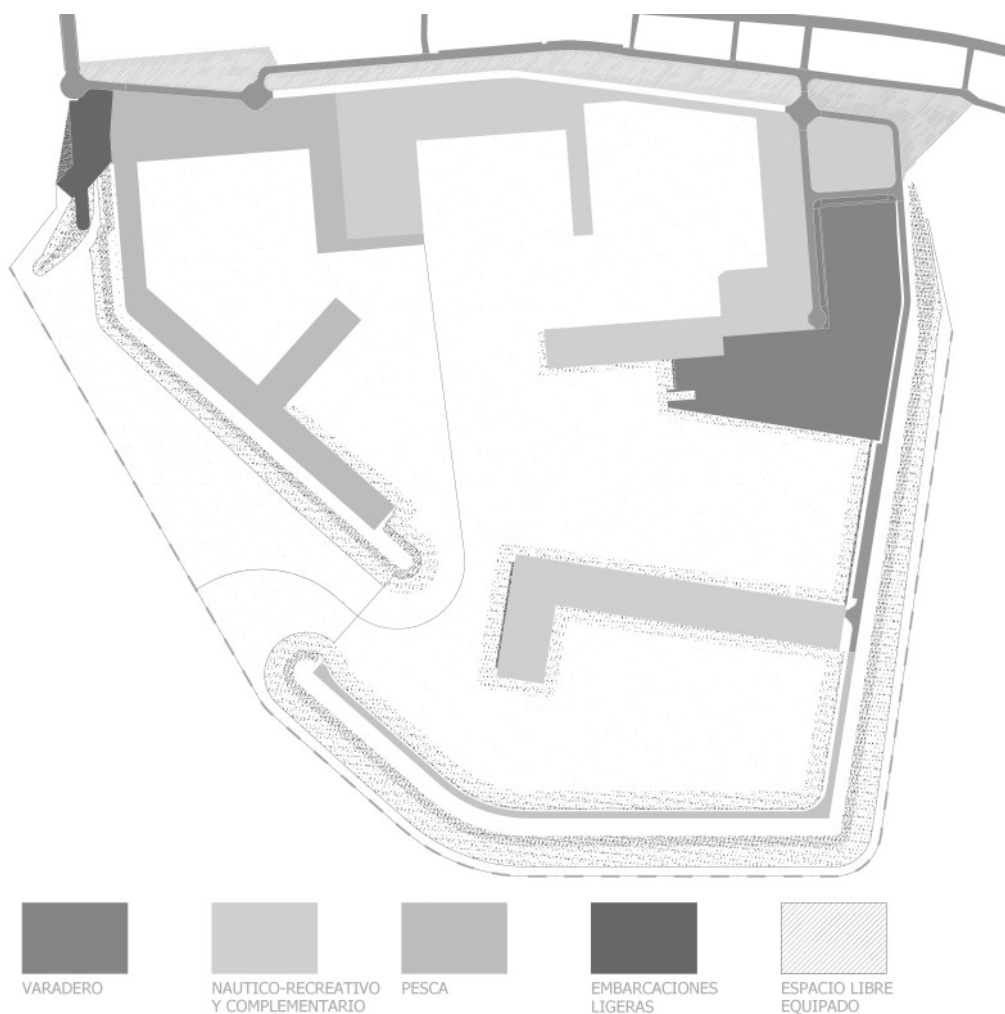
Esta especialización funcional permite que todas las embarcaciones pesqueras pasen a estar amarradas en la misma zona, evitando interferencias con la flota no profesional, y significa un notable incremento de las superficies terrestres de uso pesquero permitiendo la reordenación de espacios y mejora de la accesibilidad terrestre.

10.3. Descripción de la ordenación propuesta La ordenación propuesta significa el establecimiento de un recinto portuario funcionalmente operativo de 340.408 m², una vez descontadas las superficies del dominio marítimo-terrestre adscrito que son ocupadas por aguas exteriores y obras de abrigo, infraestructuras, accesos viarios y espacios exteriores al espacio portuario.

