

d) Características sobre el producto final:

La zona geográfica de producción de la «Aceituna Aloreña de Málaga» esta perfectamente definida por un conjunto montañoso, que determina unas especiales características climáticas, edafológicas y orográficas que junto a su forma de aderezo han definido las características de la «Aceituna Aloreña de Málaga». Dentro de estas características diferenciales encontramos:

1.º El contenido en oleuropeinas. La oleuropeina es el polifenol que le confiere el sabor amargo a las aceitunas, en la «Aceituna Aloreña de Málaga» éste se sitúa sobre 103 mg/kg por lo que las aceitunas se pueden endulzar únicamente con un tratamiento con salmuera. En, aproximadamente 48 horas, en agua con sal, las aceitunas están dulces.

2.º Posee un hueso flotante que hace que el hueso se desprenda con gran facilidad de la pulpa. Tradicionalmente en la comarca, para determinar el momento óptimo de la recolección, se cortaba la aceituna por el ecuador, y si se podía despegar la pulpa el hueso fácilmente indicaba que ese era el momento óptimo de la recolección. Ésta es una cualidad muy buscada en las aceitunas de mesa y que no muchas poseen.

3.º Sabor y textura. Este tipo de aceitunas tiene una textura porosa, lo que permite que se tomen los aliños típicos utilizados para su preparación con gran facilidad. Con textura crujiente y firme característica de una aceituna que no ha sido sometida a un tratamiento de cocido.

4.º La relación pulpa/hueso es de las más altas dentro de las aceitunas de mesa, lo que significa que la relación entre diámetro de la aceituna y el diámetro del hueso es muy alto, es decir que el porcentaje de pulpa es mayor.

5.º La «Aceituna Aloreña de Málaga» se sitúan en un calibre que va desde el 140-260.

1.4. Relación causal entre las características del producto, el medio geográfico y el factor humano.

Como ya se ha comentado el olivo es un árbol muy susceptible a las condiciones ambientales en las que se cultiva y al manejo que se haga del mismo. El olivo cuenta con gran versatilidad para adaptarse a las condiciones del entorno.

En este sentido, huesos de destacar, que la zona de producción del olivar aloreño está perfectamente delimitada por una cadena montañoso que condiciona sus especiales las características climatológicas, edafológicas y orográficas de la zona de producción, lo que, unido al saber hacer de la gente del lugar, ha definido un producto claramente diferenciable del resto de aceitunas de mesa que podemos encontrar en el mercado.

El contenido en oleuropeina de la «Aceituna Aloreña de Málaga» es uno de los elementos que más ha determinado el proceso de preparación y elaboración de este tipo de aceitunas. Su bajo contenido en este polifenol determina, que las aceitunas puedan endulzarse en unos días, con un simple tratamiento con salmuera. Hecho que también viene influenciado porque las aceitunas se parten, lo que permite que la salmuera penetre más fácilmente en el interior del fruto para eliminar este componente que le confiere el sabor amargo a las aceitunas.

El proceso de aderezo en salmuera de la «Aceituna Aloreña de Málaga» ha determinado que este producto tenga una textura fibrosa y crujiente, ya que al no utilizar el cocido con sosa cáustica las aceitunas se conservan con la textura fibrosa del fruto fresco. Esta textura fibrosa también influenciada por la tipología de suelos sobre los que se ubican los olivares, situados normalmente en zonas de montaña sobre terrenos marginales.

La facilidad de despegue del hueso, conocido en la zona como hueso flotante, ha influido decisivamente sobre la forma de preparación de la «Aceituna Aloreña de Málaga». Esta característica permite que las aceitunas puedan prepararse

partidas quedando el hueso libre en el interior de la pulpa. Para determinar el momento óptimo de la recolección, tradicionalmente en la zona, se cortaba la aceituna por el ecuador y si se podía separar las dos mitades, nos indicaba que era el momento óptimo de la recolección.

El sabor y aroma propio de la «Aceitunas Aloreña de Málaga» está íntimamente vinculado a su forma de preparación, en la zona se utiliza un mezcla de plantas aromáticas, propias de esta comarca, tomillo, hinojo, pimienta y ajo. Siendo el más característico el tomillo, típico de las zonas calizas que circundan la zona de producción.

El calibre de la «Aceituna Aloreña de Málaga» es otra de las características más apreciadas y valoradas de este producto. Para conseguir estos tamaños, los agricultores deben seguir unas técnicas de poda típicas de la zona que se diferencian por la severidad de la misma y la forma circular y clara. Este tipo de técnicas culturales también influyen sobre la relación pulpa hueso, siendo ésta clasificada como excelente por los paneles de cata.

