



SUMARIO

(Continuación del fascículo 2 de 3)

1. Disposiciones generales

PÁGINA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Decreto 351/2011, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería y se crea su comisión de seguimiento. (Continuación).

210

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Orden de 25 de noviembre de 2011, por la que se aprueba el Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Ayamonte (Huelva).

276

Número formado por tres fascículos

Miércoles, 4 de enero de 2012

Año XXXIV

Número 2 (3 de 3)

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA



Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

- i) Se utilizará cada recurso en función de las exigencias de calidad de cada uso y se favorecerá el uso del agua reciclada para riego de jardines y zonas verdes, así como la utilización de especies características xéricas o de bajos requerimientos hídricos.
- j) El saneamiento de los nuevos ámbitos de crecimiento propuestos por el planeamiento se ejecutará a través de redes separativas para la recogida de aguas pluviales y residuales. El dimensionamiento de las conducciones del nuevo ámbito, su acometida y la capacidad de la red existente deben posibilitar el transporte de los caudales extremos, de forma que se impida el alivio de caudales de agua al dominio público hidráulico sin previa depuración.
- k) Se fomentará el ahorro del agua. La jardinería será fundamentalmente de características xéricas o de bajos requerimientos hídricos. Cuando no se disponga de recursos hídricos reutilizados se minimizarán las superficies puestas en riego. Los riegos garantizarán el arraigo y las primeras etapas de crecimiento de las plantaciones y siembras realizadas así como su conservación en periodos de sequía.

Artículo 87. Red en alta de abastecimiento de agua. (D)

1. Se reforzará la capacidad de suministro de la red en alta en los municipios del Bajo Andarax con la incorporación de la desaladora de Almería a la red en alta de abastecimiento. A estos efectos, se promoverá la conexión reversible del sistema de abastecimiento de los Pozos de la Calderona y la desaladora de Almería con los depósitos de regulación de los municipios, a través del pasillo hidráulico del Andarax.
2. Las nuevas redes de abastecimiento en alta considerarán en su trazado la menor afección a los espacios especialmente protegidos por este Plan y deberán discurrir mediante galerías subterráneas.
3. Los trazados discurrirán preferentemente por la zona de afección de las carreteras de titularidad autonómica y provincial. Los instrumentos de planeamiento general deberán reservar una franja de 20 metros de ancho dentro de dicha zona de afección para la más correcta instalación de las conducciones. Esta reserva se efectuará cautelarmente hasta tanto no se efectúe la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

Artículo 88. Infraestructuras de saneamiento y depuración de aguas residuales. (N, D y R)

1. La actuación de las Administraciones Públicas en materia de saneamiento, estará dirigida, en el marco del Plan de Medio Ambiente de Andalucía, a mejorar las condiciones técnicas de depuración y de la calidad de los efluentes, permitiendo la reutilización de aguas depuradas, en coordinación con medios de implantación de la red específica de abastecimiento. (D)

2. Todos los núcleos de población del ámbito deberán depurar sus aguas residuales de acuerdo con la Directiva Comunitaria 91/271, con sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor. (N)

3. Se reforzará la capacidad de depuración de las aguas residuales de los municipios del Bajo Andarax mediante la incorporación de los vertidos de los núcleos a la depuradora del Bobar en Almería. A estos efectos, se promoverá la conexión de todos los núcleos al colector general que discurre por el pasillo hidráulico del Andarax. (D)

4. Las urbanizaciones, los núcleos secundarios de población, las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales, las instalaciones de alojamiento turístico, las instalaciones recreativas y las viviendas agrarias aisladas que se ubiquen en suelo no urbanizable no conectadas a los sistemas generales de depuración deberán contar con instalaciones de depuración de aguas residuales acordes con el volumen y carga contaminante de sus vertidos. (N)

5. Se recomienda que los sistemas de depuración de aguas residuales incorporen el tratamiento adecuado que posibilite la reutilización de la totalidad de los recursos procedentes de la depuración para riegos urbanos y/o agrícolas. (R)

6. Las áreas de oportunidad para actividades económicas contarán con instalaciones de tratamiento de las aguas residuales complementarias a las existentes en los municipios en que se localizan. (D)

7. A los colectores generales de saneamiento le serán de aplicación las determinaciones establecidas en los apartados 2 y 3 del Artículo 87. (D)

8. El planeamiento general de Almería deberá prever la reserva de suelo para la ampliación de la EDAR existente del Bobar. (D)

9. El planeamiento municipal de Níjar deberá prever en el entorno del paraje del Cautivo una reserva de suelo para la sustitución de la EDAR que da servicio al Campo de Níjar, actualmente saturada. (D)

Artículo 89. Pasillo hidráulico del Bajo Andarax. (D)

Los municipios del Bajo Andarax, junto con Almería, deberán prever en su planeamiento el trazado de la red general de abastecimiento del Bajo Andarax que conecte de forma reversible los sistemas de abastecimiento de los Pozos de la Calderona y la desaladora de Almería con los depósitos de regulación de los municipios. Este pasillo incorporará, igualmente, una red de saneamiento que conecte los distintos municipios con la planta depuradora del Bobar, en Almería, o en su defecto, con la ubicación planeada para su ampliación. Los instrumentos de planeamiento general de estos municipios concretarán estos trazados, coordinando sus propuestas.

Capítulo III. Infraestructuras energéticas y de telecomunicación

Artículo 90. Objetivos. (N)

1. En relación con las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones, son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Garantizar el abastecimiento energético y la cobertura de los servicios de telecomunicaciones con calidad y capacidad adecuadas, para las áreas urbanas consolidadas, los nuevos crecimientos urbanos y las actividades productivas de la aglomeración.
- b) Integrar las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones en el territorio de la aglomeración y disminuir su impacto sobre los recursos naturales y el paisaje.
- c) Impulsar el aprovechamiento de las energías renovables y de todas aquellas medidas que favorezcan el ahorro y la eficiencia energética.

Artículo 91. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras energéticas. (D y R)

1. Las nuevas líneas eléctricas para el transporte en alta tensión a tensiones iguales o superiores a 220 kV, y las de distribución a tensiones iguales o superiores a 66 kV que discurran por el ámbito del presente Plan, lo harán, preferentemente, asociadas a corredores de infraestructuras ya existentes. (D)
2. Las nuevas líneas eléctricas o modificaciones de las existentes, excepto las que consistan en sustituir trazados aéreos por enterrados, no podrán afectar al Corredor Litoral, salvo que, no existiendo otra alternativa posible, se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios. (D)
3. Se recomienda que las nuevas líneas eléctricas que deban atravesar el espacio libre de la Vega del Andarax se concentren en un único paso o se localicen adyacentes a los tendidos ya existentes, con el fin de minimizar el impacto paisajístico que representa el cruce de los tendidos por este ámbito. (R)
4. Los nuevos tendidos eléctricos garantizarán la preservación ambiental y paisajística de los espacios por los que discurran y se trazarán, preferentemente por los pasillos establecidos a tales efectos o, en su defecto, por las zonas que supongan menor impacto. (D)

Artículo 92. Integración paisajística de los tendidos y subestaciones eléctricas. (D)

1. Los proyectos de tendidos eléctricos deberán incorporar un análisis de alternativas de trazado en el que se justifique la incidencia paisajística de la elección propuesta, con el fin de evitar el deterioro en aquellos lugares que, por su valor geológico, topográfico, antropológico, botánico o simple-

mente estético, presentan un equilibrio de formas, líneas, colores, entorno, etc.

2. Los proyectos técnicos de tendidos eléctricos deberán considerar los siguientes criterios de integración en el paisaje:

- a) Se adaptarán a las formas del relieve.
- b) Se evitarán los trazados aéreos siguiendo las líneas de máxima pendiente y las zonas arboladas, procurando que su recorrido discurra por las depresiones y partes más bajas del relieve.
- c) Los trazados aéreos se efectuarán preferentemente paralelos a las infraestructuras viarias y ferroviarias y a los límites parcelarios.
- d) Los trazados subterráneos se realizarán, cuando ello sea posible, bajo trazados lineales ya existentes (viario, conducciones de infraestructuras básicas, etc.).

3. Se evitarán los desmontes y se minimizarán los movimientos de tierra. Las patas de los apoyos deberán adaptarse al terreno y se efectuará la revegetación de las zonas alteradas, cumpliendo en todo caso las restricciones en materia de prevención de incendios forestales.

4. Los Planes Generales solicitarán a las compañías la ejecución de medidas para la integración paisajística y ambiental de las subestaciones de su competencia, con el fin de mejorar sus condiciones de percepción visual y acústica.

Artículo 93. Trazado de la Red de Gas y de Productos Líquidos Derivados del Petróleo. (D)

Se propiciará la ejecución de infraestructuras de distribución para la gasificación de los núcleos cabeceras municipales aún no incluidos en la red de gas.

Artículo 94. Energías Renovables. (N y D)

1. Los instrumentos de planeamiento general y las ordenanzas de edificación establecerán las medidas necesarias para facilitar el aprovechamiento de las energías renovables y minimizar su impacto paisajístico. (D)
2. El planeamiento urbanístico adoptará las medidas necesarias para que los nuevos desarrollos cuenten con medios propios de generación de energía a partir de fuentes renovables que proporcionen el mayor nivel posible de autosuficiencia. (D)
3. A excepción de las instalaciones autorizadas por la administración competente a la entrada en vigor del presente Plan no estarán permitidas las instalaciones de generación de energía termosolar, así como los generadores eólicos y las instalaciones de energía fotovoltaica, en el corredor litoral, y en Zonas de Protección Territorial de la Serrata de Níjar y el Campillo de Gata. (N)

4. Se excluyen de la prohibición señalada en el apartado anterior las siguientes instalaciones: (N)

a) Los parques mini eólicos y micro eólicos y la repotenciación de los existentes.

b) Las instalaciones de energía fotovoltaica ubicadas en cubiertas o fachadas de construcciones fijas, cerradas, hechas de materiales resistentes, dedicadas a usos residencial, de servicios, comercial o industrial, incluidas las de carácter agropecuario.

c) Las instalaciones que estén ubicadas sobre estructuras fijas de soporte que tengan por objeto un uso de cubierta de aparcamiento o para la creación de zonas de sombra, en ambos casos de áreas dedicadas a alguno de los usos señalados en el apartado anterior, y se encuentren ubicadas en una parcela con referencia catastral urbana.

d) El resto de las instalaciones de energía renovable, destinadas a prestar servicio a las actuaciones de interés público que pudieran autorizarse en suelo no urbanizable o las que tengan por objeto el abastecimiento de los suelos urbanos próximos.

5. Los instrumentos de planeamiento general a fin de no condicionar la localización futura de los desarrollos urbanísticos podrán determinar justificadamente aquellos suelos en los que sea de aplicación criterios específicos de implantación de energías renovables en consonancia con lo establecido en este Plan. (D)

6. Los parques eólicos, las instalaciones de energía termosolar y las instalaciones fotovoltaicas con una superficie de instalación sobre el suelo superiores a 2.000 m² incorporarán un estudio paisajístico que determine sus efectos, incluyendo, como mínimo, las vistas desde los núcleos urbanos y zonas de concentración de población más próximos y desde los puntos más cercanos de las carreteras principales, así como las medidas adoptadas de integración paisajística en el entorno. (D)

Artículo 95. Determinaciones para la localización de instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las medidas necesarias para garantizar la cobertura de servicios de telecomunicaciones a la población en las condiciones establecidas por la normativa sectorial y preverán estas infraestructuras en los nuevos desarrollos urbanos y en las actuaciones de reforma interior. (D)

2. Salvo que la consejería competente en materia de telecomunicaciones determine que no exista otra alternativa viable, no estará permitido el emplazamiento de nuevas instalaciones de telecomunicación en: (N)

a) Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.

b) Los Recursos culturales de interés territorial identificados por este Plan y sus perímetros de protección, así como los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general y sus áreas de protección y de influencia.

c) El corredor litoral.

3. La instalación de infraestructuras de telecomunicaciones procurarán el mínimo impacto ambiental o paisajístico al entorno en que se ubican, procurando la utilización de materiales constructivos, colores y sistemas de camuflaje que limiten su impacto visual. (D)

4. En la construcción de infraestructuras de telecomunicaciones se preverá la posibilidad de utilización compartida, procurando el aprovechamiento del dominio público, en los casos que sea técnicamente viable, y la minimización de su impacto visual. (N)

5. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento general establezcan las determinaciones para la eliminación, en su caso, o el reagrupamiento de las instalaciones ya existentes de telefonía móvil, en soportes compartidos en los lugares y espacios a que se hace referencia en el apartado 2 de este artículo. (R)

Capítulo IV. Instalaciones de residuos sólidos urbanos y agrícolas

Artículo 96. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con las instalaciones de gestión de residuos los siguientes:

a) Garantizar un sistema de gestión de residuos urbanos inertes y agrícolas adecuado, en cantidad y calidad.

b) Contribuir a la sostenibilidad territorial de la aglomeración aumentando las tasas de reutilización y reciclaje de los residuos.

c) Minimizar la contaminación ambiental y la incidencia de las instalaciones de gestión de residuos.

Artículo 97. Gestión de Residuos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer las áreas más adecuadas para la localización de centros de transferencia de residuos urbanos de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Se localizarán a la distancia necesaria de los centros urbanos, de las áreas turísticas y de los equipamientos para que, conjuntamente con las medidas de control establecidas por la legislación sectorial, se garantice la adecuada protección del medio ambiente y de la salud de las personas.

- b) Se ubicarán en suelo no urbanizable no sometido a ningún tipo de protección y fuera de las áreas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones establecidas en este Plan.
 - c) El reciclado de escombros se integrará funcionalmente con el acondicionamiento de escombreras, sellado de vertederos y recuperación de canteras.
 - d) La localización de vertederos se realizará en atención a la característica de los suelos, la extensión del acuífero subterráneo y la fragilidad del paisaje. Estas instalaciones deberán situarse en lugares no visibles desde las áreas residenciales y desde las carreteras principales de la aglomeración y su localización deberá garantizar la estanqueidad de los terrenos y la inclusión en un ámbito visual cerrado alejado de líneas de cumbres, cauces y vaguadas abiertas.
2. Los centros de transferencias y tratamiento de residuos dispondrán de sistemas que eviten filtraciones y vertidos a acuíferos, cursos de aguas y aguas marinas.
3. Los municipios facilitarán la reserva de los suelos necesarios para la localización de estas instalaciones.
4. En las instalaciones destinadas a la recepción de enseres domésticos, escombros y restos de obras, el apilamiento de materiales no superará los cinco metros de altura desde la rasante natural del terreno.
5. Todas las instalaciones deberán estar valladas y rodeadas por una pantalla visual, que será vegetal en aquellos casos en los que esto resulte compatible con el paisaje del entorno, que minimice su impacto paisajístico.
6. Las condiciones establecidas en este artículo tienen carácter complementario a la legislación sectorial en materia de localización y funcionamiento de las instalaciones de gestión de residuos.

ANEJOS A LA NORMATIVA

1P. ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA (ZAL) EN ALMERÍA

Municipio: Almería

Superficie: 100 ha

Planeamiento vigente: PGOU aprobación definitiva BOJA 16/07/1998

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

El Área de Oportunidad Logística en Almería se justifica por el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado en 2008, que recoge las actuaciones definidas en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía y, entre ellas, el nodo logístico de Almería. Dicho nodo cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. La autoridad portuaria viene desarrollando desde los últimos años una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.

En el marco de la estrategia de la Autoridad Portuaria y el PISTA se han seleccionado los enclaves de Almería y Níjar. La futura línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia abre grandes posibilidades para la implantación de las mismas.

Criterios de actuación:

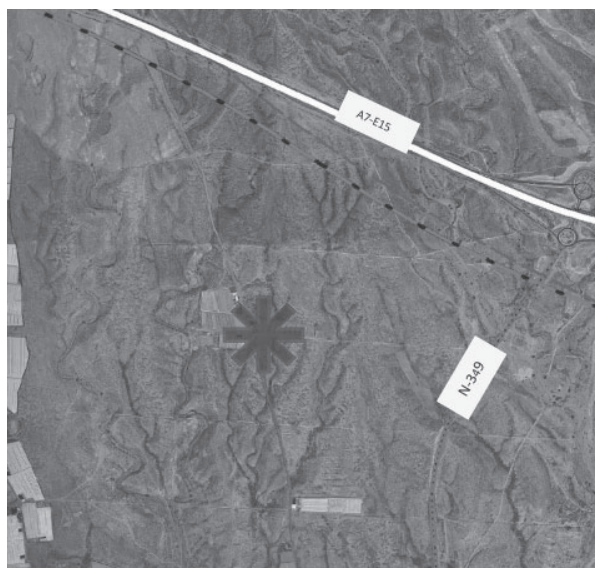
1. Los bordes del área serán al norte los ejes de la A-7 y la futura línea de ferrocarril Almería-Murcia, al este por la N-349.

2. De acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, es necesario redactar, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro.

3. El planeamiento de desarrollo deberá ajustar con precisión el contorno del área, cumpliendo con las siguientes condiciones:

- Apoyarse en elementos geográficos (ramblas, vías pecuarias, inflexiones de pendiente, etc.) y, de manera preferente, ocupar los suelos más alterados.
- El límite sur del ámbito lo constituirá la reserva para la prolongación de la Vía Intermedia prevista en el presente Plan.

4. El planeamiento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico. Se tendrá en cuenta la vinculación al corredor ferroviario de alta velocidad Murcia-Almería y los accesos a través de la autovía A-7 y la carretera N-349.



5. Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso.

6. Se cuidará especialmente el diseño de las fachadas exteriores, especialmente la orientada hacia la A-7 y el corredor ferroviario ordenándose teniendo en cuenta criterios paisajísticos y tratando de localizar en estas zonas los usos que conlleven soluciones arquitectónicas de mayor calidad.

7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, siempre que representen una edificabilidad máxima del 10 % de total, a excepción de las grandes superficies minoristas.

8. Se garantizarán corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela para facilitar la escorrentía natural y con el fin de facilitar la conexión del espacio litoral y la Sierra Alhamilla.

2P. ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICO PRODUCTIVA (ZAL) EN NÍJAR

Municipio: Níjar

Superficie: 310 ha

Planeamiento vigente: NNSS aprobación definitiva BOP 05/06/1996

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

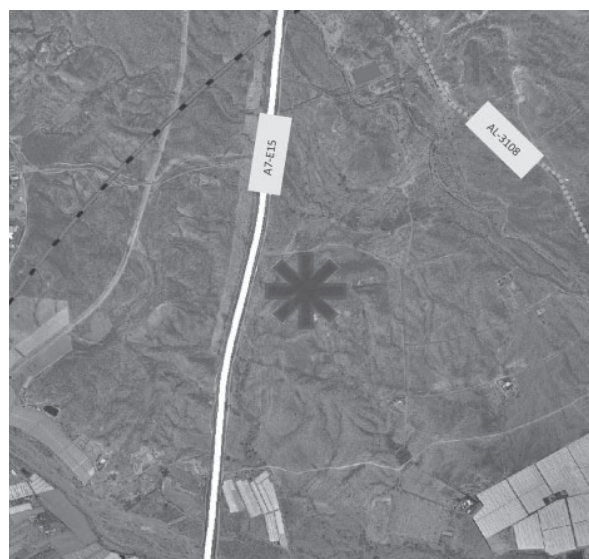
Este Área de Oportunidad se justifica desde el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado en 2008 que recoge las actuaciones definidas en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía y, entre ellas, el nodo logístico de Almería, nodo que cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La futura línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia abre grandes posibilidades para la implantación de las mismas.

En el marco de la estrategia de la Autoridad Portuaria y el PISTA se han seleccionado los enclaves de Almería y Níjar. Ambos cuentan con excelentes condiciones de accesibilidad externa garantizada por la A-7 y ubicación estratégica para dar servicio en tres niveles: local, supramunicipal para el conjunto de la aglomeración y territorial como parte de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.

En el caso de Níjar el enclave propuesto para el área de oportunidad se justifica además en la proximidad al enlace con la carretera N-341 que articula la conexión al núcleo de Carboneras.