TIPO	[m ²]	%
ESPACIOS TERRESTRES ÚTILES	130.820	26,6%
AGUA ABRIGADA	233.389	47,5%
OBRAS DE ABRIGO E INFRAESTRUCTURAS	53.346	10,9
AGUAS EXTERIORES	73.485	15,0%
TOTAL DOMINIO MARÍTIMO-TERRESTRE ADSCRITO	491.040	100,0%

El espacio portuario se estructura en tres áreas homogéneas soporte de las actividades pesquera y profesional, náutico-recreativa y la dedicada a las embarcaciones ligeras, ligada al paseo marítimo, según se recoge en los siguientes esquemas:

ÁREAS HOMOGÉNEAS



ZONA SUPERFICIE	[m ²]	%
ACCESOS, INFRAESTRUCTURAS	30.182	6,2%
ESPACIOS LIBRES EQUIPADOS	19.225	4,0%
ÁREA PESQUERA y PROFESIONAL	27.510	5,6%
ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA	57.095	11,6%
ÁREA TÉCNICA	23.490	4,8%
ÁREA EMBARCACIONES LIGERAS	3.500	0,7%
OBRAS DE ABRIGO	22.804	4,6%
AGUAS EXTERIORES	73.845	15,0%

ZONA SUPERFICIE	[m ²]	%
AGUAS INTERIORES	233.389	47,5%
TOTAL DOMINIO ADSCRITO	491.040	100,0%
TOTAL DOMINIO TERRESTRE ADSCRITO	190.075	38,7%
TOTAL DOMINIO MARÍTIMO ADSCRITO	300.965	61,3%

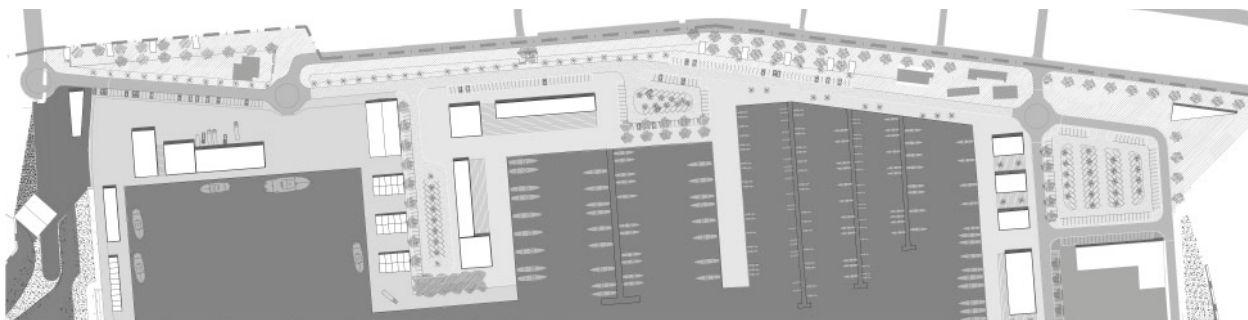
Descontando obras de abrigo e infraestructuras interiores no transitables, se obtiene una relación agua/tierra de 2,09 para el total del espacio portuario.

ÁREAS HOMOGÉNEAS

ÁREAS HOMOGÉNEAS	TIERRA ÚTIL [m ²]
ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL	27.510
ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA	57.095
ÁREA TÉCNICA	23.490
ÁREA VELA LIGERA	3.500
TOTAL RECINTO OPERATIVO	111.595
TOTAL AGUAS ABRIGADAS	233.389
AGUA/TIERRA	2,09

10.4. Resumen de la ordenación.

En conclusión, la ordenación propuesta plantea las siguientes actuaciones:



Propuesta de ordenación en planta (imagen no vinculante)



Frente Urbano de la zona de poniente (imagen no vinculante)



Frente Urbano de la zona de levante (imagen no vinculante)

2. Zona para embarcaciones ligeras y escuela de vela.

Construcción de nueva zona para embarcaciones ligeras dotada de rampa, que se sitúa en la explanada de ribera de poniente con superficie de aproximadamente 3.500 m², que alojará una escuela de vela como remate del paseo marítimo desde Torre del Mar.

3. Ampliación de la zona destinada a área técnica.

Ampliación de explanada del área de levante mediante rellenos, creando una plataforma para el desarrollo de actividades asociadas a la flota profesional y recreativa.

Son necesarias las siguientes intervenciones:

- Ampliación del área técnica cercana a los 10.000 m² que nos lleva a estar por encima de los 22.000 m². Los espacios contiguos se destinan a la implantación de usos náutico-recreativos, planteándose la implantación de naves y talleres en una superficie de hasta 5.000 m², pudiéndose aprovechar los talleres de reciente construcción se superficie superior a los 1.100 m².
- Dotación de medios de izada en el nuevo recinto de varada que sustituyan y/o complementen a los existentes.