J) Verificación del cumplimiento del pliego de condiciones.

J.1. Consejo Regulador de la Denominación de Origen de la «Aceituna Aloreña de Málaga».

C/ Dehesa, núm. 80, C.P. 29560 Pizarra (Málaga).

Teléfono: 952 483 868.

Fax: 952 483 869.

Correo electrónico: info@alorenademalaga.es

J.2. El Consejo Regulador de la Denominación de Origen «Aceituna Aloreña de Málaga», cumple con la norma EN-45011.

J.3. Sus funciones específicas consisten en la:

a) Inspección de las prácticas de cultivo, en las plantaciones inscritas.

b) Evaluación de conformidad de las propiedades del producto, establecidas en el pliego de condiciones.

c) Auditoria de los registros documentales relativos a la producción y la elaboración de aceitunas protegidas.

K) Elementos específicos del etiquetado.

En el etiquetado figurará obligatoriamente la mención Denominación de Origen «Aceituna Aloreña de Málaga». Los envases llevarán unas precintas de garantía que irán numeradas y serán expedidas por el Consejo Regulador.

L) Requisitos legislativos.

Ley 25/1970, de 2 de diciembre, Estatuto de la Viña, del Vino y de los Alcoholes.

Ley 24/2003, de 10 de julio, de la Viña y del Vino.

Ley 10/2007, de 26 de noviembre, de Protección del Origen y la Calidad de los Vinos de Andalucía.

Real Decreto 1069/2007, de 27 de julio, por el que se regula el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de inscripción en el Registro Comunitario de las Denominaciones de Origen Protegidas y de las Indicaciones Geográficas Protegidas, y la oposición a ellas.

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

ORDEN de 16 de octubre de 2009, por la que se acuerda la formulación del Plan Especial de interés supramunicipal de ordenación del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Bailén (Jaén).

La Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma

de Andalucía, recoge en su Exposición de Motivos que estas «constituyen una infraestructura de transporte de enorme importancia y potencialidad».

La mencionada Ley 5/2001, en su artículo 7, establece que «las áreas de transporte de mercancías pueden ser centros de transporte de mercancías o estaciones de transporte de mercancías...»; asimismo, en su artículo 8 define los centros de transporte de mercancías como aquellas áreas de transporte de mercancías en las que, tanto por las exigencias derivadas de la dimensión y calidad de las prestaciones demandadas por los usuarios y empresas del sector como por su función cualificadora de la ordenación territorial, se requiere el establecimiento de una plataforma logística compleja, integradora de las empresas del sector transporte y de los espacios dotacionales públicos destinados a prestar servicios al mismo.

El artículo 9.2 de la citada Ley 5/2001 dispone que los centros de transporte de mercancías podrán ser declarados de interés autonómico cuando su implantación, además de obedecer a objetivos puramente sectoriales de política de transporte y de orden local, contribuya de modo decisivo a estructurar y fomentar el desarrollo regional, por favorecer la intermodalidad del sistema regional de transportes, su función integradora de los centros de la economía andaluza en las redes logísticas nacionales e internacionales, la fijación de actividades productoras de valor añadido, la atracción de operadores y cualesquiera otras circunstancias o factores que resulten principalmente determinantes de aquel desarrollo.

Con el objetivo de dar inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico en Bailén (Jaén) se dictó la Orden de 3 de agosto de 2006, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. La implantación del mismo ya se contemplaba en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía que preveía la realización del Centro de Transporte de Mercancías de Bailén como elemento esencial para la ordenación de los flujos de mercancías y como factor de desarrollo logístico de la comarca y su entorno.

En el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), también se recoge el Centro de Transporte de Mercancías de Bailén dentro del nodo logístico de Jaén.

Por otro lado, mediante Orden de 13 de enero de 2009 (BOJA núm. 87, de 8 de mayo), de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, se acordó la aprobación definitiva del Plan Especial de la Reserva de Terrenos en el término municipal de Bailén para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico, sobre suelos clasificados por el vigente Plan General de Ordenación Urbanística del municipio como Suelo No Urbanizable, conforme al procedimiento regulado en el artículo 73.3.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en relación con lo establecido en el artículo 20 de la citada Ley 5/2001, de 4 de junio. Esta reserva afectó, entre otros, a los suelos que mediante el Plan Especial que nos ocupa van a ser ordenados.