Criterios de actuación:

1. El Área de Oportunidad para actividades económicas de Níjar, vinculada al área de actividades económicas de Almería, se divide en dos subzonas. La subzona sur, asociada de forma prioritaria a actividades de carácter logístico vinculadas al Puerto y la subzona norte, con destino para actividades económicas con carácter general. Entre ambas se posibilitará la conexión viaria.
2. El desarrollo se realiza de acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001, de 4 de junio por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por lo cual se está redactando, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro.
3. El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: las Ramblas de Cambronar, Inox y Rodenas, los ejes viarios de la AL3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería-Murcia.
4. El planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo entre otros, con los siguientes objetivos:



- Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos, dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética.
 - Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna.
5. El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.
 6. Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso, y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas, en especial el collado de las Ródenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan.
 7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, a excepción de las grandes superficies minoristas.
 8. Los corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela o de borde facilitarán la escorrentía natural.

3P. ÁREA DE OPORTUNIDAD ECONÓMICA EN ALMERÍA (KILÓMETRO 21)

Municipio: Almería

Superficie: 100 ha

Planeamiento vigente: PGOU aprobación definitiva BOJA
16/07/1998

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

Este Área de Oportunidad se justifica desde la necesidad de creación en el municipio de Almería de una estructura espacial de suficiente entidad para atender los usos relacionados con las actividades económicas de diversa índole. El Kilómetro 21, nombre con el que se reconoce el área de actuación, constituye un espacio potencialmente nodal de carácter estratégico vinculado al enlace de la autovía A-7 con la carretera AL-3111 y con la AL-3112, uno de los viales que actúa como puerta del Parque Natural Cabo de Gata.

El entorno presenta una implantación creciente de instalaciones industriales, almacenaje, venta y distribución, sin reglas precisas de funcionamiento y con baja calidad ambiental. Se identifica por tanto en este Área un ámbito potencial para propiciar una ordenación equilibrada y compatible de los usos productivos actuales y futuros. A través de la activación de un Área de Oportunidad para Actividades Económicas se pretende impulsar la creación de una estructura espacial ordenada y suficiente que permita catalizar las iniciativas y convertirse en nodo estratégico cualificado del municipio de Almería y, por tanto, de la aglomeración.

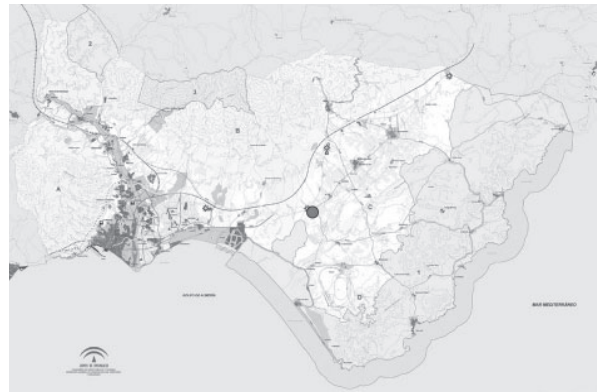
Criterios de actuación:

1. El planeamiento municipal o documento de desarrollo urbanístico establecido, deberá ajustar con precisión el contorno del área, cumpliendo las siguientes condiciones:

- Concretar el límite apoyándose en elementos geográficos (rambla del Maltés, inflexiones de pendiente, etc).
- Apoyarse de manera preferente en los suelos más transformados por la agricultura intensiva.
- El límite norte del área de oportunidad lo constituirá la autovía A-7.
- Se integrará al área la Rambla del Maltes que discurre en el sector oeste.

2. Debido a que el área se localiza sobre uno de los principales ejes de acceso al Parque Natural Cabo de Gata, se convierte en un espacio demandante de soluciones especialmente cualificadas, tanto de la edificación como del viario principal y espacios públicos, especialmente aquellos que representen un paso obligado.

3. Se introducirán corredores verdes al interior de la parcela con el fin de materializar la conexión de las zonas de protección territorial del norte de la autovía con el Parque Natural Cabo de Gata.



4. Se podrán incorporar usos comerciales en edificio exclusivo en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, a excepción de las grandes superficies minoristas.

5. El planeamiento general o documento de desarrollo urbanístico designado, deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de las infraestructuras viarias supramunicipales en que se apoya (A-7, AL-3112 y AL-3111), aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.

6. La solución y diseño del borde edificado hacia la A-7 deberá ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos a modo de industria-escaparate, dado que se configura como fachada principal de la actuación.

4P. ÁREA DE OPORTUNIDAD ECONÓMICA EN VENTA DEL POBRE

Municipio: Níjar

Superficie: 100 ha

Planeamiento vigente: NNSS aprobación definitiva BOP 05/06/1996

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

Este Área de Oportunidad se justifica desde la necesidad de creación en el municipio de Níjar de una estructura espacial de suficiente entidad para atender los usos relacionados con las actividades económicas de diversa índole.

La Venta del Pobre constituye un enclave estratégico como espacio nodal vinculado a la A-7, en relación directa con el Puerto de Carboneras a través de la carretera N-341, lo que le convierte en un espacio de oportunidad transfronterizo para un ámbito de influencia de carácter supramunicipal.

El entorno presenta una creciente implantación de instalaciones industriales, almacenaje, venta y distribución, de forma desestructurada y carente de identidad, pero ya reconocidas y clasificadas por el planeamiento vigente.

A través de la activación de un Área de Oportunidad para Actividades Económicas se pretende impulsar la creación de una estructura espacial ordenada y suficiente que permita catalizar las iniciativas y convertirse en un nuevo nodo periférico.

Criterios de actuación:

1. El planeamiento municipal o documento de desarrollo urbanístico establecido, deberá ajustar con precisión el contorno del área, cumpliendo las siguientes condiciones:

- Concretar el límite apoyándose en elementos geográficos (ramblas, vías pecuarias, inflexiones de pendiente, etc).
- Apoyarse de manera preferente en los suelos más transformados por la agricultura intensiva.
- El límite norte del Área de Oportunidad lo constituirá la autovía A-7; al sur las estribaciones del Cerro Gordo y el núcleo de Haza del Maduro.

2. El desarrollo del área atenderá a su localización periférica que lo convierte en puerta de entrada al espacio de la aglomeración de Almería y por tanto lugar representativo de la misma.

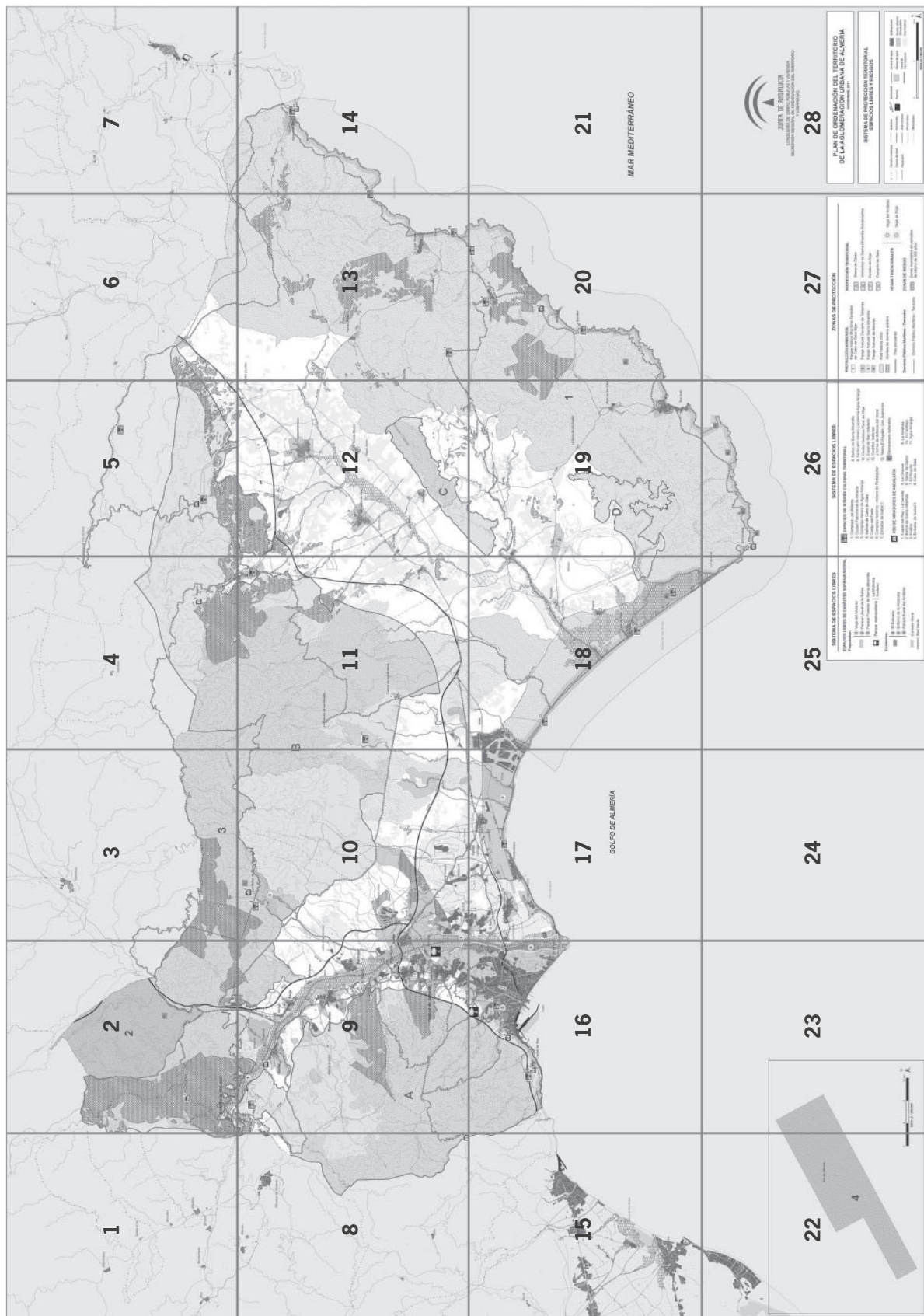
3. El planeamiento deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de las infraestructuras viarias supramunicipales en que se apoya (A-7 y N-341), aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.

4. Se introducirán corredores verdes al interior de la parcela para formalizar la conexión de las zonas de protección territorial del norte de la autovía con el Parque Natural Cabo de Gata.

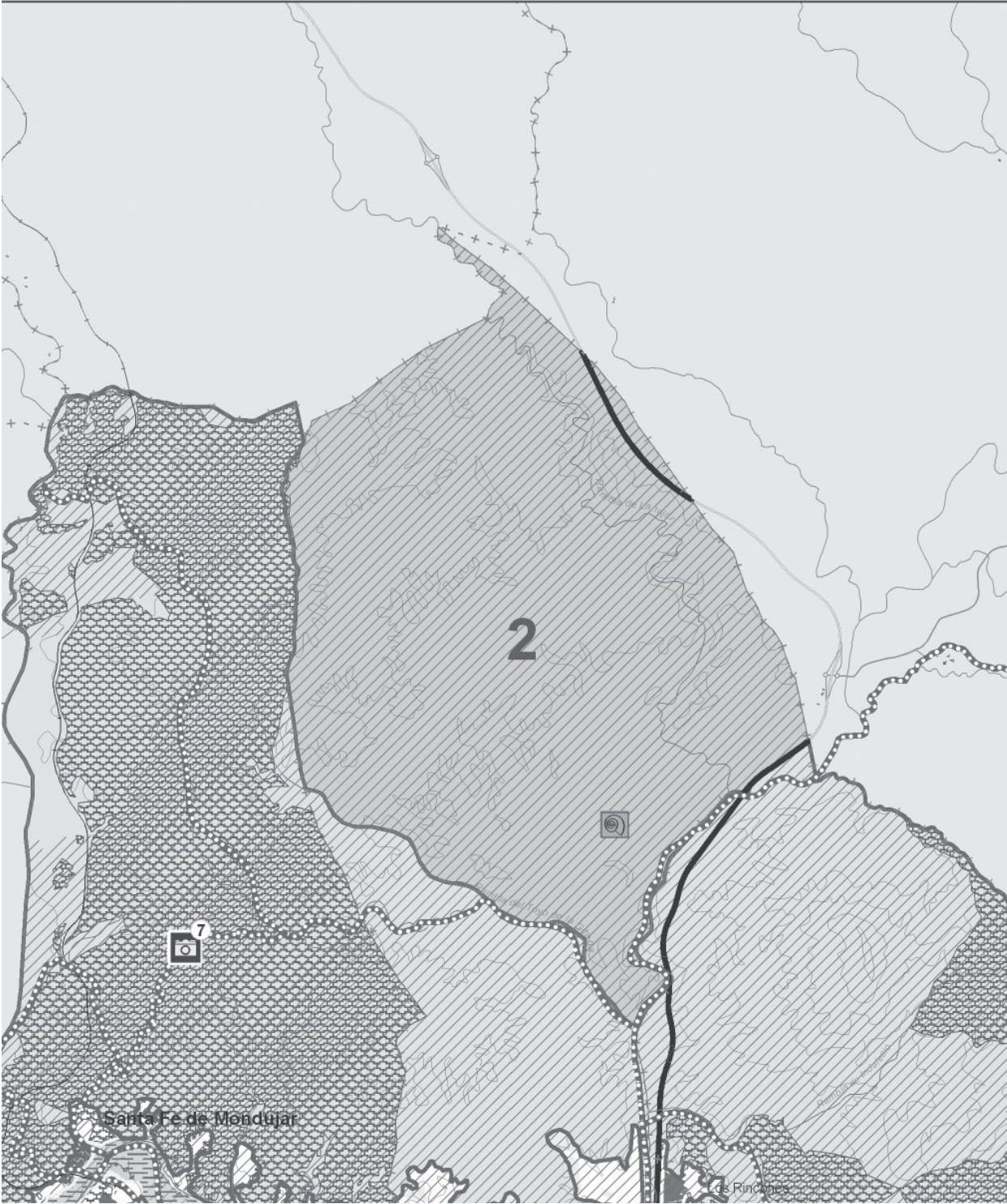


5. Se podrán incorporar usos comerciales en edificio exclusivo en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, siempre que representen una edificabilidad máxima del 10 % de total, a excepción de las grandes superficies minoristas.

6. La fachada hacia la A-7 se ordenará como fachada paisajística, recualificando, si fuera necesario, las edificaciones existentes.