1. Dotación de un nuevo frente urbano y mejora de las condiciones de urbanización en la zona de contacto con la trama urbana existente.

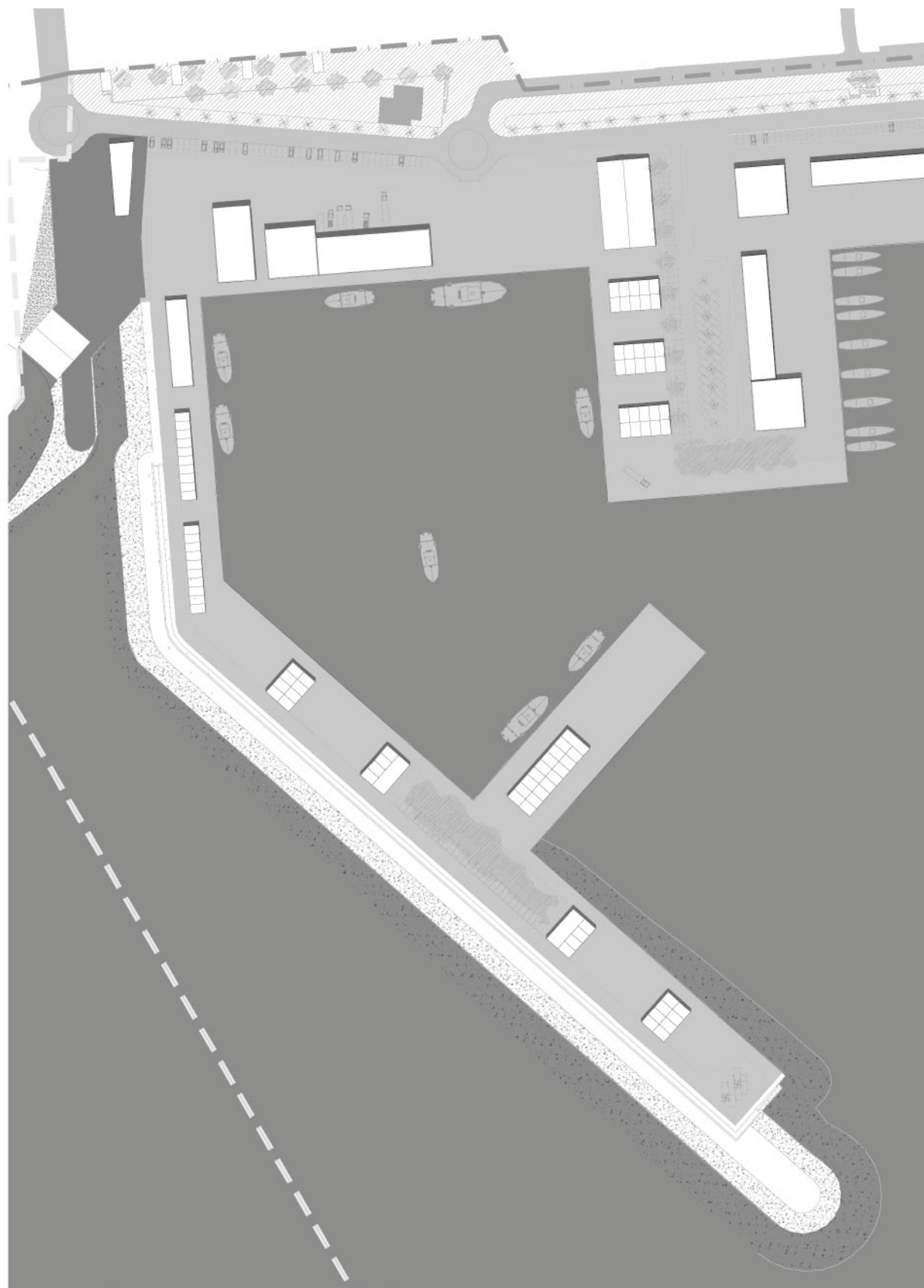
Una propuesta fundamental del Plan es la configuración de un nuevo frente marítimo del núcleo urbano de la Caleta de Vélez mediante el establecimiento de una banda destinada a espacio libre equipado, la cualificación del viario que conforma el límite Norte de la zona de Servicio del Puerto, y el tratamiento urbano de la vía que comunica ambos accesos. Estas actuaciones se ven complementadas con la renovación de las construcciones ubicadas en la ribera, dignificándolas y dotándolas de singularidad. De igual forma se plantea una mejora de las condiciones de urbanización, con acerados amplios y el uso de la vegetación como filtro visual entre los usos menos compatibles