La localización de un centro de transporte de mercancías en la zona de Bailén viene justificada por la ubicación geográfica, como principal entrada de Andalucía desde la Meseta y como punto intermedio entre las comunidades mediterráneas y las interiores, dando lugar a una posición de encrucijada dentro de la red de carreteras nacionales, dotando a Bailén de una posición estratégica dentro de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía. Así mismo, en cuanto a la delimitación exacta, su ubicación obedece a los siguientes factores: excelente localización respecto de las principales infraestructuras viarias de la zona, tanto presente como futuras; buena relación funcional con el núcleo de población; ausencia de edificaciones e instalaciones; proximidad con el Polígono Industrial «Guadiel», lo que supondrá un aprovechamiento de sinergias y de economías de escala derivadas de la complementariedad de ambas

actuaciones y el fácil acceso a las redes de suministro; existencia de adecuados accesos directos desde la Autovía como del polígono industrial mencionado y terreno poco accidentado y con posibilidades de ampliación.

Por otro lado, cabe señalar que mediante Orden de 4 de marzo de 2009, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se aprobó el Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Bailén (Jaén), cuyo objeto ha sido parte de los terrenos correspondientes a la anteriormente mencionada Reserva, en concreto los terrenos situados en el margen derecho, sentido Madrid, de la Autovía de Andalucía (A-4), los cuales se corresponden con los suelos que se pretenden ordenar con el Plan Especial que se formula.

Asimismo, es de mencionar que conforme a lo recogido en el artículo 16.2 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, los instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan las previsiones relativas a los centros de transporte de mercancías se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en la legislación urbanística.

De acuerdo con el artículo 96.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, el desarrollo de la actividad de ejecución requerirá la aprobación del instrumento de planeamiento urbanístico idóneo conforme a dicha Ley para establecer la ordenación pormenorizada en la clase de suelo de que se trate. Así mismo, el artículo 14 de esta Ley establece en su apartado primero que los Planes Especiales pueden ser municipales o supramunicipales y tener por objeto, entre otros, el de «establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras...».

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía ha solicitado a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía la formulación del Plan Especial de interés supramunicipal para la ordenación urbanística del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Bailén (Jaén).

Por su parte, la Dirección General de Urbanismo, con fecha 9 de octubre de 2009, ha emitido informe favorable sobre la formulación del presente Plan Especial, en base al informe del Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de dicha Dirección General.

A la vista de estos antecedentes, de acuerdo con el artículo 26 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y de conformidad con las competencias atribuidas a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio por el artículo 31.2.A.a) de la citada Ley y a la persona titular de dicha Consejería por el artículo 4.3.e) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo,

D I S P O N G O

Artículo 1. Formulación del Plan Especial.

La presente Orden tiene por objeto acordar la formulación del Plan Especial de interés supramunicipal de ordenación del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Bailén (Jaén).

Artículo 2. Ámbito del Plan Especial.

1. El Plan Especial que se formula ordenará 320.180,83 m² de suelo para la implantación de un centro de transporte de mercancías de interés autonómico, coincidentes con los terrenos del Plan Funcional aprobado para dicho centro de transporte, el cual ha tenido en cuenta para su localización tanto elementos de ordenación sectorial como territorial.

2. Conforme se recoge gráficamente en plano obrante en el expediente, el ámbito, dedicado en su totalidad al cultivo del olivar, se sitúa al sur de la Autovía A-4, es de forma trapezoidal y comprende el espacio encerrado entre los siguientes límites:

- Al Norte: La margen derecha, sentido Madrid, de la A-4, en una longitud de 988 metros hasta la carretera A-1200, de

Linares a Baños de la Encina, con la salvedad de un enlace proyectado por la Subdirección General de Conservación y Explotación del Ministerio de Fomento.

- Al Este: La carretera de Linares a Baños de la Encina (A-1200), en un longitud de 307 metros desde el vértice interior de la vía de servicio de la A-4. El Polígono Industrial Guadiel se sitúa al otro margen de dicha carretera.

- Al Sur: Una línea quebrada sensiblemente paralela al trazado de la A-4 en una longitud de 1.162,46 metros, que lo separa de propiedades privadas dedicadas al cultivo del olivar.

- Al Oeste: Una alineación recta perpendicular a la A-4, de 552 metros, que lo separa igualmente de propiedades privadas dedicadas al cultivo del olivar.

Artículo 3. Tramitación del expediente.