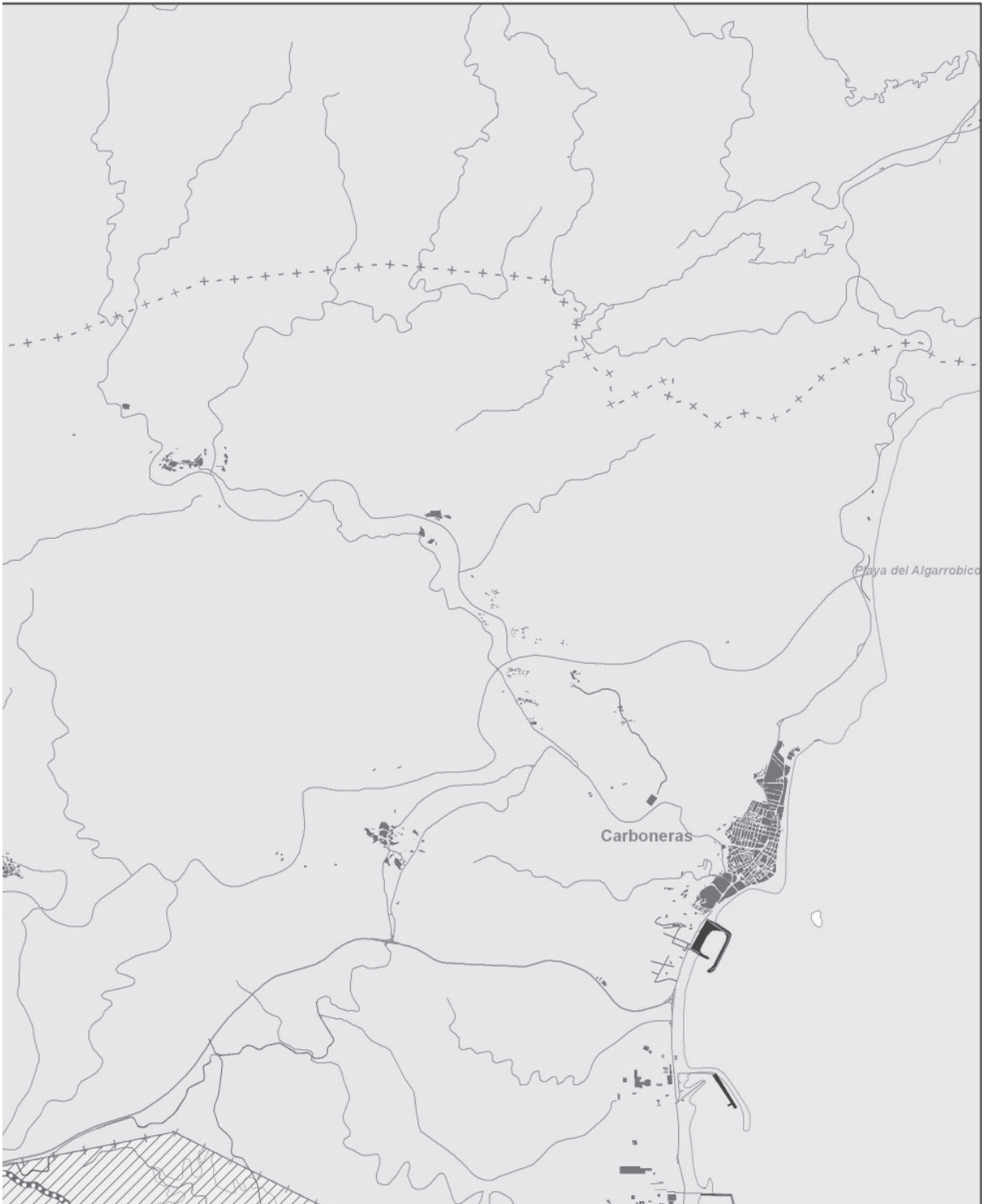






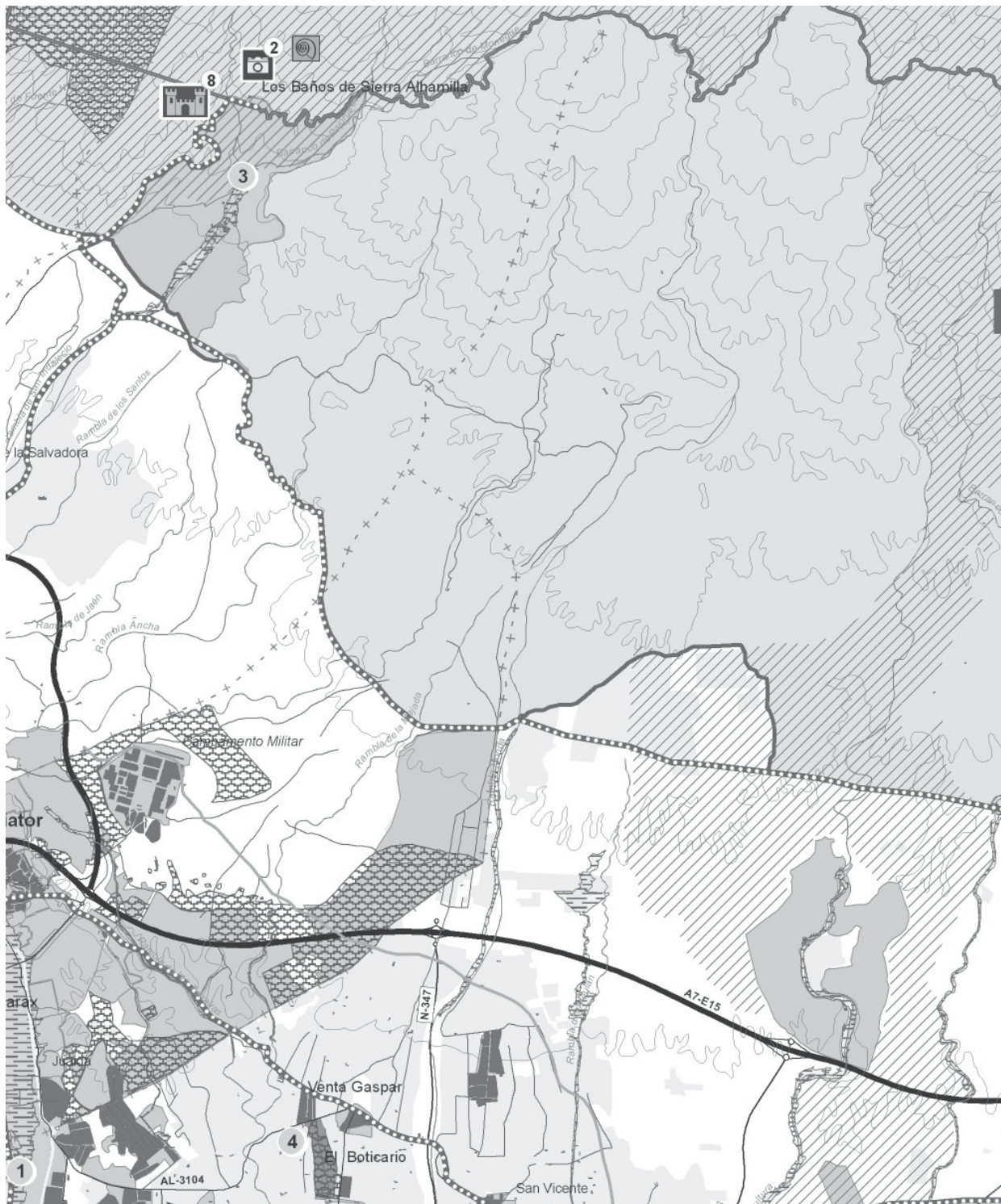


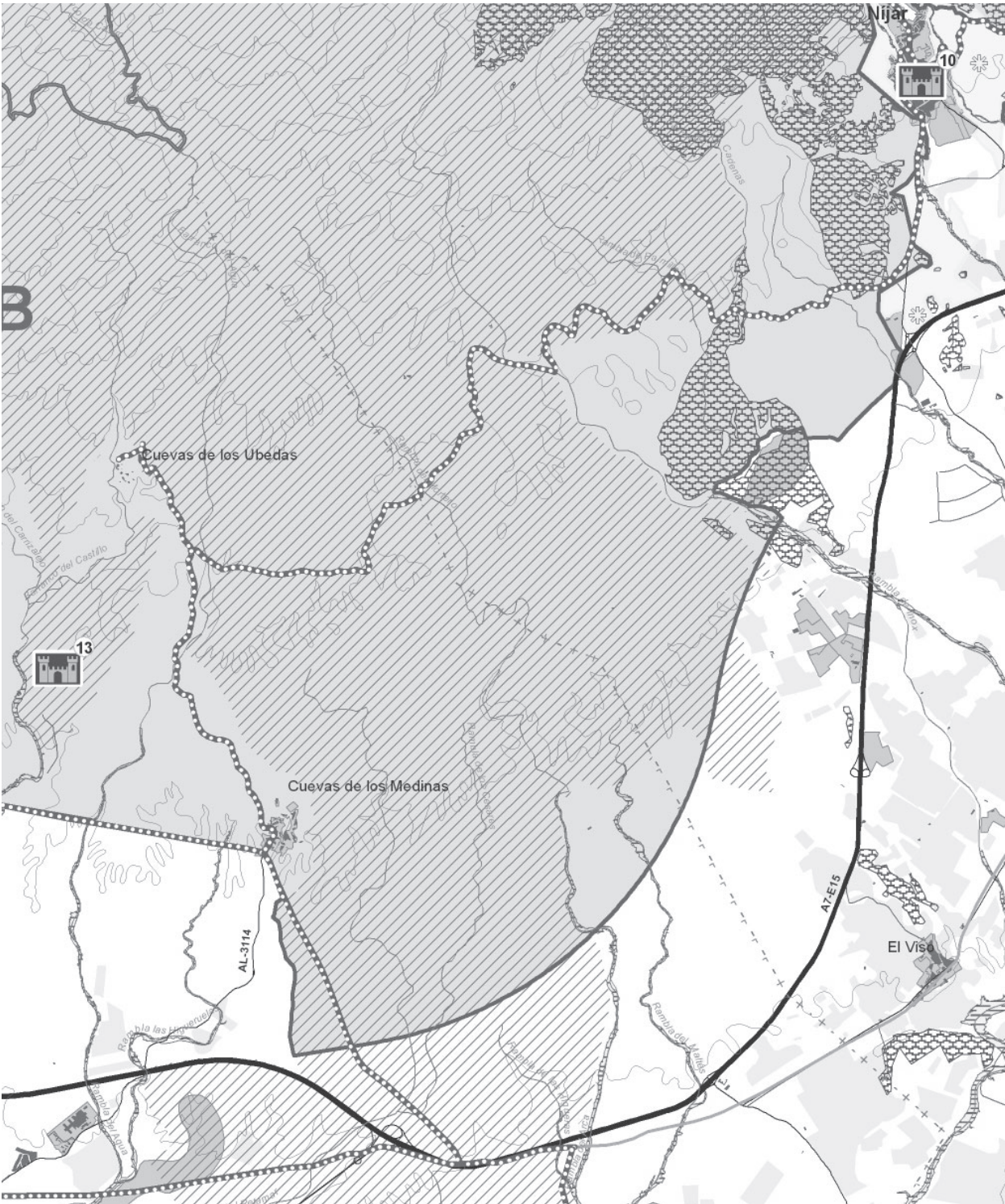




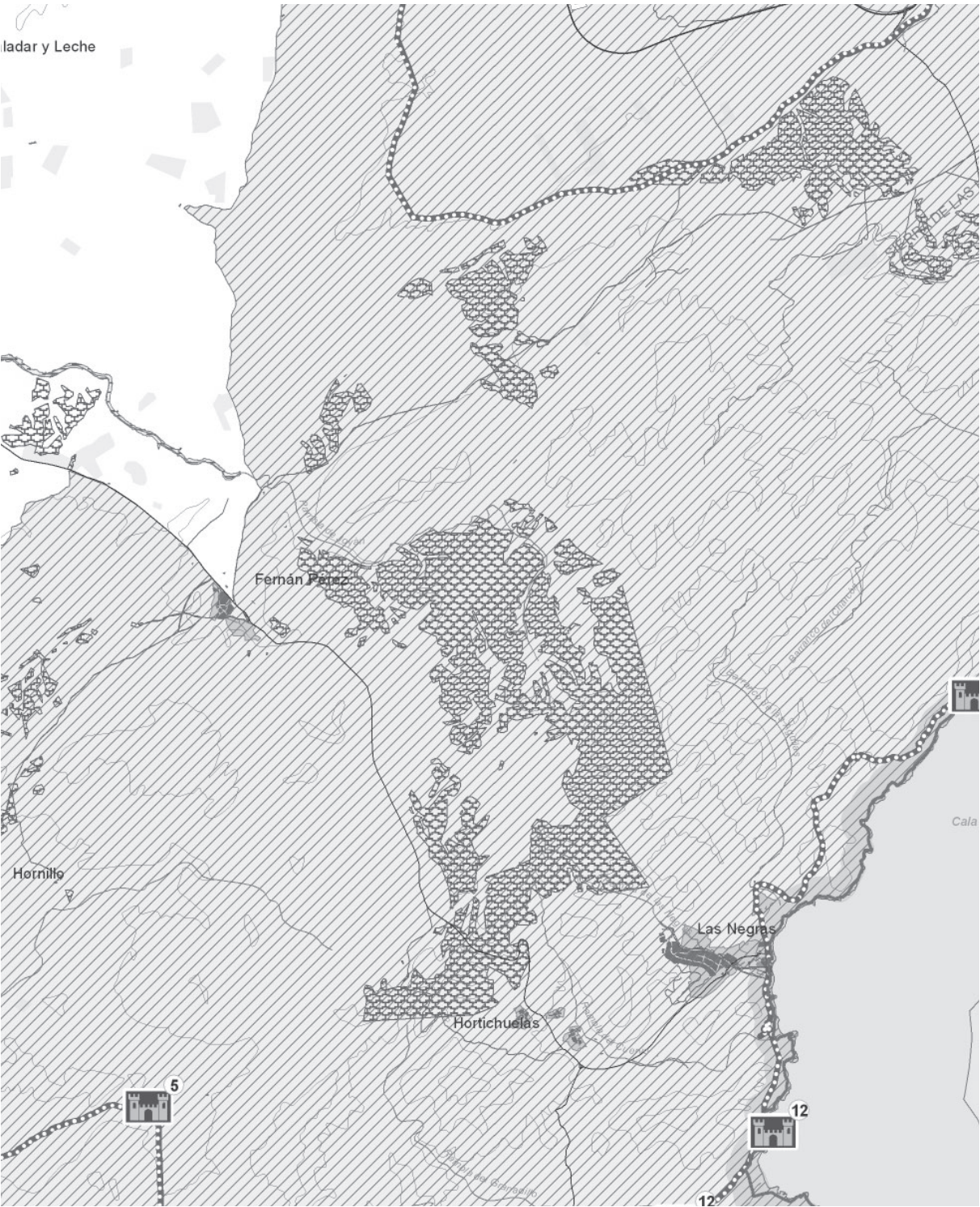








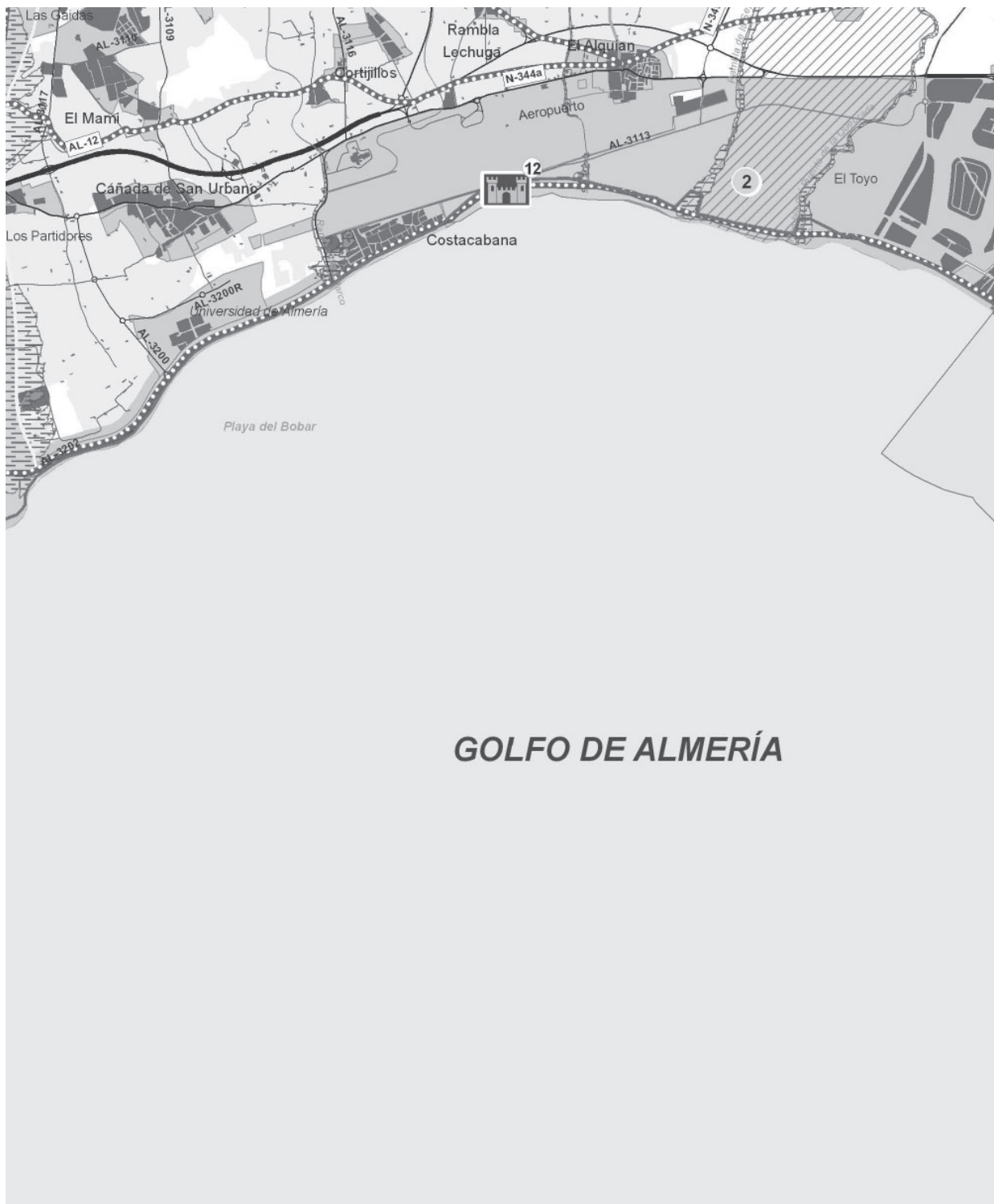


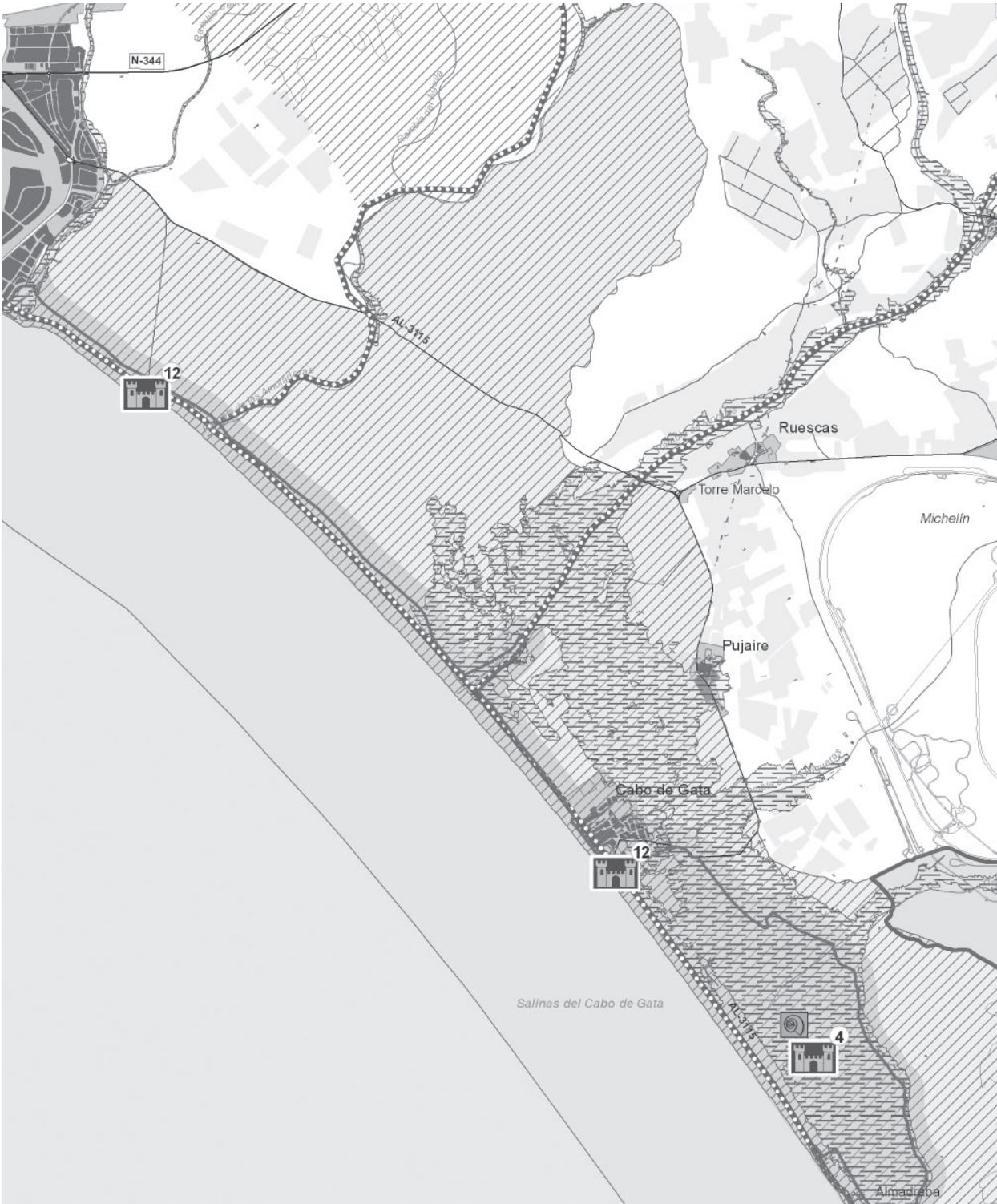




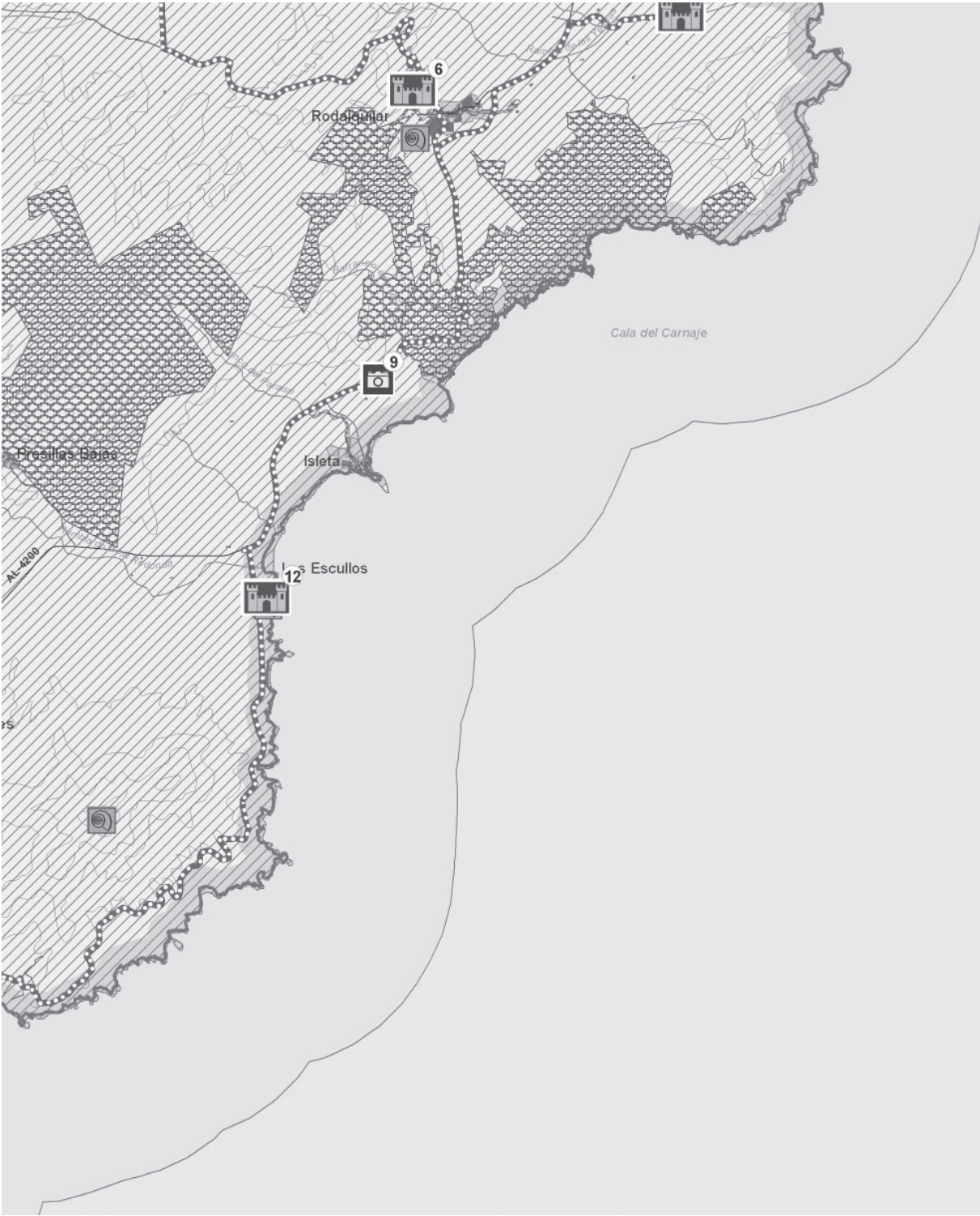






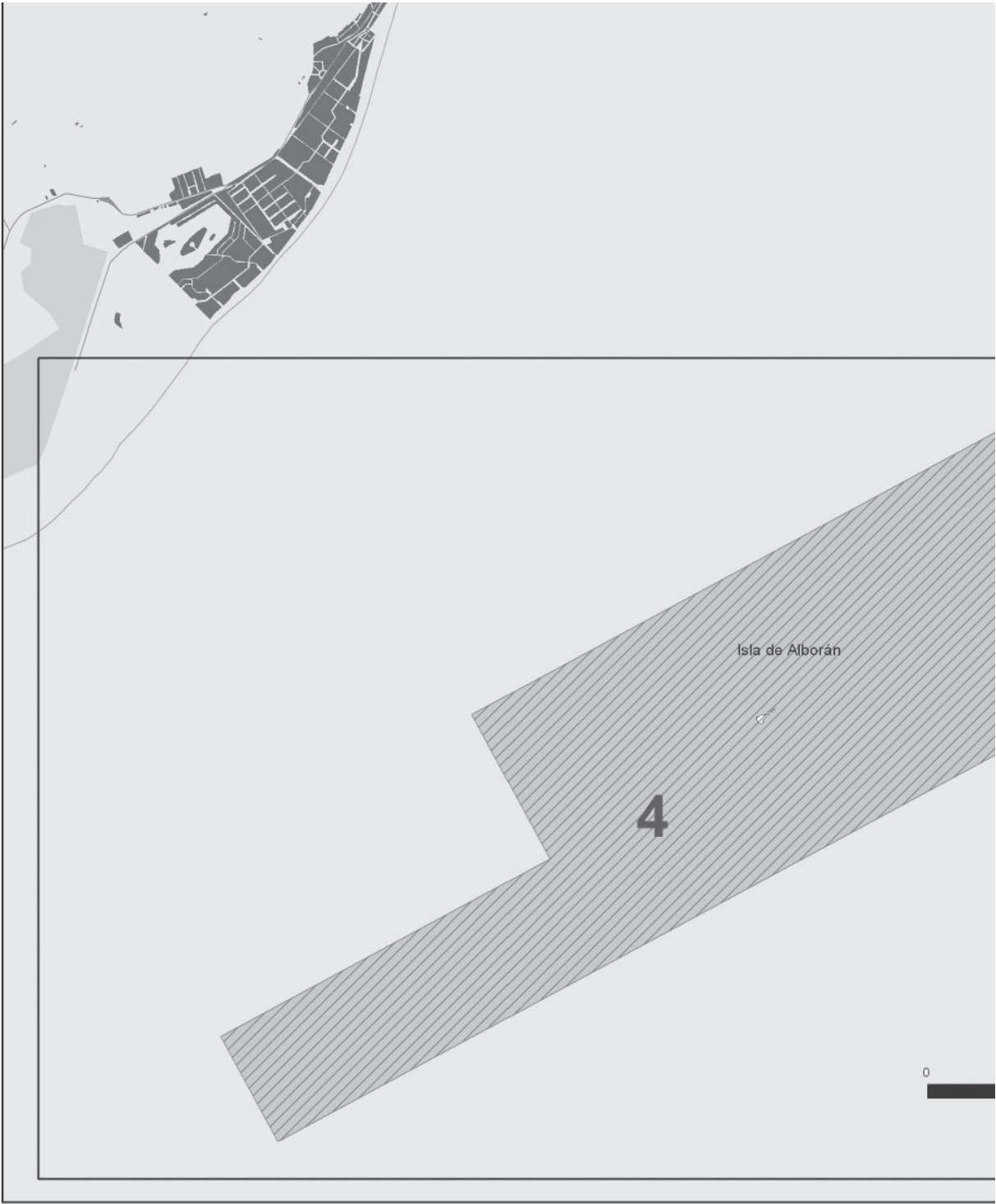


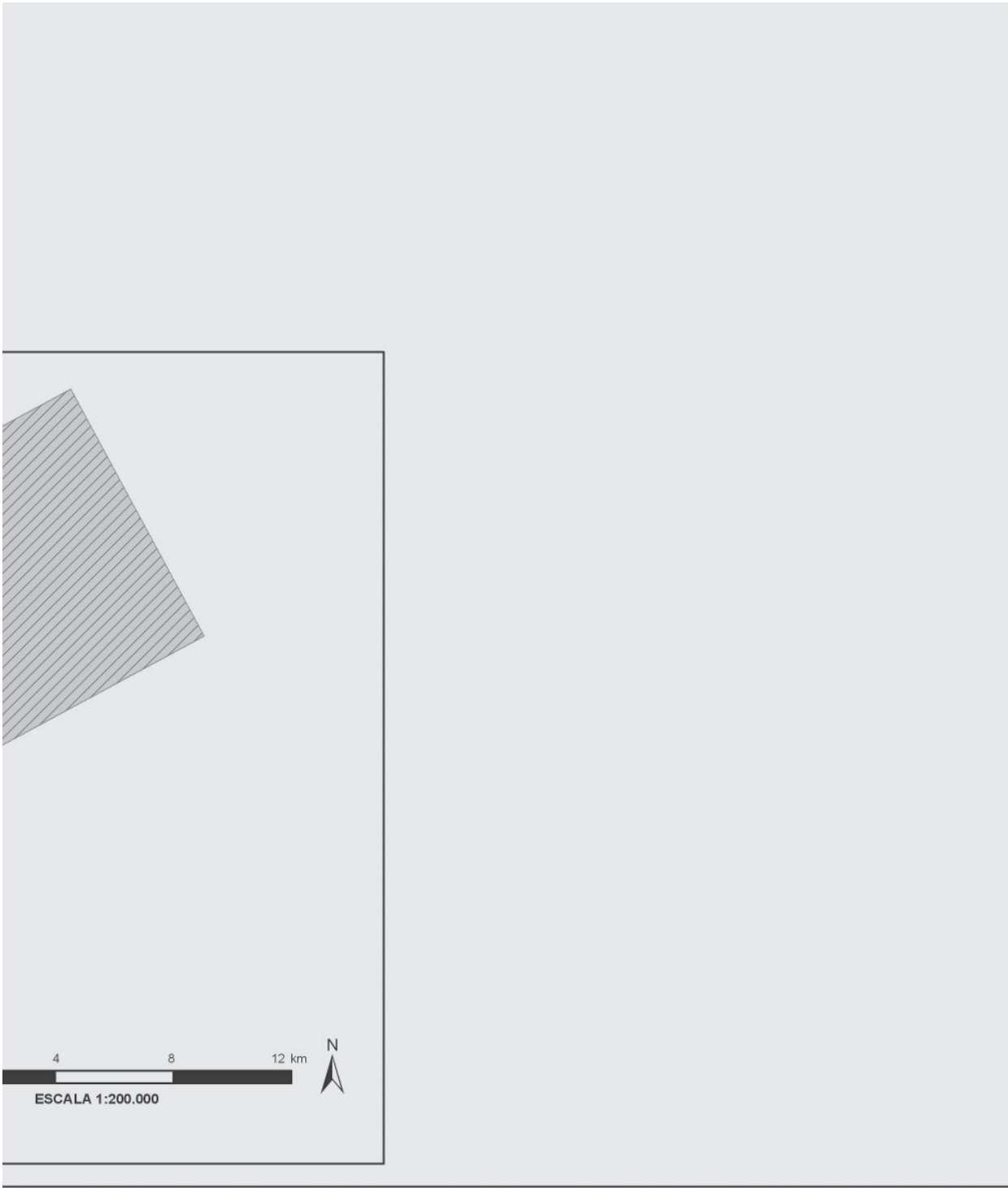


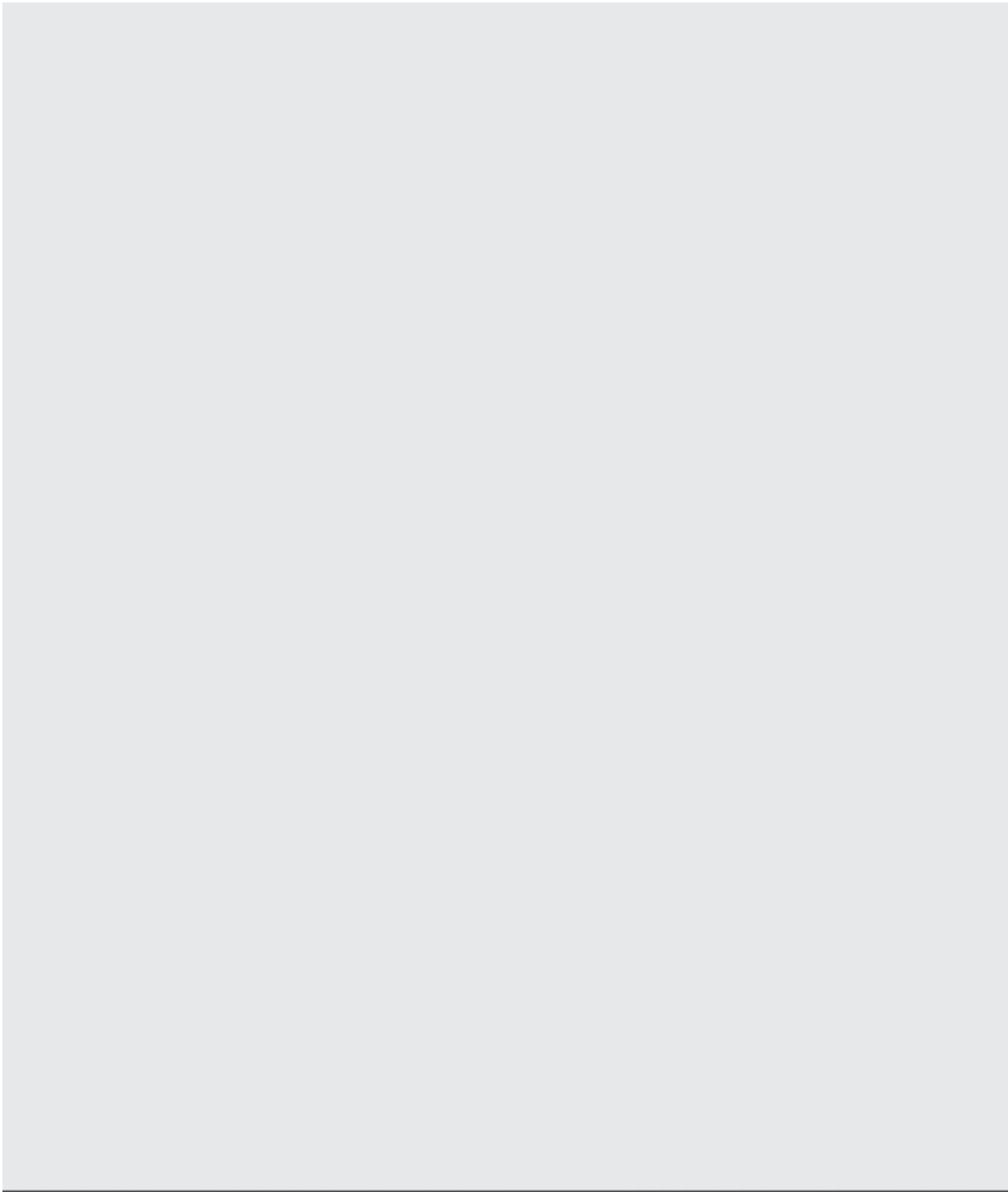




MAR MEDITERRÁNEO











SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES



ESPACIOS DE INTERÉS CULTURAL TERRITORIAL

- | | |
|---|---|
| 1, Complejo Los Millares | 8, Baños de Sierra Alhamilla |
| 2, Ciudad Patrimonial de Almería | 9, Ferrocarril minero Lucainena-Agua Amarga |
| 3, Complejo minero de Agua Amarga | 10, Centro Histórico-Rural de Níjar |
| 4, Salinas de Cabo de Gata | 11, Canal de San Indalecio |
| 6, Cortijo del Fraile | 12, Castillos, baterías y torres de defensa del litoral |
| 6, Complejo histórico - minero de Rodalquilar | 13, Yesos El Alquíán - Los Juanorros |
| 7, Embalse de Isabel II | |



Georrecursos culturales



RED DE MIRADORES DE ANDALUCÍA