4. Reubicación de la zona de comercialización de la pesca.

Reubicación de la zona de comercialización de la pesca que se dispondrá en las proximidades del acceso de poniente, en la nueva explanada sobre la dársena pesquera, delimitando dos parcelas de 1200 y 675 m² de alta especialización en los usos, y otras dos parcelas de 725 y 300 m² para industria complementaria, con usos compatibles permitidos para mejorar la funcionalidad con la complementariedad que aporta la flexibilidad de usos.

Se proponen las siguientes actuaciones para el desarrollo de la industria pesquera:

- Construcción de nueva lonja y edificio adyacente donde se puedan alojar industrias asociadas a la manipulación de los productos de la pesca fresca.
- Construcción de nueva fábrica de hielo acorde a las nuevas necesidades del sector.
- Construcción de nuevos cuartos de armadores en la nueva dársena pesquera, accesibles y dotados de los servicios necesarios que mejoren la funcionalidad.
- Dotación de parcelas con usos flexibles que permitan destinarse a industria complementaria, cuartos de armadores o servicios auxiliares en función de las demandas futuras.
- Demolición de edificaciones obsoletas y mejora de las condiciones de urbanización y acceso a la zona de actividad pesquera.

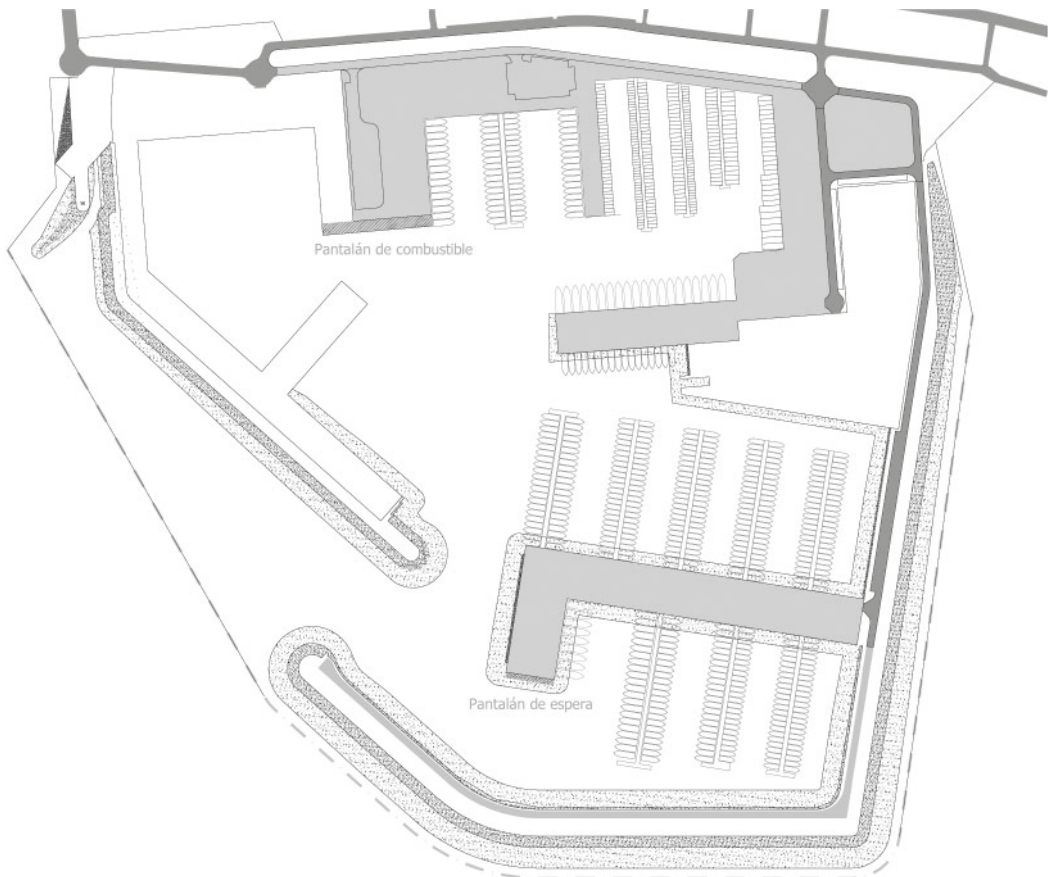


Propuesta de ordenación de la zona pesquera (Imagen no vinculante)