1. La tramitación del Plan que se formula, de conformidad con la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y el Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Corresponderá a la persona titular de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio la Aprobación Inicial.

b) Tras la Aprobación Inicial, el expediente será sometido a información pública por plazo de un mes, mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, en uno de los diarios de mayor difusión de la provincia de Jaén y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Bailén, con audiencia a este municipio. Asimismo, se dará traslado de la Aprobación Inicial a los órganos y entidades administrativas que por sus competencias u objeto resulten afectadas por el Plan Especial para que emitan los pronunciamientos oportunos.

c) A la vista del resultado de los trámites previstos en el apartado anterior, la persona titular de la Dirección General de Urbanismo resolverá, en su caso, sobre la Aprobación Provisional del Plan.

d) La Aprobación Definitiva corresponde a la persona titular de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

e) Tras la Aprobación Definitiva, el Plan Especial se inscribirá en los Registros Autonómico y Municipal de Instrumentos de Planeamiento, Convenios Urbanísticos y Bienes y Espacios Catalogados y se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Disposición final primera. Habilitación para su desarrollo.

Se faculta a la persona titular de la Dirección General de Urbanismo para adoptar cuantas medidas sean precisas para el desarrollo y ejecución de la presente Orden.

Disposición final segunda. 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, 16 de octubre de 2009

JUAN ESPADAS CEJAS
Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio

ORDEN de 16 de octubre de 2009, por la que se acuerda la formulación de Plan Especial de interés supramunicipal de ordenación del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Linares (Jaén).

La Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, recoge en su Exposición de Motivos que estas «constituyen una infraestructura de transporte de enorme importancia y potencialidad».

La mencionada Ley 5/2001, en su artículo 7, establece que «las áreas de transporte de mercancías pueden ser centros de transporte de mercancías o estaciones de transporte de mercancías...»; asimismo, en su artículo 8 define los centros de transporte de mercancías como aquellas áreas de transporte de mercancías en las que, tanto por las exigencias derivadas de la dimensión y calidad de las prestaciones demandadas por los usuarios y empresas del sector como por su función cualificadora de la ordenación territorial, se requiere el establecimiento de una plataforma logística compleja, integradora de las empresas del sector transporte y de los espacios dotacionales públicos destinados a prestar servicios al mismo.

El artículo 9.2 de la citada Ley 5/2001 dispone que los centros de transporte de mercancías podrán ser declarados de interés autonómico cuando su implantación, además de obedecer a objetivos puramente sectoriales de política de transporte y de orden local, contribuya de modo decisivo a estructurar y fomentar el desarrollo regional, por favorecer la intermodalidad del sistema regional de transportes, su función integradora de los centros de la economía andaluza en las redes logísticas nacionales e internacionales, la fijación de actividades productoras de valor añadido, la atracción de operadores y cualesquiera otras circunstancias o factores que resulten principalmente determinantes de aquel desarrollo.

El 10 de junio de 2004, el Pleno del Ayuntamiento de Linares aprobó la Delimitación de una zona de Reserva en el paraje «Miraelrío», colindante con la futura Autovía de Andalucía, en la estación de Linares-Baeza, para la promoción y establecimiento del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Linares. Dado que dentro de la mencionada Reserva se incluían terrenos previstos para el desarrollo de la primera fase del Centro de Transporte de Mercancías de Linares, el 9 de febrero de 2006 se firmó un Convenio de Cooperación entre la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, actual Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y el Ayuntamiento de Linares para la promoción y construcción de dicho Centro de Transporte.

Por otro lado y con el objetivo de dar inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico en Linares (Jaén) se dictó la Orden de 9 de enero de 2007 (BOJA núm. 29, de 8 de febrero), de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. La referencia formal de una actuación logística en Linares conduce hacia la presentación que en mayo de 2006 realizó la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía: la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.

El esquema de la Red Logística de Andalucía, Horizonte 2013, incorpora Linares como uno de los componentes de una de las Áreas de Desarrollo Logístico, concretamente la denominada «Puerta Logística de Andalucía», compuesta por tres Centros Logísticos de Interés Autonómico, localizados en Linares, Bailén y Andújar.

La zona seleccionada presenta unas características que refuerzan su validez como soporte físico de la propuesta del Centro de Transporte Intermodal de Mercancías de Linares, como son: excelente ubicación en un corredor consolidado y de alto potencial, así como en otros corredores en desarrollo; buena relación con los principales ejes viarios actuales y en desarrollo; excelente relación con el ferrocarril, línea de acceso a Madrid y conexión con Levante y Extremadura; buena conexión con los principales puntos de actividad y puertos de Andalucía; escasa incidencia ambiental; amplia superficie disponible que asegura su evolución en el medio y largo plazo y buenas características físicas y topográficas.

Por otro lado, cabe señalar que mediante Orden de 4 de marzo de 2009, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se aprobó el Plan Funcional del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Linares (Jaén), cuyo objetivo ha sido parte de los terrenos situados al Oeste de la vía del ferrocarril que fueron objeto de la mencionada Reserva