- | | | |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| 1, Castell del Rey - La Garrofa | 5, La Chanca | 9, La Amatista |
| 2, Baños de Sierra Alhamilla | 6, Sierra de Gádor | 10, El Castillejo |
| 3, Huebro | 7, El Picacho | 11, Agua Amarga |
| 4, Embalse de Isabel II | 8, Cabo de Gata | |

ZONAS DE PROTECCIÓN

PROTECCIÓN AMBIENTAL

-  Parque Natural Marítimo Terrestre de Cabo de Gata-Níjar
-  Paraje Natural Desierto de Tabernas
-  Paraje Natural Sierra Alhamilla
-  Paraje Natural de Alborán
-  Red Natura 2000
-  Montes de dominio público
-  Vías pecuarias

Dominio Público Marítimo - Terrestre

-  Dominio Público Marítimo - Terrestre

PROTECCIÓN TERRITORIAL

-  Sierra de Gádor
-  Vertientes de Sierra Alhamilla-Subdesiertos
-  Serrata de Níjar
-  Campillo de Gata

VEGAS TRADICIONALES

-  Vega del Andarax
-  Vega de Níjar

ZONAS DE RIESGO

-  Zonas inundables en periodos de retorno de 500 años



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y URBANISMO

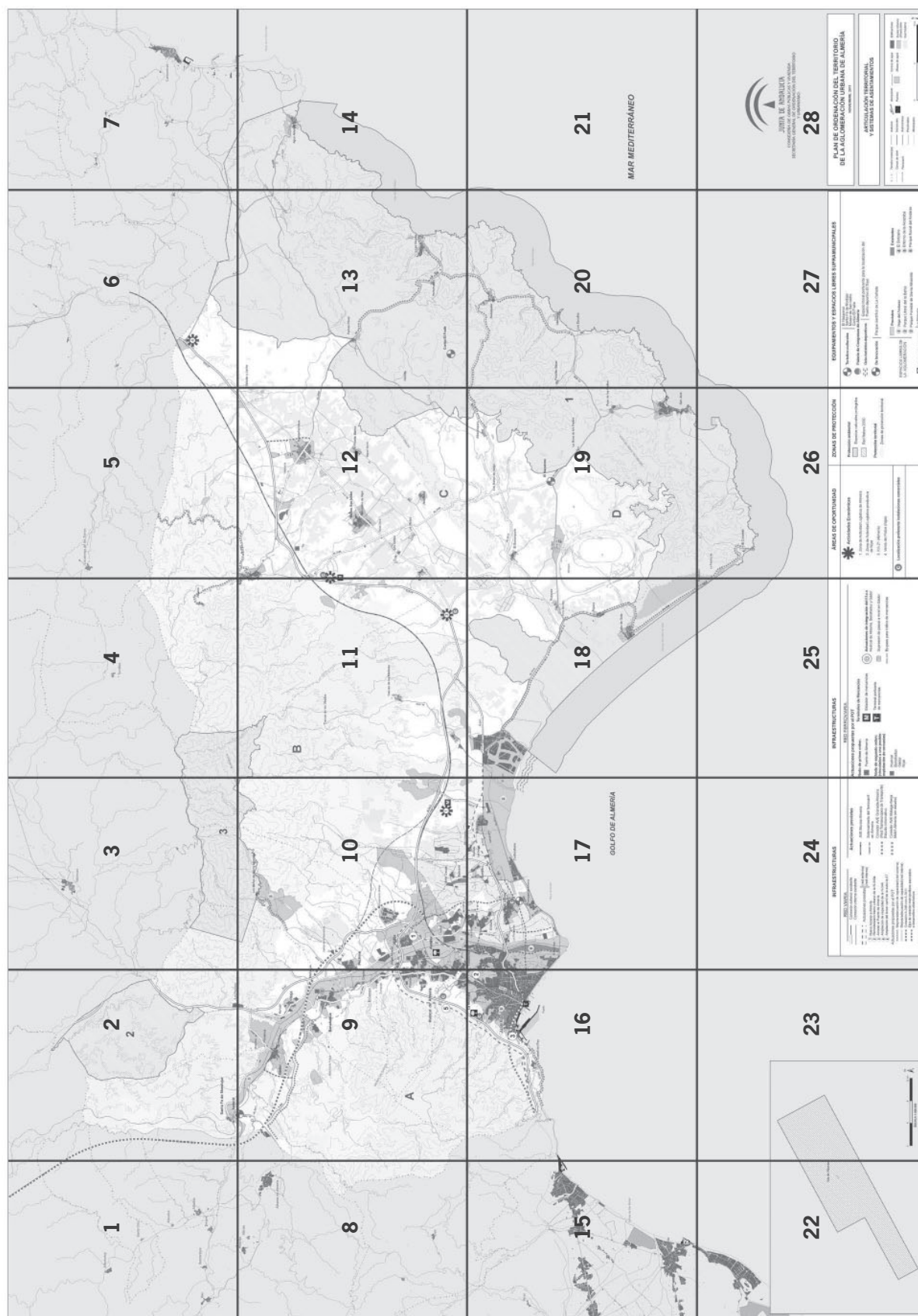
PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA

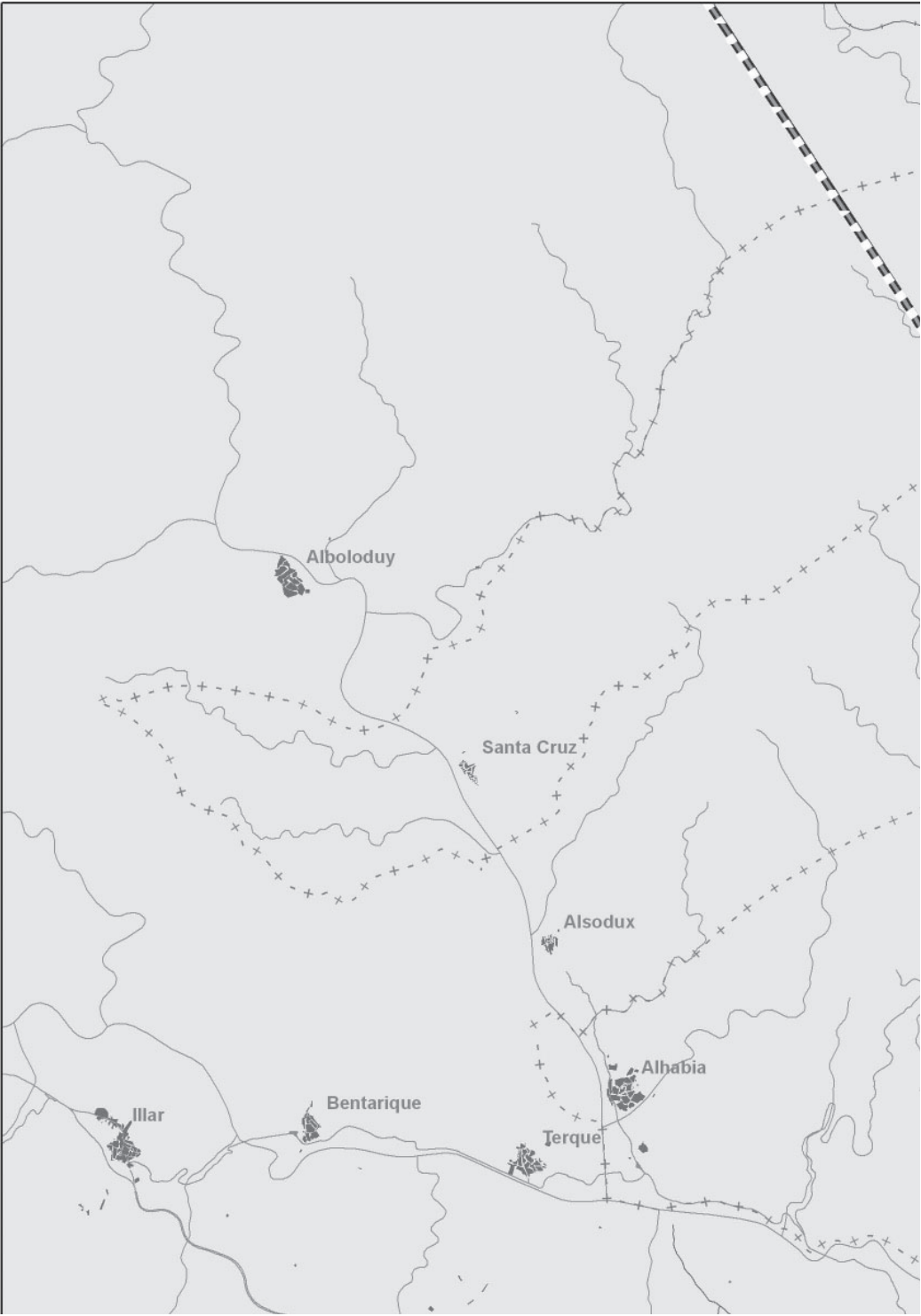
NOVIEMBRE, 2011

SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL ESPACIOS LIBRES Y RIESGOS