5. Ampliación del número de atraques náutico-recreativos.
Configuración de una nueva dársena exterior para la flota de recreo, mediante la demolición parcial del antiguo dique

y la construcción de nuevas obras de abrigo. En torno a la nueva dársena se estructuran los espacios de uso náutico-recreativo en la que se disponen actividades complementarias.

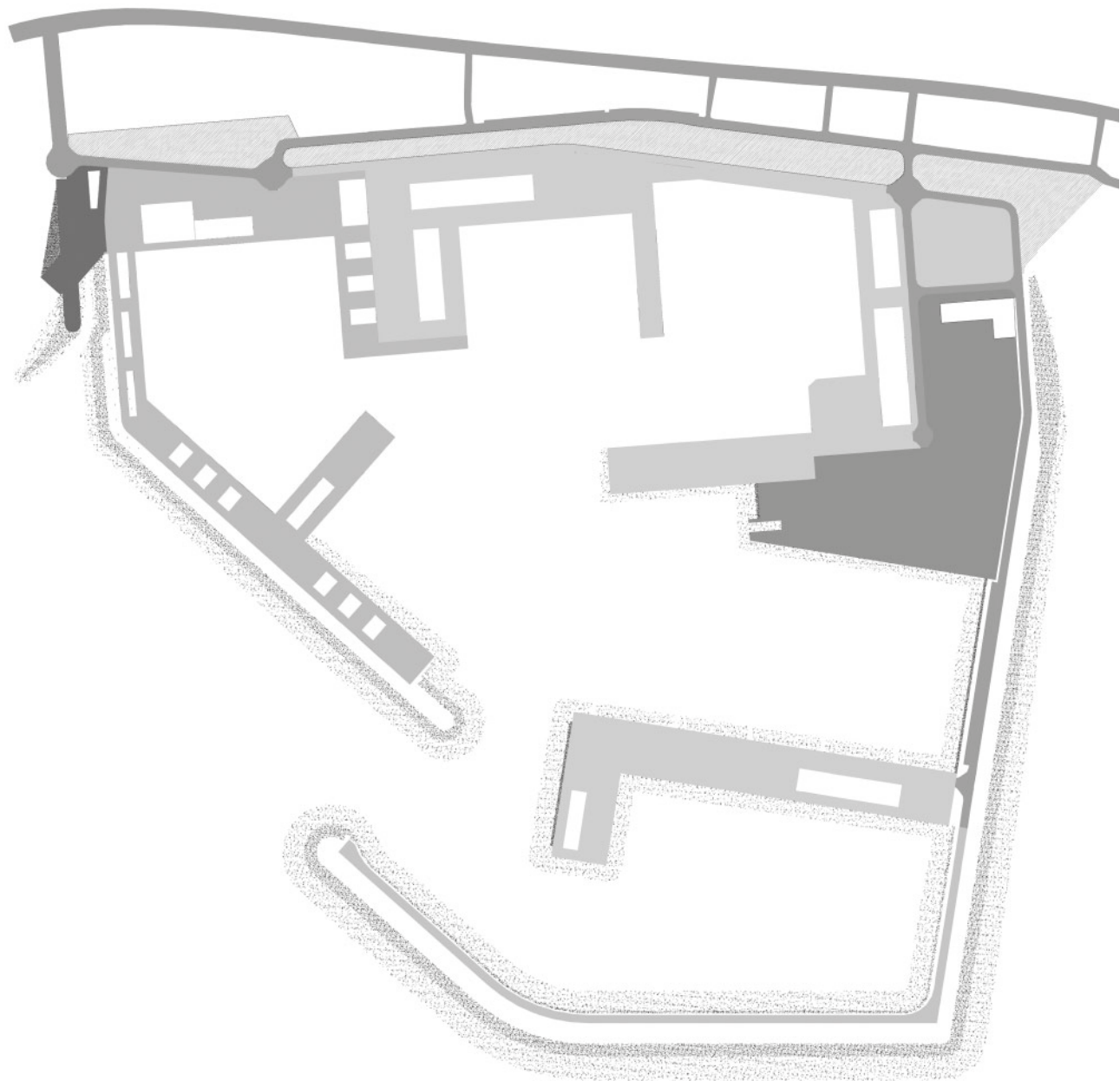
ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA. DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES PROPUESTA