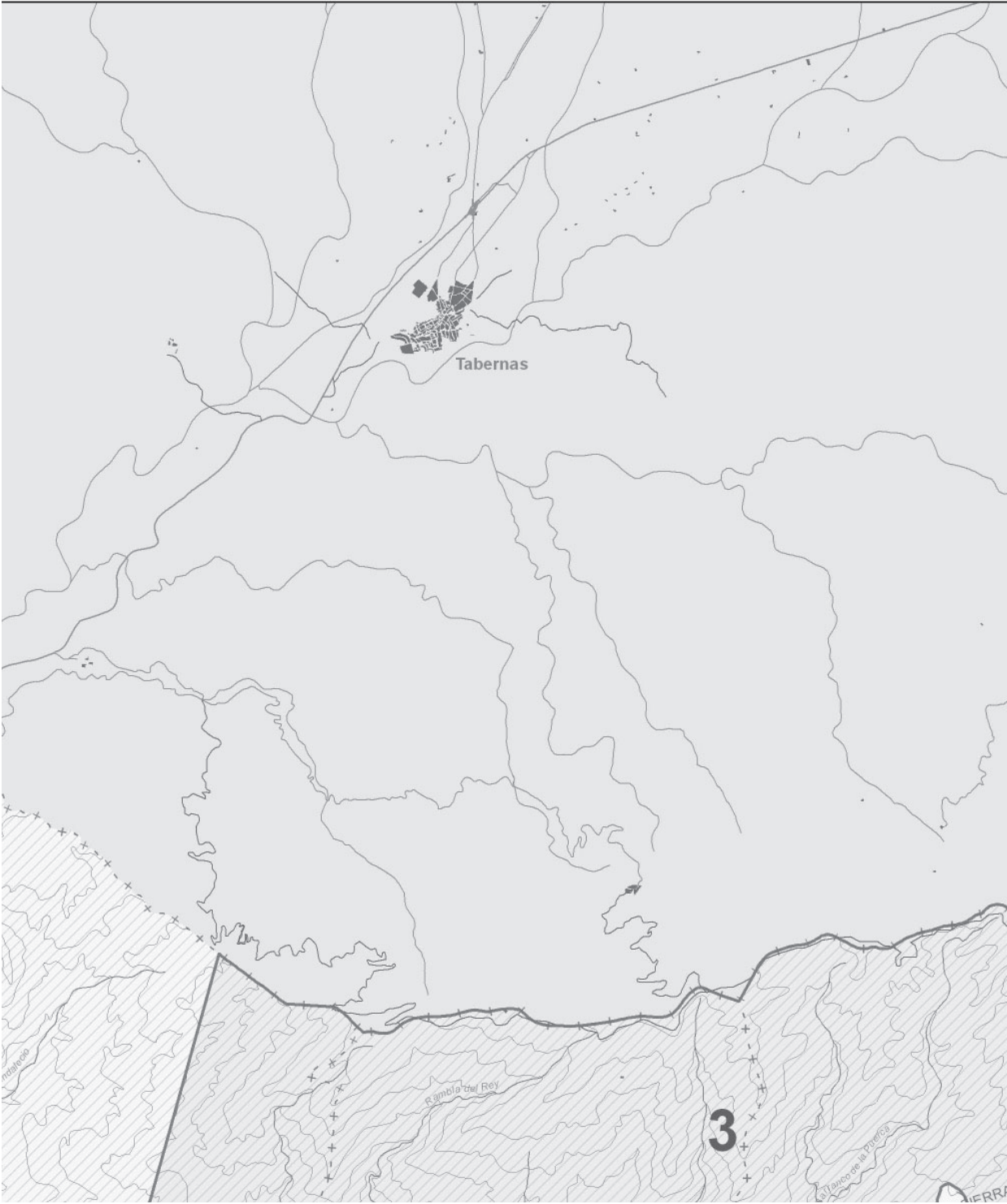
+ - + Término municipal	Autovías	Aeropuerto	Cursos de agua	Edificaciones
Curvas de nivel	Nacionales	Puertos	Masas de agua	Suelos Urbanos Urbanizables
Ferrocarril	Autonómicas		Canal de San Indalecio	Invernaderos
	Provinciales			
	Municipales			

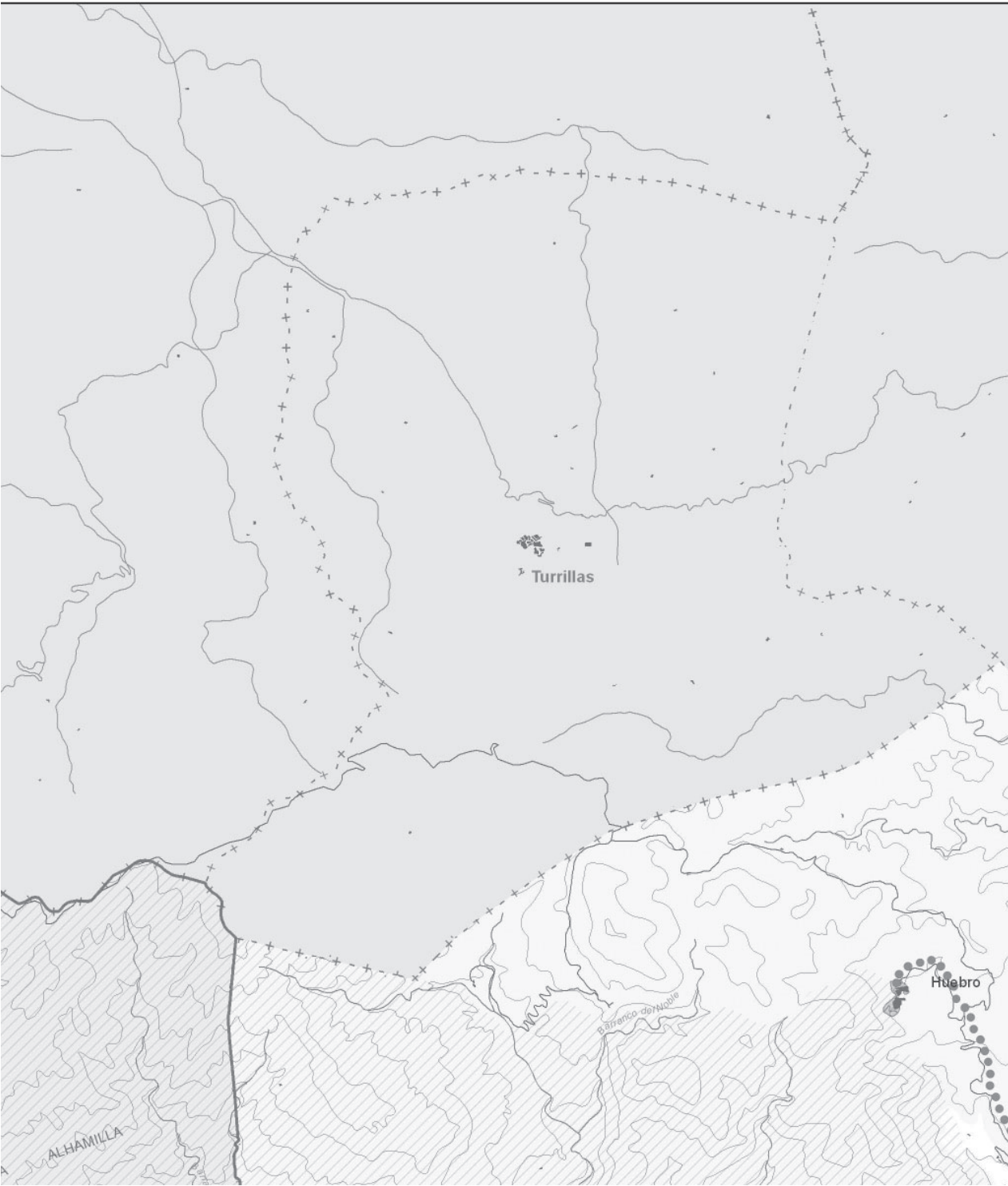




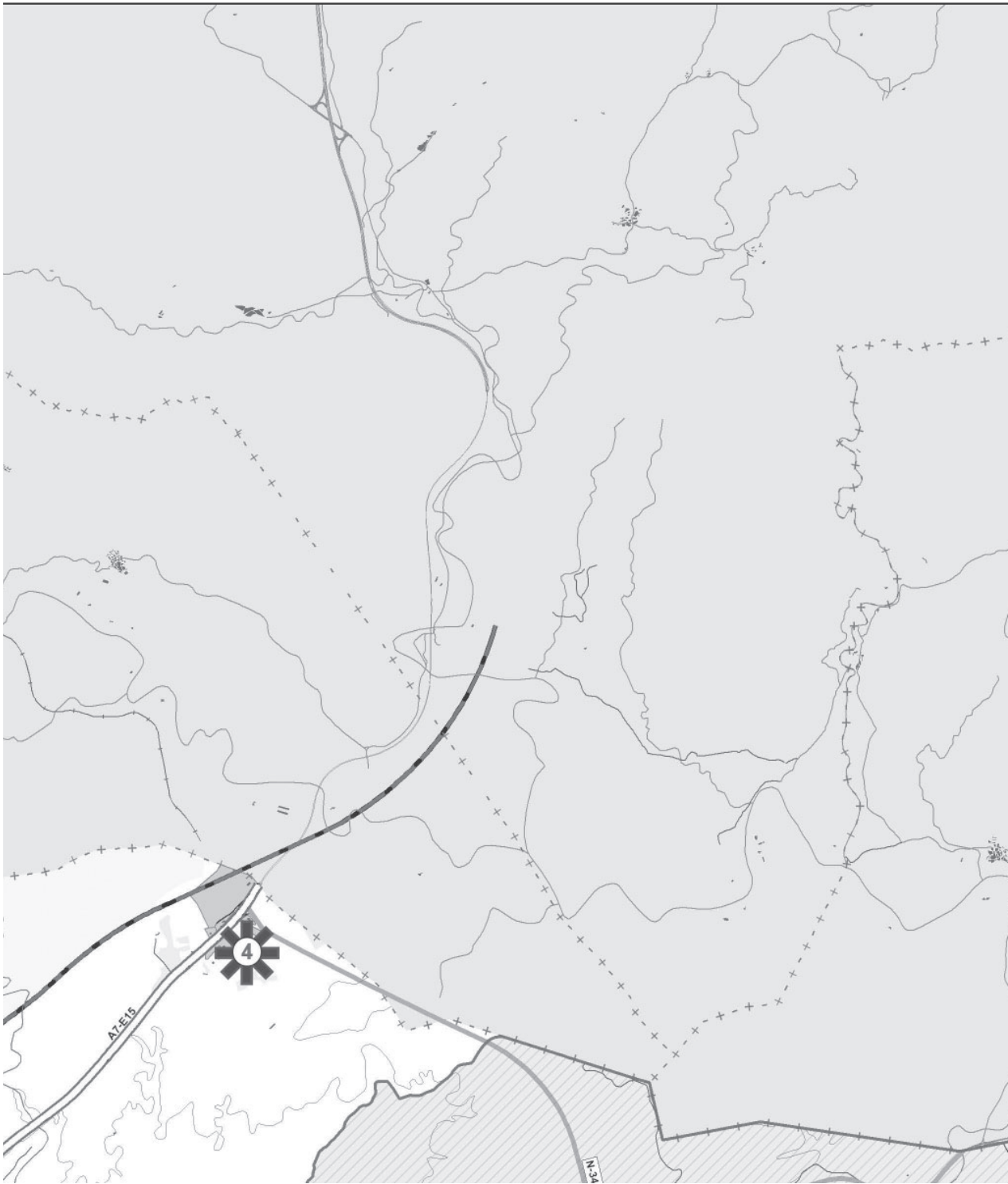








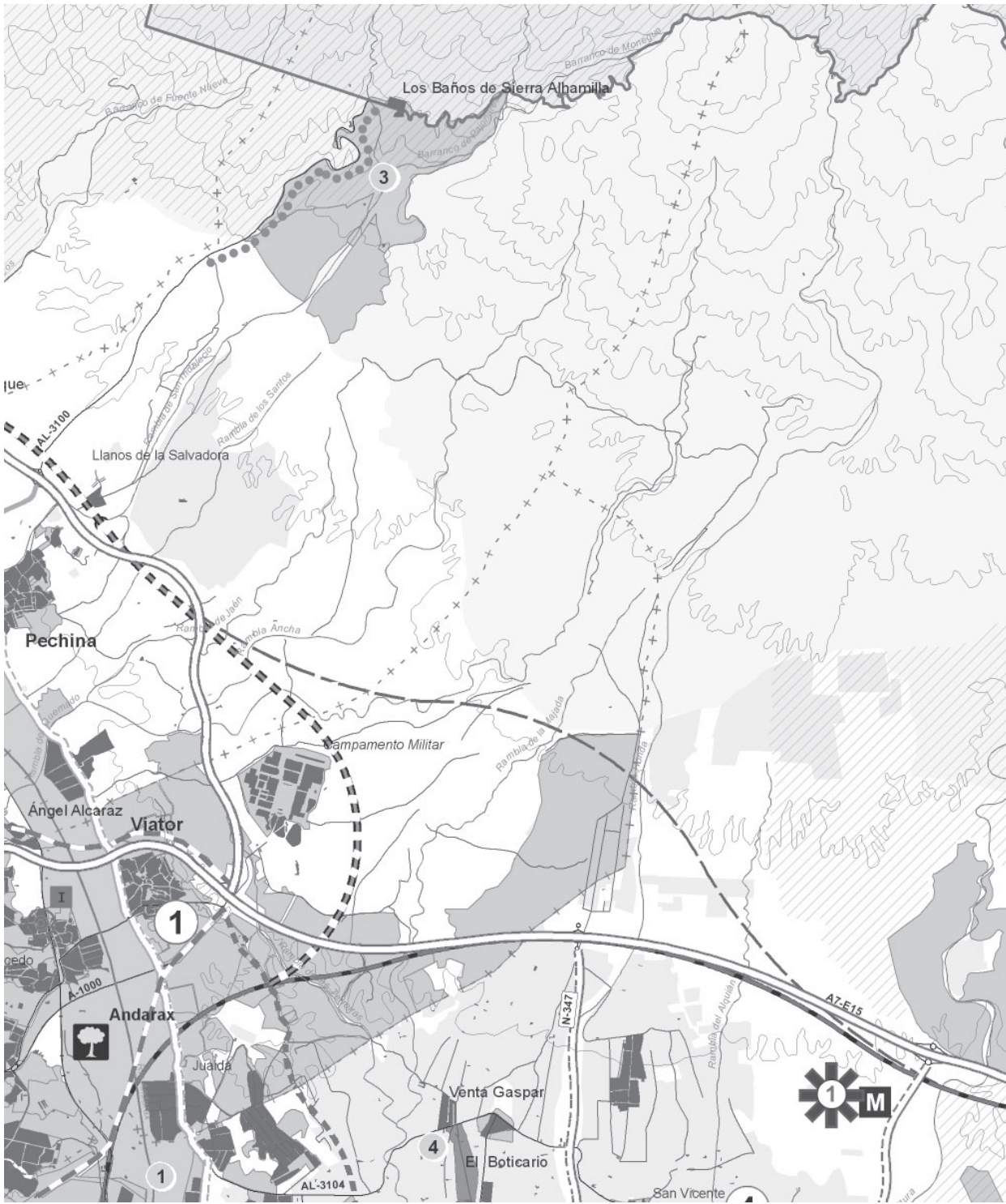


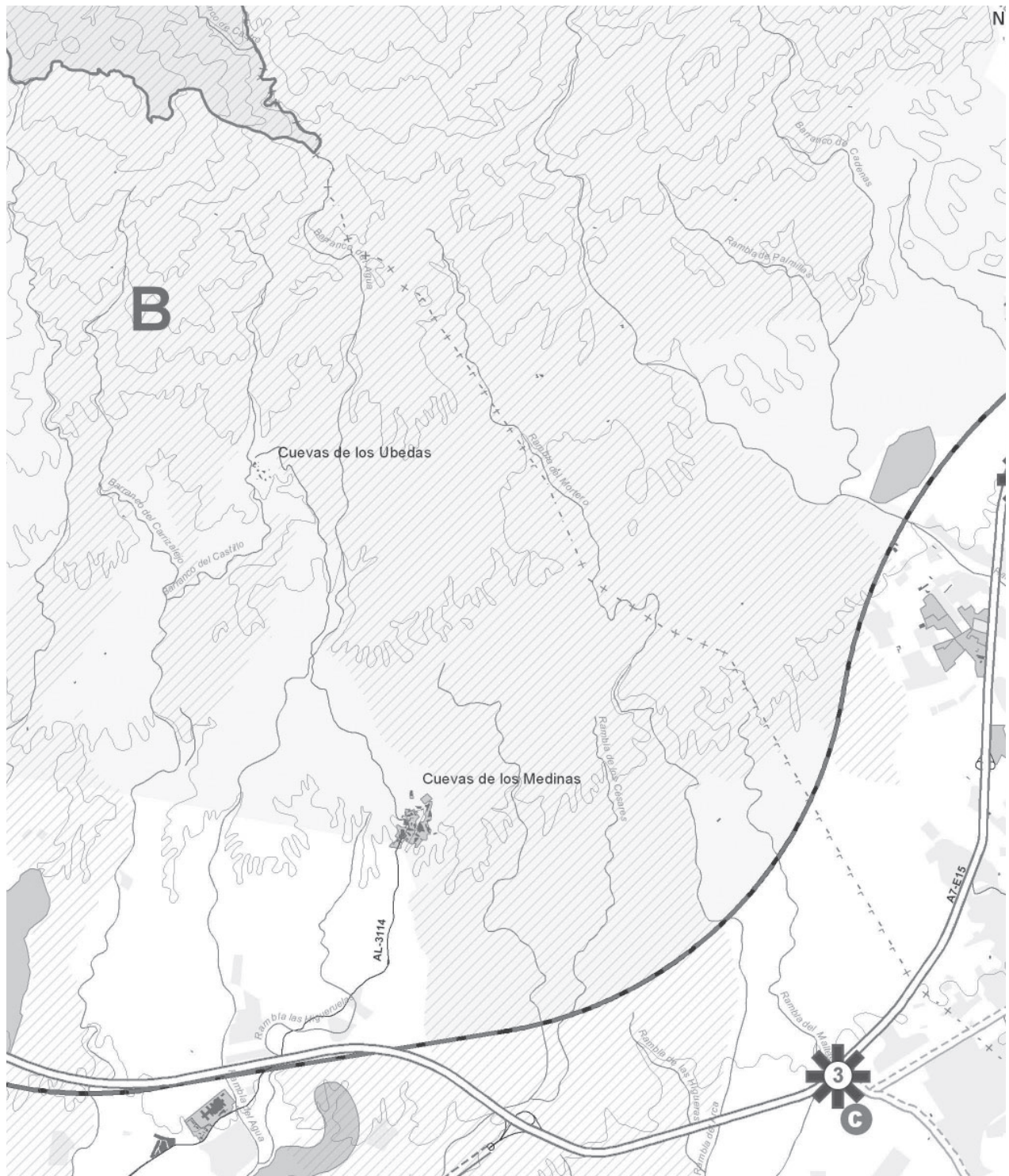


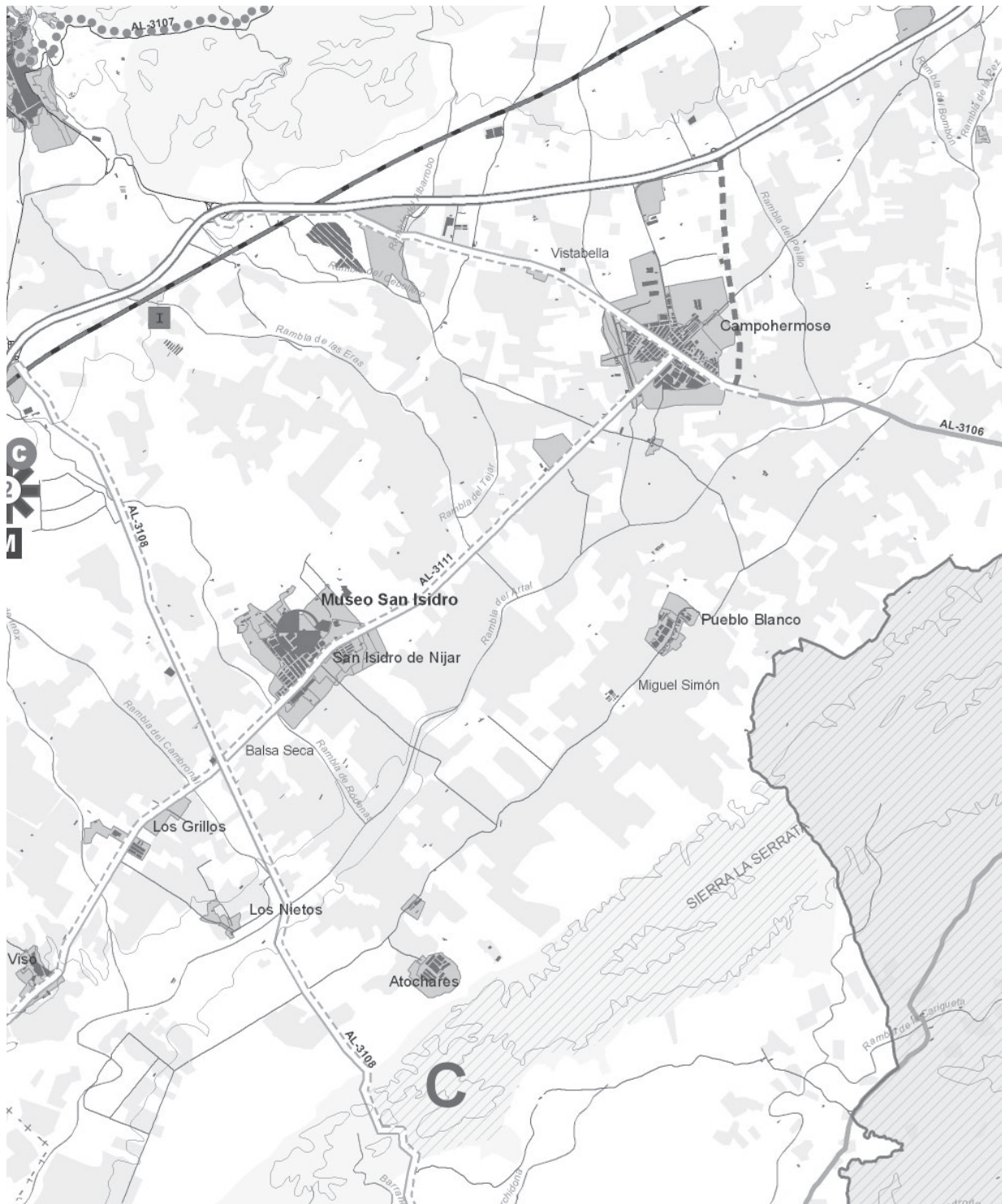


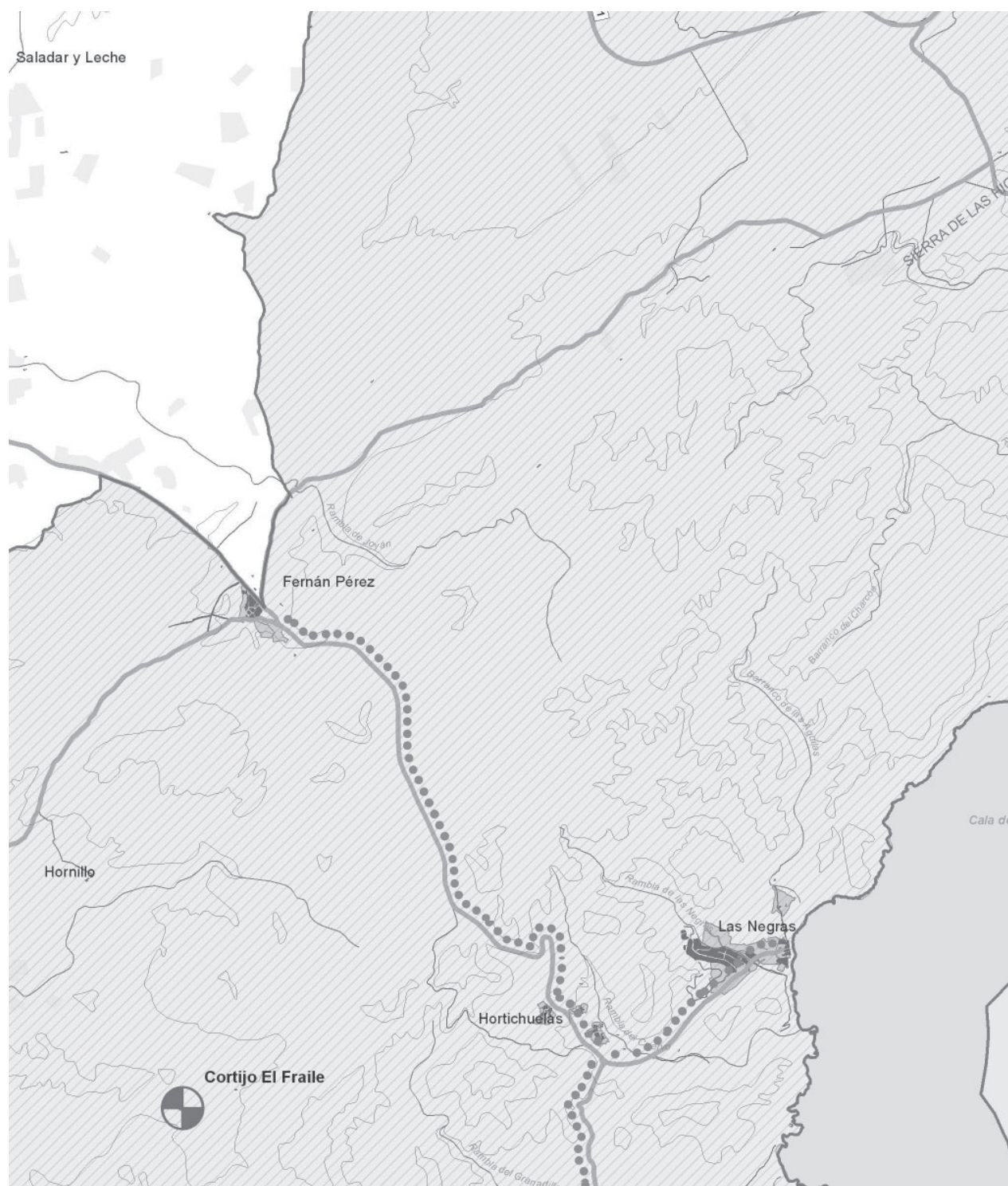






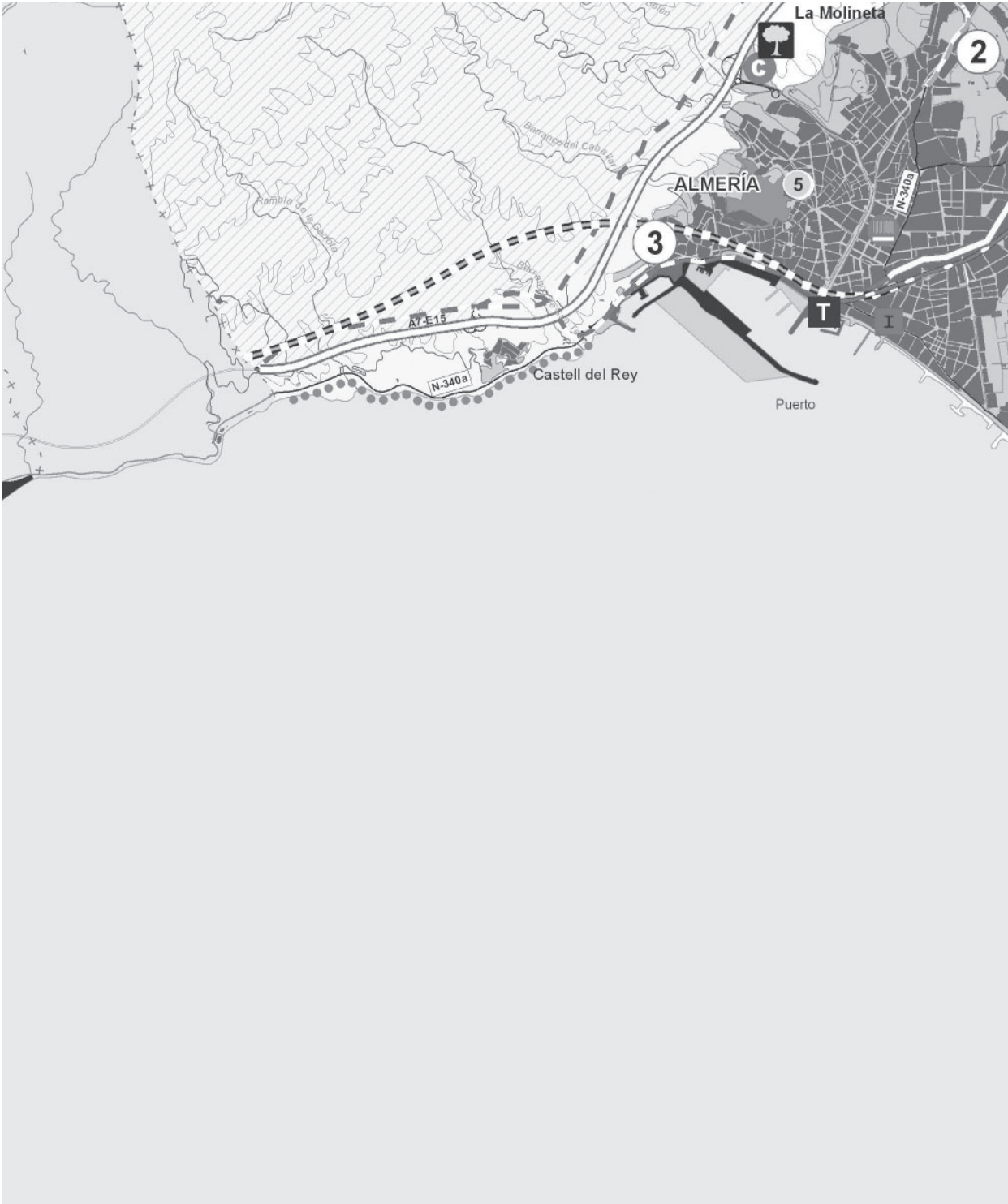


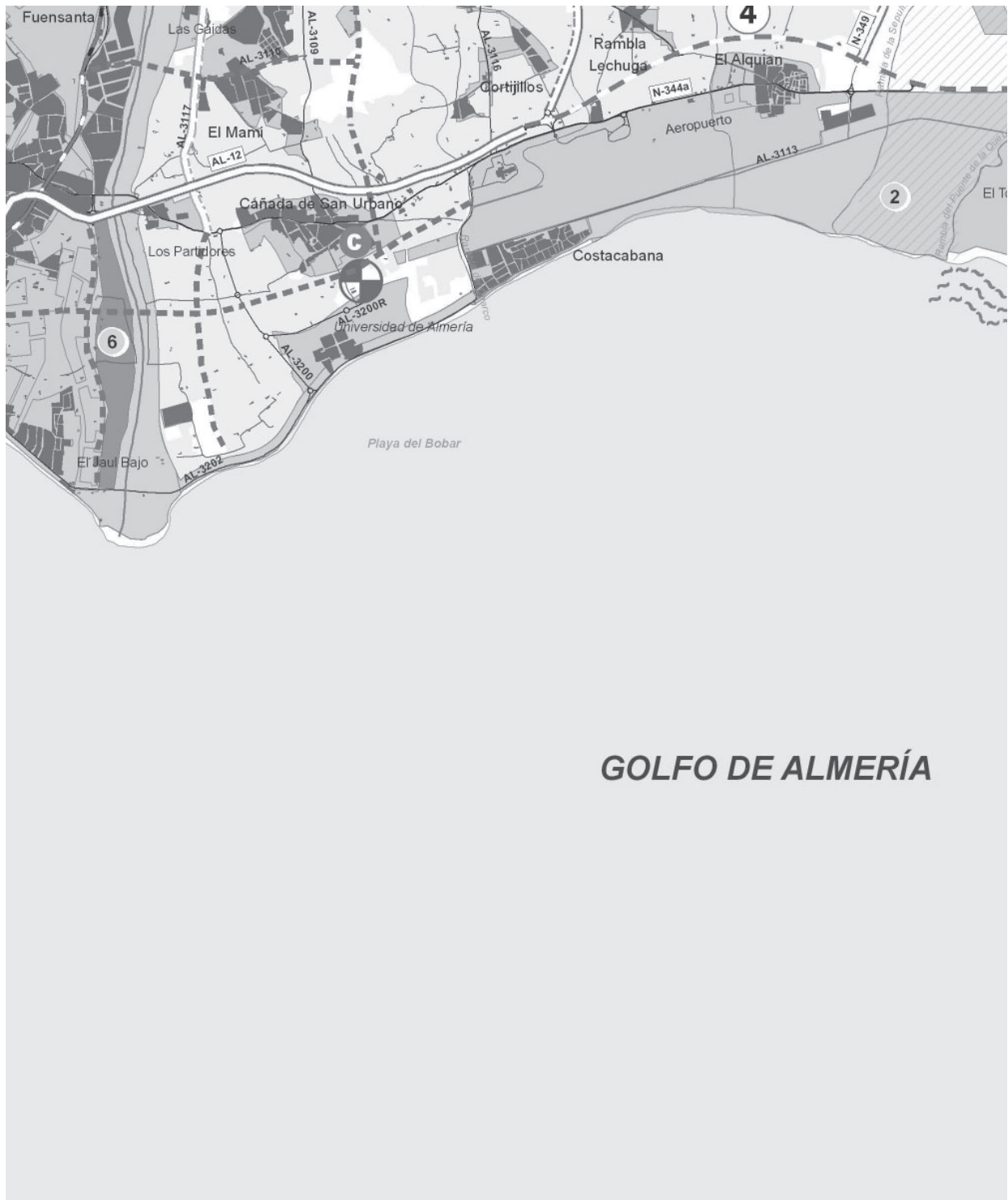


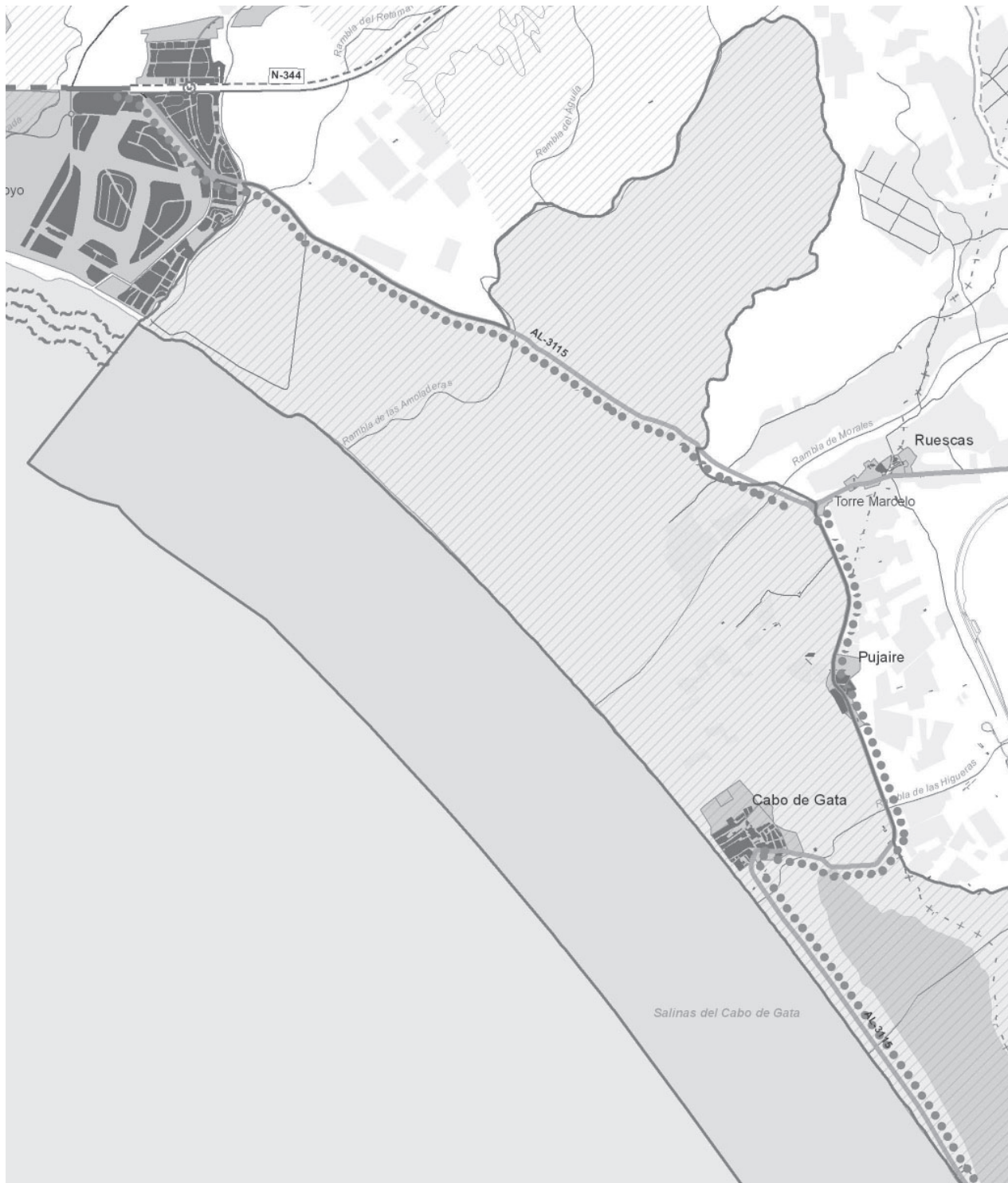


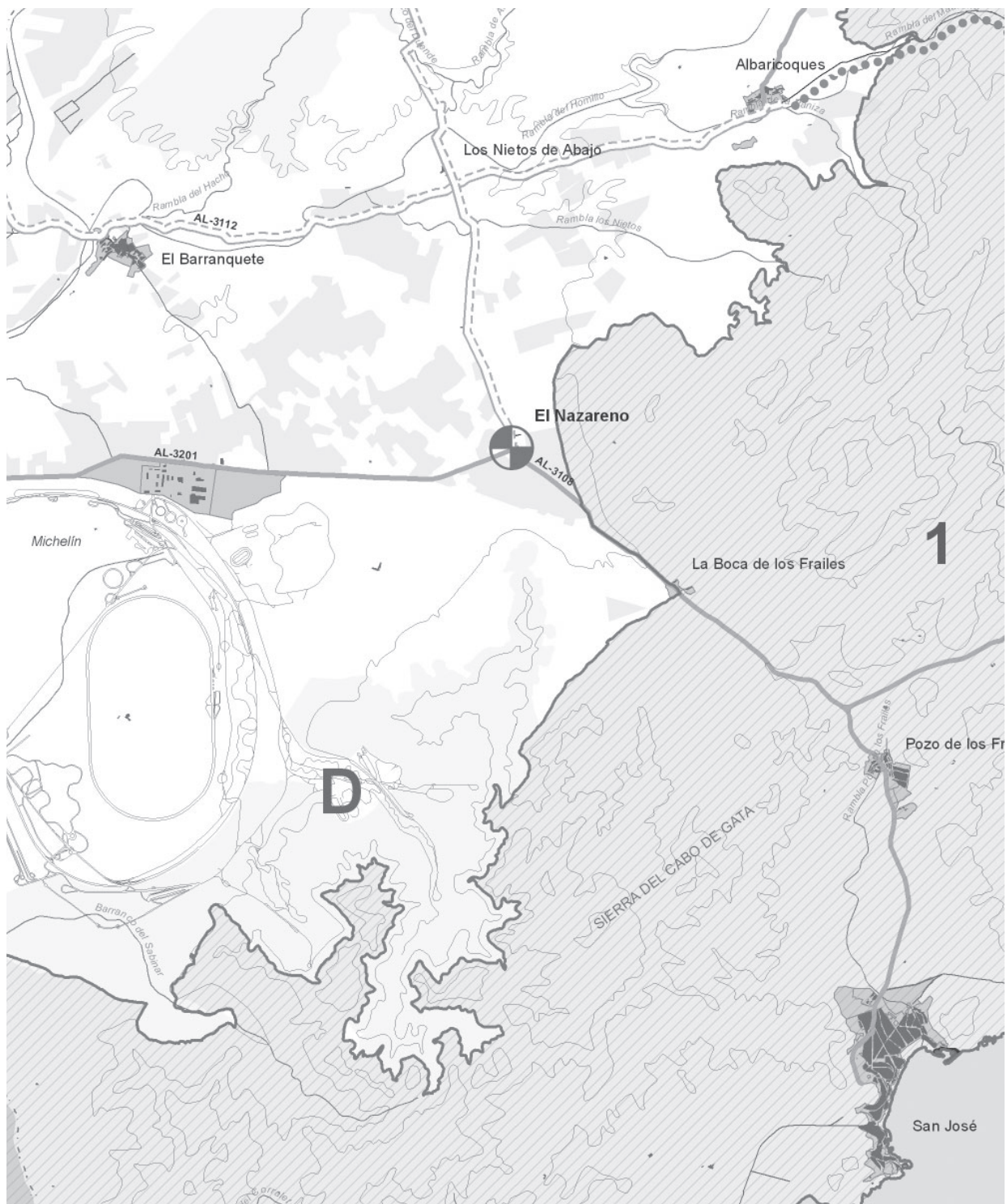


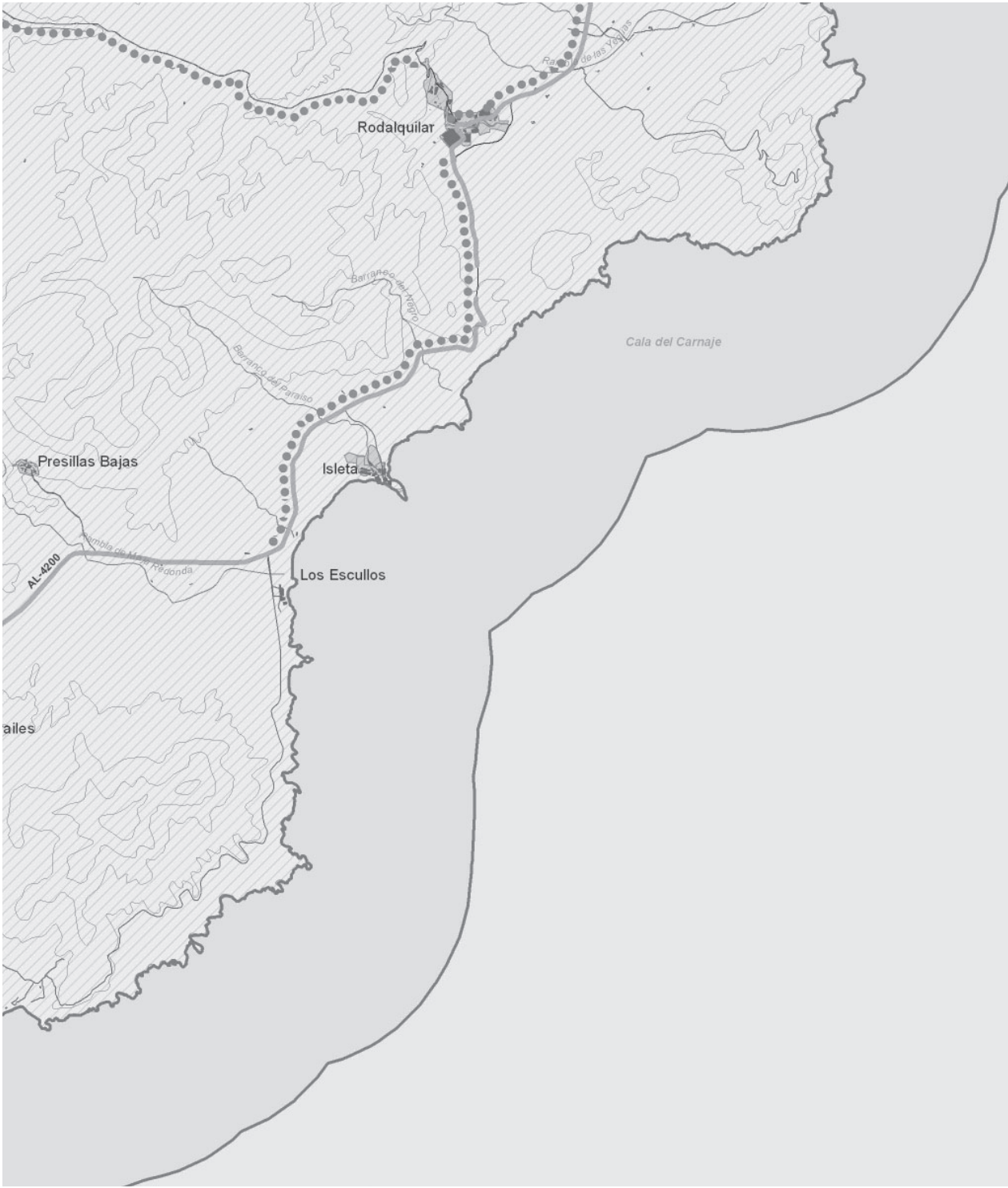




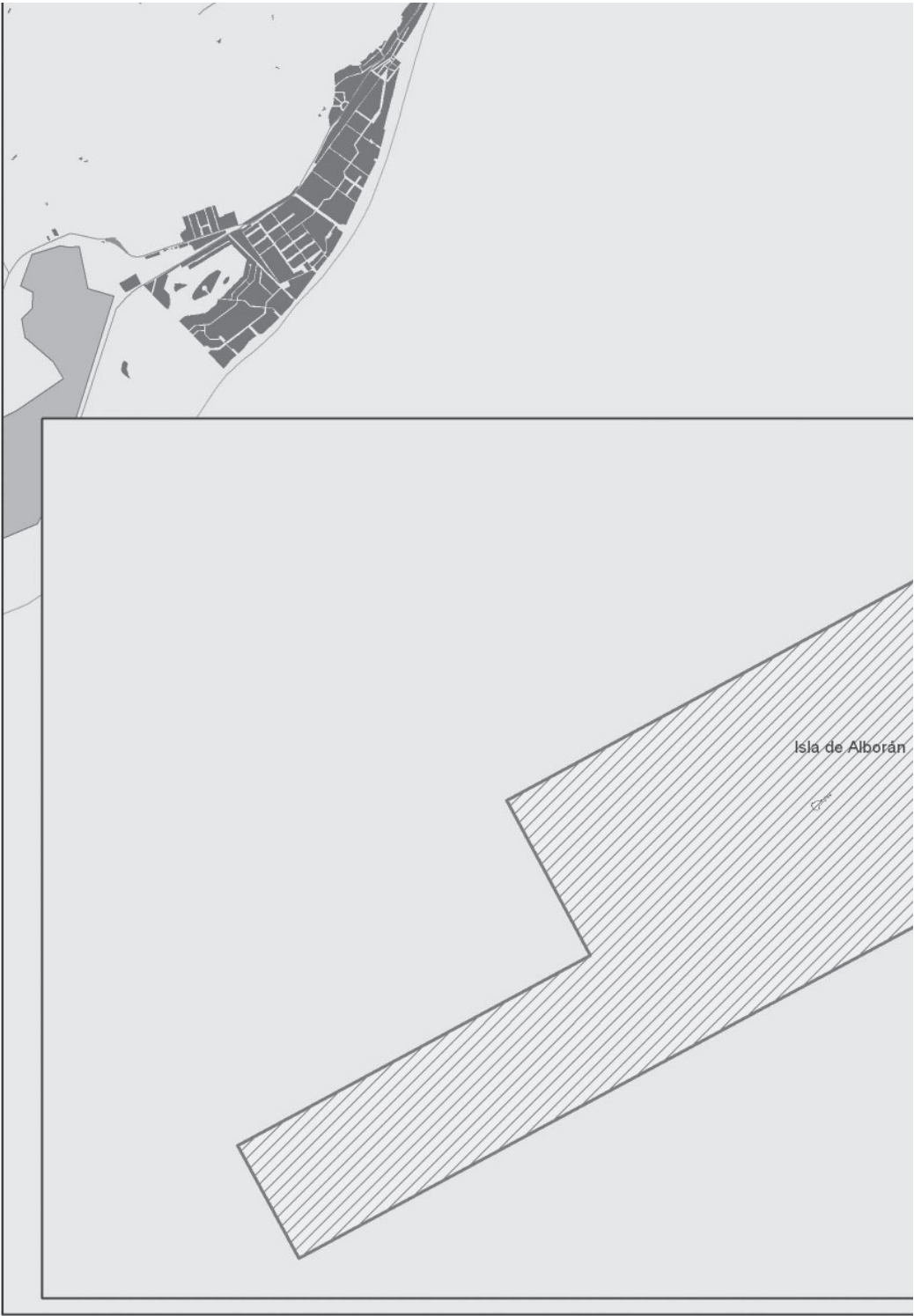


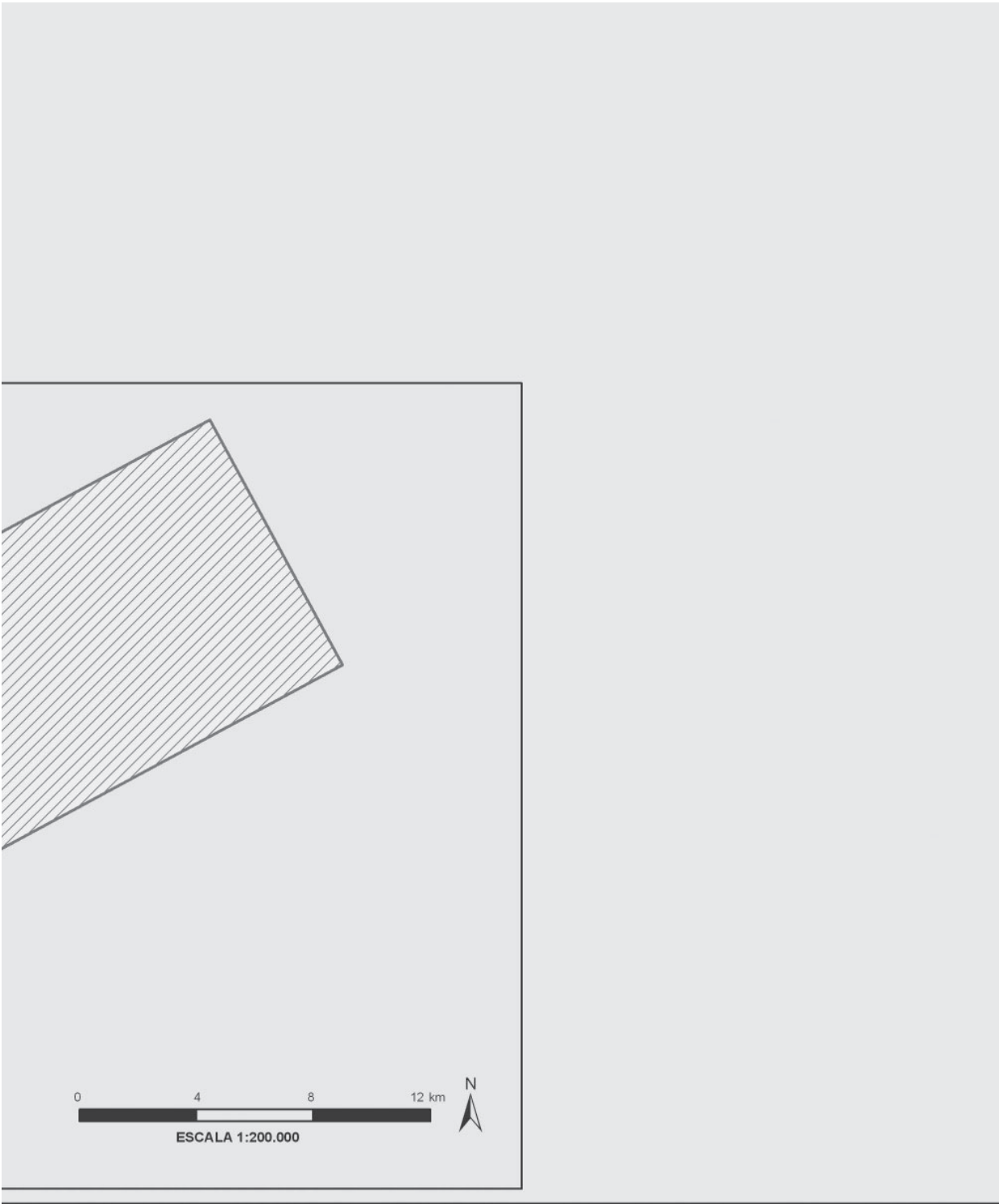






MAR MEDITERRÁNEO





INFRAESTRUCTURAS

RED VIARIA

-  Conexión exterior existente
 Conexión interna existente
-  Actuaciones previstas

 (red externa)
 (red interna)
- ① Nuevo Acceso a Almería
 - ② Remodelación tramo urbano de la N-340a
 - ③ Acceso al Puerto de Almería
 - ④ Ampliación de capacidad de la N-344
 - ⑤ Ampliación del tercer carril de la autovía A7
- Actuaciones propuestas por el POT
-  Mejora/adecuación de capacidad (red externa)
 -  Mejora/adecuación de capacidad (red interna)
 -  Conexión A-348 con A-3411
 -  Ejes de carácter metropolitano asociados a desarrollos urbanísticos
 -  Carretera paisajística

Actuaciones previstas

-  AVE Murcia-Almería
-  Soterramiento del ferrocarril en Almería
-  Corredor AVE Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte) Estudio Informativo
-  Corredor AVE Málaga-Nerja Motril-Almería (en estudio)



INFRAESTRUCTURAS

RED FERROVIARIA

Actuaciones propuestas por el POT

Nodo de primer orden:

 Puerto de Almería

**Nodo de segundo orden:
(vinculados a una posible
explotación de cercanías)**

 Huércal
Benahadux
Gádor
Níjar

Terminales de Mercancías

 Estación de mercancías