TRAMO ESLORA	SITUACIÓN ACTUAL			PLUT			BALANCE PLUT / ACTUAL			
	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES	
	UD	%	[m²]	UD	%	[m²]	UD	%	[m²]	%
hasta 6	93	33,3	1.395,0	93	11,8	1.395,0	0		0	
6-8	81	29,0	1.944,0	81	10,2	1.944,0	0		0	
8-10	56	20,1	1.960,0	56	7,1	1.960,0	0		0	
10-12	36	12,9	1.728,0	36	4,6	1.728,0	0		0	
12-15	6	2,2	405,0	307	38,8	20.722,50	+301	5.016,6	20.317,5	5.016,6
15-18	7	2,5	642,6	134	16,9	12.301,2	+127	1.814,3	11.658,6	1.814,3
18-20	0	0	0	55	7,0	6.050,0	+55		6.050,0	
20-25	0	0	0	29	3,7	4712,50	+29		4.712,5	
TOTAL	279	100	8074,60	791	100%	50.813,2	512	183,5%	42.738,6	529,3%
ESLORA MEDIA			8,7	ESLORA MEDIA		14,0	AUMENTO de ESLORA		5,3m	60,9%

Con todo ello, la ubicación de las áreas edificables dentro de todas las zonas de servicio se realiza conforme al siguiente esquema.

ÁREAS DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN



11. Programación económico-financiera.

La nueva ordenación planteada implica un elevado coste de inversión, consecuencia, fundamentalmente, de las nuevas obras de abrigo precisas para la ampliación exterior del puerto.

Para la estimación del coste de las intervenciones necesarias se han valorado las siguientes actuaciones fundamentales:

OPERACIÓN	Millones €
NUEVO DIQUE EXTERIOR	22,500
NUEVO CONTRADIQUE	8,270
DEMOLICIONES y DRAGADOS	2,200
NUEVA DÁRSENA PESQUERA. INFRAESTRUCTURAS	7,100
NUEVA DÁRSENA PESQUERA. EQUIPAMIENTOS	4,080
NUEVA DÁRSENA EXTERIOR RECREATIVA	8,080
EDIFICIOS SERVICIOS ZONA NÁUTICO-RECREATIVA	2,820
REMODELACIÓN ACTUAL DÁRSENA PESQUERA (nuevos atraques recreativos)	2,800

REMODELACIÓN ACTUAL RIBERA LEVANTE-SUR y DIQUE (nuevos atraques recreativos)	2,015
ACTUACIONES en FRENTE URBANO	1,090
AMPLIACIÓN del ÁREA TÉCNICA	2,300
NUEVA ZONA EMBARCACIONES LIGERAS	0,440
DESARROLLO NUEVAS ACTIVIDADES en AMPLIACIÓN ÁREA TÉCNICA y ZONA EMBARCACIONES LIGERAS	1,300
DESARROLLO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	14,400
TOTAL	79,395

El elevado volumen de inversión necesario para acometer la ordenación propuesta implica necesariamente la participación de la iniciativa privada, correspondiendo a la administración pública en cualquier caso el desarrollo de las nuevas instalaciones pesqueras, cuyo coste se ha estimado próximo a 11,2 millones de euros.

Se impone por tanto la necesidad de contar con recursos privados, como alternativa al endeudamiento de la Empresa,

para lo que se plantea la posible utilización de los mecanismos introducidos con la Ley 13/03, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

- Contrato administrativo de obras.
 - Abono de las obras por sus certificaciones.
 - Pago aplazado incluyendo financiación previa del contratista.
- Concesión de obra pública cuando sea susceptible de explotación económica.

- Concesión de dominio público para retribuir la construcción y mantenimiento cuando la obra no sea susceptible de explotación económica.