 Terminal portuaria
de mercancías



Actuaciones de integración del f.f.c.c
Huércal de Almería, Benahadux y Gádor

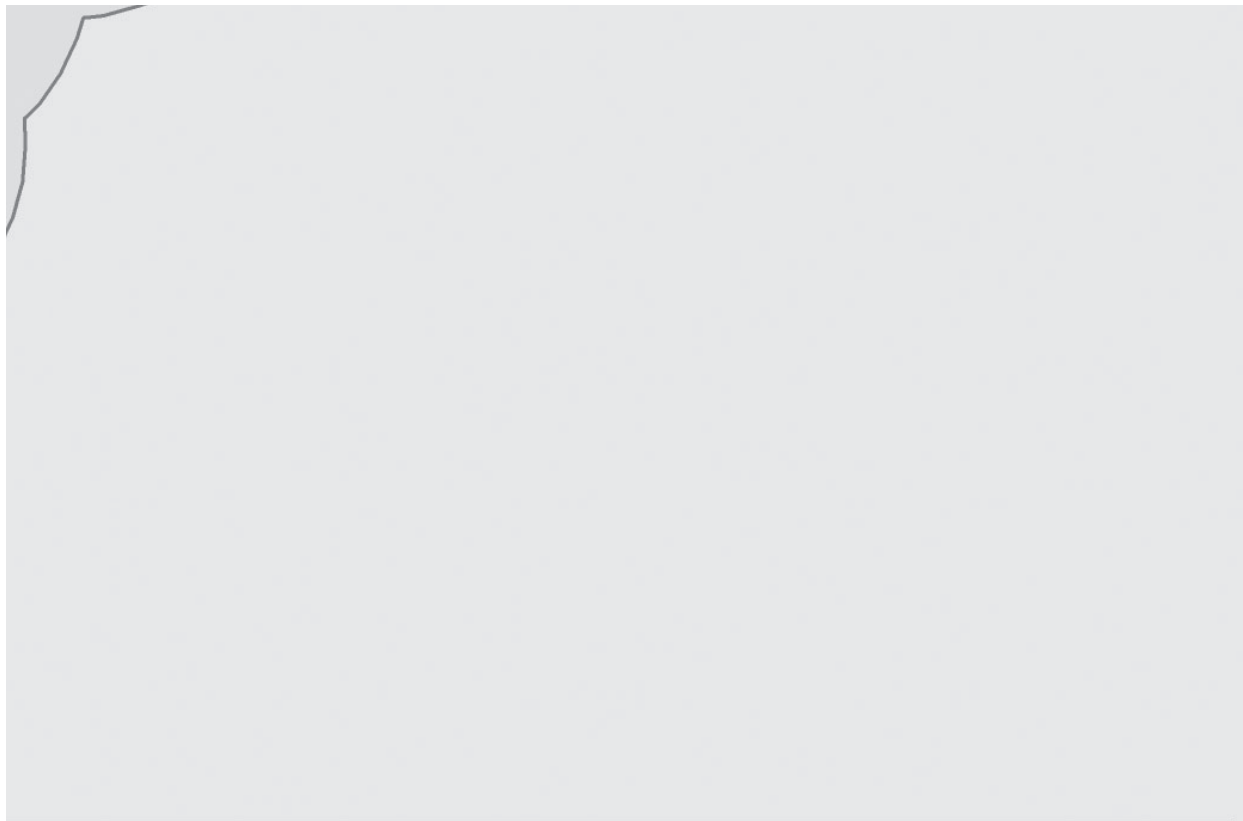


Supresión de pasos a nivel en Gádor

 By-pass para tráfico de mercancías



ÁREAS DE OPORTUNIDAD	ZONAS DE PROTECCIÓN
 Actividades Económicas 1. Zona de Actividad Logística de Almería 2. Zona de Actividad Logístico-productiva de Níjar 3. Km 21 (Almería) 4. Venta del Pobre (Níjar)	Protección ambiental  Espacios naturales protegidos  Red Natura 2000 Protección territorial  Zonas de protección territorial
 Localización preferente instalaciones comerciales	



EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES SUPRAMUNICIPALES



Turístico-culturales

El Nazareno
Santa Fé de Modújar
Museo de San Isidro
Cortijo El Fraile



Palacio de Congresos de Almería



Ocio-turístico-deportivos

Espacio litoral preferente para la localización del
Puerto deportivo El Toyo



De Innovación

Parque científico de La Cañada

ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACIÓN

Previstos

- 1 Vega del Andarax
- 2 Parque Litoral del la Bahía
- 3 Parque Forestal de Sierra Alhamilla

Existentes

- 4 El Boticario
- 5 Entorno de la Alcazaba
- 6 Parque fluvial del Andarax



Parque Metropolitano

La Molineta
Andarax



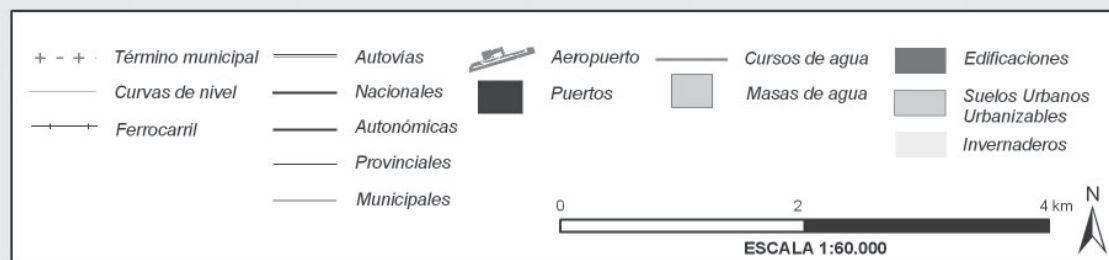
JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y URBANISMO

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA

NOVIEMBRE, 2011

ARTICULACIÓN TERRITORIAL Y SISTEMAS DE ASENTAMIENTOS



3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

ORDEN de 25 de noviembre de 2011, por la que se aprueba el Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Ayamonte (Huelva).