La programación estimada para el desarrollo de las distintas intervenciones precisas para alcanzar la ordenación propuesta se presenta en el siguiente cuadro:

PROGRAMACIÓN ESTIMADA

OPERACIÓN	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	
							[M€]	%
NUEVO DIQUE EXTERIOR							22,500	28,3%
NUEVO CONTRADIQUE							8,270	10,4%
DEMOLICIONES y DRAGADOS							2,200	2,8%
NUEVA DÁRSENA PESQUERA. INFRAESTRUCTURAS							7,100	8,9%
NUEVA DÁRSENA PESQUERA. EQUIPAMIENTOS							4,080	5,1%
NUEVA DÁRSENA EXTERIOR RECREATIVA							8,080	10,2%
EDIFICIOS SERVICIOS ZONA NÁUTICO-RECREATIVA							2,820	3,6%
REMODELACIÓN ACTUAL DÁRSENA PESQUERA (nuevos atraques recreativos)							2,800	3,5%
REMODELACIÓN ACTUAL RIBERA LEVANTE-SUR y DIQUE (nuevos atraques recreativos)							2,015	2,5%
ACTUACIONES en FRENTE URBANO							1,090	1,4%
AMPLIACIÓN DEL VARADERO							2,300	2,9%
NUEVA ZONA EMBARCACIONES LIGERAS							0,440	0,6%
DESARROLLO NUEVAS ACTIVIDADES en AMPLIACIÓN ÁREA TÉCNICA y ZONA EMBARCACIONES LIGERAS							1,300	1,6%
DESARROLLO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS							14,400	18,1%

INICIATIVA	MILLONES €	%
EPPA	12,270	15,5%
MIXTA	51,425	64,8%
PRIVADA	15,700	19,8%
TOTAL	79,395	100,0%

Se ha considerado que la administración portuaria deberá hacerse cargo necesariamente de todo el coste del desarrollo de la nueva zona pesquera, así como de la remodelación del contacto puerto-ciudad.

Para la construcción de las nuevas obras de abrigo, infraestructuras y servicios básicos de las dársenas recreativas y ampliación del varadero, así como la posterior explotación de los nuevos servicios, podrá recurrirse a fórmulas mixtas, régimen de concesión administrativa demanial, o concesión de obra pública, correspondiendo en cualquier caso el grueso de la financiación a la iniciativa privada.

Las actuaciones de desarrollo de las nuevas zonas de actividades complementarias asociadas a las dársenas recreativas se han imputado totalmente a la iniciativa privada, al igual que las nuevas edificaciones para naves y talleres tanto e la ampliación del área técnica como la nueva zona de embarcaciones ligeras.

Para completar las obras de ampliación, entrando en servicio todas las nuevas instalaciones portuarias, se ha estimado un plazo de cuatro años, considerándose otros dos años adicionales para el desarrollo total del suelo destinado a actividades complementarias.

De este modo, se plantea un coste total de inversión próximo a los 79,5 millones de euros, a acometer en un periodo de seis años, adoptándose el año 2009 como el de inicio de las obras de ampliación, una vez completada la fase final de definición de las obras mediante proyecto de construcción y la adjudicación de los concursos de concesión.

Es precisa por tanto una inversión media anual de 13,23 millones € a lo largo del periodo 2009-2014, estimándose una participación de la iniciativa pública no inferior al 15%.

Sevilla, julio de 2007.

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2008, de la Delegación Provincial de Jaén, Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Sección Urbanismo, referente al expediente 10-124-06, por el que se aprueba definitivamente el expediente de Modificación NN.SS. en UE-SU-14 de Torredelcampo (Jaén).

En virtud de lo establecido en el artículo 41.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se hace público el contenido de:

- Resolución de 17 de marzo de 2008, de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Sección Urbanismo de Jaén, referente al expediente 10-124-06, por el que se aprueba definitivamente el expediente de Modificación NN.SS. en UE-SU-14 de Torredelcampo (Jaén).

- Resolución del Delegado Provincial, de 12 de mayo de 2008, ordenando el registro y publicación (Cumplimiento de Resolución) (Anexo I).

- Normas Urbanísticas del referido Instrumento de Planeamiento (Anexo II).

RESOLUCIÓN DE 17 DE MARZO DE 2008, DE LA COMISIÓN PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE JAÉN, SECCIÓN URBANISMO, REFERENTE AL EXPEDIENTE DE PLANEAMIENTO 10-124-06, POR EL QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE LA MODIFICACIÓN NN.SS. EN UE-SU-14 DE TORREDELCAMPO (JAÉN)

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Jaén, Sección Urbanismo, legalmente constituida en sesión ordinaria de fecha 17 de marzo de 2008, una vez examinado el expediente administrativo relativo a la formulación de Modificación NN.SS. en UE-SU-14, así como su correspondiente documentación técnica, incoado por el Ayuntamiento de Torredelcampo, y elevado a este órgano colegiado a los efectos previstos el art. 31.2.B de la Ley 7/02, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, y art. 13.2 del Decreto 220/2006, de 19 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de acuerdo con los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

1.º Tramitación. El Ayuntamiento de Torredelcampo, con la debida observancia de la normativa reguladora del régimen local ha tramitado el presente expediente, el cual se inicia mediante el preceptivo acuerdo de aprobación inicial, adoptado con fecha 30.3.2006 previos los correspondientes informes técnico y jurídico emitido por los servicios municipales. Some-

tido el mismo a información pública por plazo de un mes mediante anuncios insertados en el BOP, en un diario de difusión provincial y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento, no se recibe alegación alguna.

Posteriormente, el Ayuntamiento Pleno, acuerda con fecha 10.5.2007 la aprobación provisional, por lo que una vez diligenciado por la Secretaría de la Corporación, se eleva a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo para su Resolución, siendo objeto de Suspensión acordada en sesión de 27 de noviembre de 2007, posteriormente se aporta nueva documentación a fin de dar cumplimiento a la referida Resolución, con lo que nuevamente se solicita por el Ayuntamiento la elevación del expediente a la CPOTU.

2.º Propuesta. Según la propia memoria del documento técnico, se trata de:

1. Ampliar la delimitación de la UE-SU-14, de manera que englobe también los terrenos situados en el paraje llamado «boca del túnel» situado entre la autovía y la vía verde del aceite (antigua vía del ferrocarril) que pasarían a tener la clasificación de urbanos no consolidados.

2. Ubicar toda la edificabilidad residencial del conjunto en el ámbito de la vigente UE-14 y trasladar las dotaciones públicas previstas en la misma a la zona ampliada.

3. Aumentar la edificabilidad del Sector a 0,66 m²/m² debido a «la gran cantidad de suelo destinado a dotacional público dentro de esta unidad y a la incorporación de los propietarios de los terrenos de la Boca del Túnel».

4. Realizar la ordenación urbanística detallada del suelo urbanizable no consolidado, así como el trazado pormenorizado de la trama urbana, sus espacios y dotaciones comunitarias, completando la ordenación estructural, de manera que no sea necesario un posterior planeamiento de desarrollo para legitimar la actividad de ejecución.

La nueva unidad de ejecución sería discontinua y constaría de dos Áreas.

El Área 1 corresponde a la antigua UE-SU-14 y el Área 2 corresponde a la superficie de suelo que se incorpora (boca del túnel).

3.º Valoración. En la resolución de 27 de noviembre de 2007 se valoraba lo siguiente:

- Falta Informe favorable del Organismo propietario de la autovía A-316, ya que el Área núm. 2 está delimitada por esta carretera con referencia no solo a las afecciones sino también al acceso al Área 2, previsto en la modificación.

- Falta Informe del Organismo propietario de los terrenos de la vía verde (antiguo trazado del ferrocarril) ya que el Área núm. 2 está delimitada por esta vía.

- Se modifica la localización de los suelos de cesión para equipamientos previstos en las NN.SS. para la UE-14, por lo que, de mantenerse esta propuesta, habrá de justificarse convenientemente, o en caso contrario, de acuerdo al artículo 36.2.c).2.º, es preceptivo el dictamen favorable del Consejo Consultivo de Andalucía.

- Se aumenta la edificabilidad total y por tanto el aprovechamiento del Sector completo pasando la edificabilidad del 0,6 al 0,66 y el aprovechamiento del 0,54 al 0,594. Este hecho no está justificado suficientemente, no obstante, se prevén las medidas compensatorias exigidas por la Ley para mantener la proporción y calidad de las dotaciones previstas.

- Se dibuja en los planos el acceso al Área 2 de la nueva UE-SU-14 por medio de una rotonda, pero los terrenos necesarios, y la carga de su construcción no están incluidos en la unidad de ejecución, por lo que la modificación no completa la totalidad de las actuaciones necesarias para llevar a cabo la propuesta urbanística.