Por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se ha elaborado el Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Ayamonte (Huelva), ajustándose en su tramitación a los criterios de procedimiento establecidos en el artículo 9 y siguientes de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Se ha cumplimentado el trámite de información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 204, de 19 de octubre de 2009, de conformidad con lo establecido en el apartado cuarto del indicado artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre; y asimismo, conforme a este precepto, se ha solicitado informe sobre el Plan de Usos al Ayuntamiento de Ayamonte, a la Delegación del Gobierno en Andalucía, a la Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, a la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, a la Viceconsejería de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, a la Viceconsejería de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, a la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca, a la Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y al Distrito Marítimo de Ayamonte.

Del resultado de todo ello se presentaron diversas alegaciones, procediéndose, en base a las mismas, a la modificación, en enero de 2010, de la versión del Plan de Usos sometida a los trámites de Información pública y de informes. El texto resultante fue sometido a un nuevo trámite de información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 99, de 24 de mayo de 2010, solicitándose, asimismo, informe a las Administraciones afectadas.

Resultando la presentación de nuevas alegaciones e informes por las Administraciones afectadas que han determinado la introducción de algunas puntualizaciones en la redacción de los epígrafes 10 y 12 del Plan de Usos.

Finalmente, el Plan de Usos no ha sido objeto de Evaluación Ambiental de Planes y Programas, de conformidad con lo previsto en el artículo 36.2.b) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, confirmando la innecesariedad de dicho mecanismo de prevención la Consejería de Medio Ambiente mediante informe de 13 de febrero de 2009.

Tramitado el indicado procedimiento, el Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en su sesión de 22 de febrero de 2011, aprobó la Propuesta del Plan de Usos de los espacios portuarios de Ayamonte, acordando su elevación a esta Consejería para su aprobación definitiva, órgano competente en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre.

De conformidad con lo previsto en la normativa de regulación, los Planes de Usos de los espacios portuarios tienen por objeto establecer los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto. Reuniendo el Plan de Usos de los espacios portuarios de Ayamonte el contenido mínimo legalmente previsto, y de acuerdo con las facultades conferidas por el artículo 5 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

DISPONGO

Único. Aprobación del Plan de Usos de los espacios portuarios de Ayamonte.

Se aprueba el Plan de Usos de los espacios portuarios de Ayamonte, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer, potestativamente, recurso de reposición ante la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Vivienda, en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, de conformidad con los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo competente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, conforme a lo establecido en los artículos 10 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 25 de noviembre de 2011

JOSEFINA CRUZ VILLALÓN
Consejera de Obras Públicas y Vivienda

PLAN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE AYAMONTE (HUELVA)

ÍNDICE

MEMORIA

1. OBJETO DEL DOCUMENTO
2. ANTECEDENTES
3. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO
4. MARCO TERRITORIAL
5. ESTADO ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO
6. ACTIVIDAD PORTUARIA
7. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO
8. POTENCIALIDADES Y OPORTUNIDADES DE MEJORA
9. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN
10. ORDENACIÓN PROPUESTA
11. INTERVENCIONES DE LA PROPUESTA
12. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE USOS
13. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES Y ALCANCE ECONÓMICO

ANEJOS

1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS
2. RELACIÓN DE AFECTADOS

PLANOS

- INF 1. ENCUADRE TERRITORIAL
- INF 2. SITUACIÓN
- INF 3. ZONA DE SERVICIO. ENCUADRE URBANO
- EA 1. ESTADO ACTUAL
- EA 2. ESTADO ACTUAL
- O 1. ORDENACIÓN PROPUESTA
- O 2. PLANO IMAGEN

1. OBJETO DEL DOCUMENTO.

El objeto del Plan de Usos es establecer la delimitación de la zona de servicio y la ordenación funcional de los espacios portuarios de Ayamonte (Huelva), de acuerdo con el art. 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

A tal efecto, el documento recoge:

a) La delimitación del recinto portuario, de acuerdo con el acta suscrita con fecha 20 de octubre de 1995 por la Autoridad Portuaria de Huelva y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, así como el Dominio Público Marítimo-Terrestre situado al norte del muelle pesquero que se propone incorporar al espacio portuario para la implantación de un nuevo varadero que preste servicio a la flota profesional y de recreo.

b) La asignación de usos para los diferentes espacios que compondrán la zona de servicio portuario, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

c) La justificación de la necesidad o conveniencia de los usos previstos, puesto que el río Guadiana debe ser soporte de funciones portuarias de carácter pesquero y deportivo, acogiendo igualmente el transporte público marítimo de pasajeros, así como usos complementarios a los anteriores.

2. ANTECEDENTES. JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN DEL PLAN.

En 1983 el Estado transfiere a la comunidad autónoma de Andalucía la titularidad de todos los puertos e instalaciones portuarias estatales existentes en su territorio, que no sean de interés general, mediante el Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto, por el que se traspasan funciones y servicios del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de Andalucía. El Puerto de Ayamonte, que en 1962 había obtenido la categoría de puerto de refugio y de ese modo la consideración de puerto de interés general, no fue incluido dentro de las instalaciones transferidas.

En 1994, por Real Decreto 1046/1994, de 20 de mayo, se cambia la clasificación como puerto de interés general al puerto de Ayamonte. La pérdida de la condición de interés general comporta el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma de Andalucía, traspaso que fue aprobado por Real Decreto 1407/95, sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados en materia de puertos, de 4 de agosto, pasando a integrarse en la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), actualmente Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que es el organismo público autonómico encargado de la gestión de los puertos e instalaciones portuarias, adscrito a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

En diciembre de 2007 se aprueba la Ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía que regula de manera específica la planificación, utilización y gestión de los puertos de titularidad autonómica Andaluza. En dicha ley se regulan los Planes de Usos de los Espacios Portuarios como instrumentos sectoriales básicos para la ordenación de las instalaciones portuarias así como la obligatoriedad de que los instrumentos de planeamiento generales

municipales califiquen los puertos como sistema general portuario y sean desarrollados mediante Plan Especial. Establece a su vez que el Plan de Usos esté aprobado con anterioridad al Plan Especial.

En el marco del programa de cooperación transfronteriza España-Portugal INTERREG III-A, y dentro del proyecto NAVEGUA III, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía decide acometer las tareas de ordenación de los espacios portuarios de Ayamonte procediendo a la redacción de su Plan de Usos.

Según informe de fecha 13 de febrero de 2009 de la Consejería de Medio Ambiente, dicho documento no debe ser sometido a Evaluación ambiental de Planes y Programas.

Formulado el Plan se procede a su tramitación, siendo sometido a información pública (BOJA núm. 204, de 19 de octubre de 2009) y solicitándose los correspondientes informes oficiales en septiembre de 2009.

Dicho documento no contemplaba como zona de servicio la superficie ocupada por las actividades existentes al norte del muelle pesquero, ni la oportunidad para generar en la misma un área técnica destinada a la flota profesional y de recreo, y que puede responder a aquellas alegaciones formuladas que consideran insuficiente el área de varada prevista en la zona suroeste de la lámina de agua destinada a las embarcaciones de recreo.

Esta situación y la importancia del fondeadero situado al norte del muelle pesquero invitan a la revisión del planeamiento hasta ahora tramitado.

El alcance de estas modificaciones en términos funcionales y de posibles derechos afectados justifica la revisión del documento, así como una nueva información pública y solicitud de informes oficiales.

3. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO.

Ayamonte ha sido una población históricamente dedicada a la actividad pesquera y a las industrias asociadas a dicha actividad. El desarrollo de dicha actividad pesquera, la consolidación desde mitad del siglo XIX como puerto mercante asociado fundamentalmente al desarrollo de la industria minera en la provincia y al tráfico de mineral a lo largo del río Guadiana y el trasiego de pasajeros y vehículos hacia el reino de Portugal marcaron la actividad del puerto de Ayamonte hasta bien entrado el siglo XX. No obstante, conforme avanzaba el siglo, ante el auge de tráfico y servicios que experimentaba Huelva capital, la interrupción de la actividad mercante minera en 1961 y el declive de la actividad conservera en los años 60 y 70, el puerto de Ayamonte fue perdiendo peso específico y consolidándose como puerto eminentemente pesquero, estando la dicha actividad en progresiva decadencia debido al descenso de capturas y las condiciones sociolaborales.



Plano de la Plaza de Ayamonte. 1756.

Toda esta actividad ha ido haciendo que su puerto se haya ido transformando y ampliando su superficie y actividad.



Puerto de Ayamonte. Principios siglo XX.

Sin embargo, no es hasta la década de los 20 cuando se amplía la ensenada Este donde estaba ubicado el puerto pesquero, ganándole terreno al agua para configurar una línea más regular de atraque y aprovechar los terrenos ganados para la implantación de industrias asociadas a la pesca.



Puerto de Ayamonte. Vista actual hacia el Norte.

Con posterioridad, se ganan también terrenos al agua para implantación de industrias y creación de abrigo para las embarcaciones en la orilla Norte del estero de la ribera.

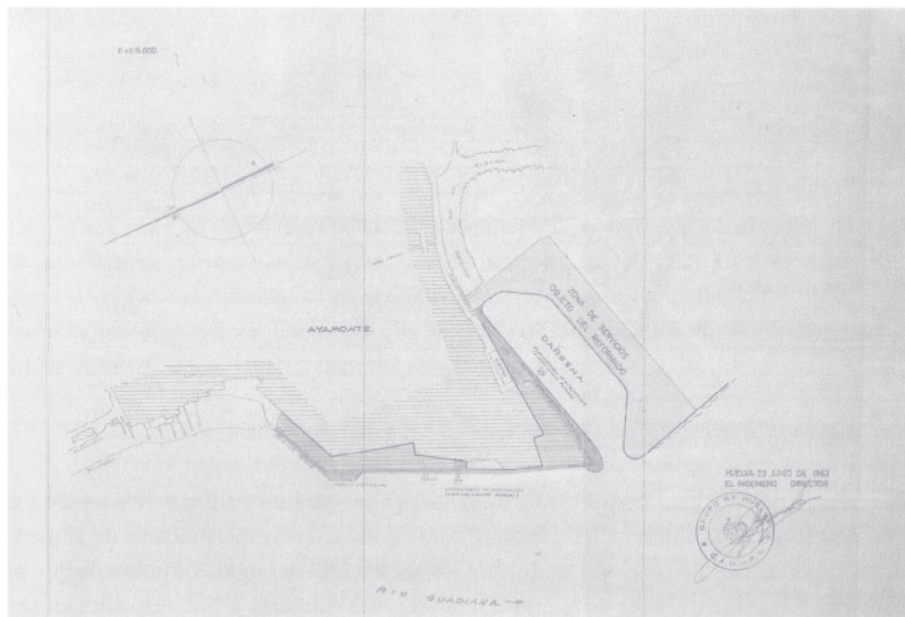
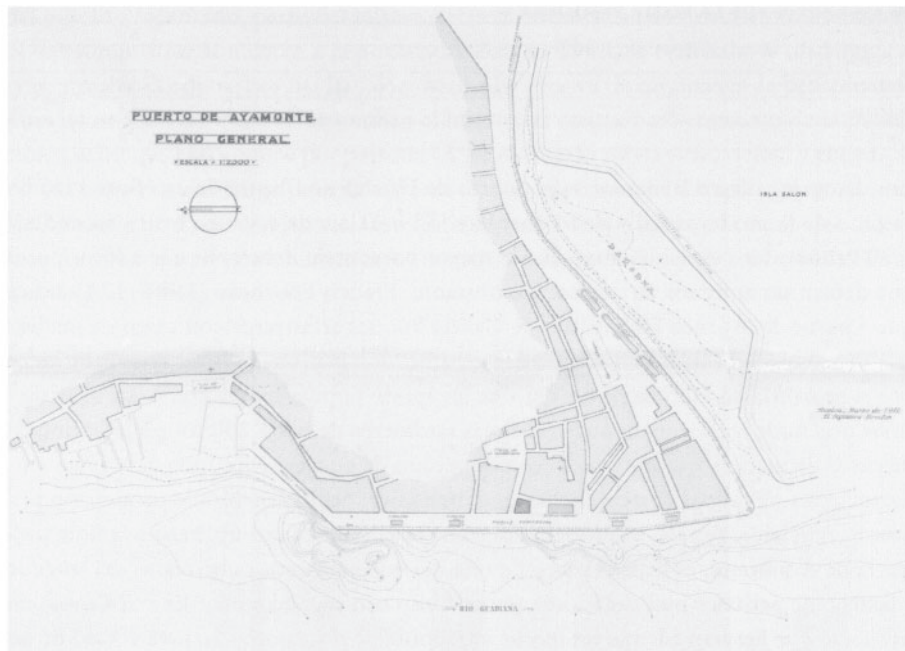


Ayamonte. 1941. Proyecto de muelle embarcadero.

En octubre de 1941 se aprueba el proyecto de muelle embarcadero por la comisión administrativa de puertos. En ese momento, el puerto de Ayamonte contaba tan solo con un muro de atraque, un pantalán de madera en deficiente estado y el antiguo embarcadero de automóviles. Al tener categoría

de puerto de interés local, parte del coste de las obras tenía que ser sufragado por el municipio.

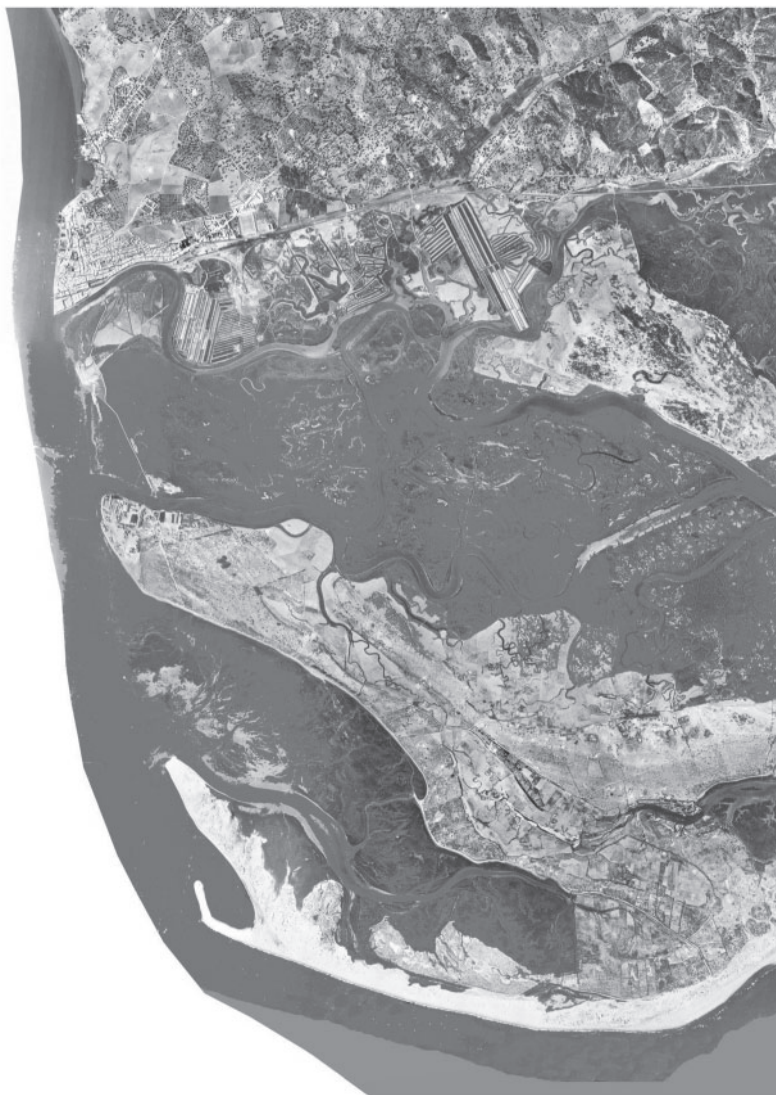
En el año 1946 se redacta el anteproyecto de ordenación de general del puerto de Ayamonte con objeto de que este fuera clasificado como puerto de interés general.



Puerto de Ayamonte. Proyecto de Ordenación portuaria. Años 50.

Este anteproyecto, y el posterior proyecto de ordenación del puerto de Ayamonte, fueron el armazón de la ordenación del puerto y su zona de servicios que comienza a principios de los 50 y se desarrolla durante toda la década, realizándose el deslinde y demarcación de la zona de servicios del puerto y ejecutándose el cierre del estero de la ribera y construcción de

la dársena pesquera de refugio así como la regeneración de terrenos aledaños y dotación de infraestructura en las zonas de servicios del puerto. No será hasta el año 1962 cuando Ayamonte consiga la categoría de puerto de refugio y la consideración de puerto de interés general.



Ayamonte. Desembocadura del río Guadiana. 1956.

En 1994, por Real Decreto 1046/1994, de 20 de mayo, se cambia la clasificación como puerto de interés general al puerto de Ayamonte. La pérdida de la condición de interés general comporta el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma de Andalucía, traspaso que fue aprobado por R.D. 1407/95, de 4 de agosto, pasando a ser gestionado por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA).

Ante el descenso de la actividad pesquera y del tránsito de pasajeros y vehículos a través del puerto de Ayamonte desde la construcción en 1991 del puente internacional sobre el Guadiana, la conversión de la antigua dársena pesquera de refugio en puerto de atraque para embarcaciones deportivas ha supuesto una revitalización de la actividad del puerto y una oportunidad de regeneración del espacio portuario.



Puerto de Ayamonte. Vista hacia el Norte, al concluirse la ampliación de pantalanés en la dársena recreativa el año 2006.



Puerto de Ayamonte. Vista hacia el Sur, al concluirse la ampliación de pantalanés en la dársena recreativa el año 2006.

4. MARCO TERRITORIAL.

4.1. Entorno físico:

La ciudad de Ayamonte se encuentra enclavada en el extremo sur occidental de Andalucía, a orillas del río Guadiana

y haciendo frontera con Portugal. El puerto de Ayamonte se localiza al oeste del núcleo urbano de Ayamonte, ocupando un amplio espacio en la margen izquierda del río Guadiana y próximo a su desembocadura.



El Litoral Occidental de Huelva está caracterizado por los espacios marismeños, zonas endorreicas, flechas y barras arenosas constituyen las características físicas de esta costa recortada, fruto de la invasión de las aguas marinas de los cursos bajos de los ríos, cuya escasa pendiente favorece en sus tramos finales la influencia de las mareas hacia el interior continental y la formación de estuarios y amplias bahías. Por la naturaleza de su cauce, la desembocadura del Guadiana no ha dado lugar a una bahía sino a un estuario y un complejo de marismas, en una situación litoral de gran dinamismo dado el continuo aporte de sedimento al estuario por parte del río, la alta estacionalidad de su perfil hídrico y el intenso represamiento en su parte alta. A través de un continuado proceso de deposición y acumulación, los bajos fondos de este borde costero se convierten en islas-barrera y arenales costeros, tales como Isla Canela, que cierran los estuarios del Guadiana y otros arroyos, abrigando en su interior los espacios marismeños.

Esta acumulación en la desembocadura de sedimentos arenosos de posición variable ha dificultado la definición del canal de entrada al puerto y ha sido objeto de atención por parte de todas las administraciones que han tenido participación en su gestión.

4.2. Accesos.

El acceso principal a la ciudad se realiza a través de la N-431, conectada pocos kilómetros antes con la autopista A-49 que une Huelva con Portugal. El puerto se encuentra en la zona oeste de la ciudad y se llega a su dársena deportiva a través de la prolongación del eje que genera la N-431 (calle Cayetano Feu y Avenida de Andalucía).

Un segundo acceso a la ciudad posible resulta igualmente posible a través de la comarcal H-133 que enlaza con la A-49 en las cercanías de la frontera con Portugal.



5. ESTADO ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO.

5.1. Delimitación actual.

La zona de servicio del puerto de Ayamonte queda delimitada, en tierra, desde el comienzo al norte de la calle de las Flores, discurre hacia el oeste por calle San Mateo, continua bordeando las fachadas de calle Padre Castro hasta enlazar con Avenida muelle de Portugal, continúa por la medianera/fachada oeste de dicha avenida y posteriormente hacia el Sur por la calle Aduana, discurre después hacia el oeste desde

la esquina con la calle de Isla Cristina hasta la esquina del edificio de la policía nacional continuando por la fachada del mismo a la calle Aduana hasta continuar por las fachadas de la Avenida muelle de Portugal y bordeando los límites de la dársena deportiva hasta la zona de agua por las Avenidas Vila Real de Sto. Antonio y Andalucía hacia el Noroeste, Avenida Alcalde Narciso Navarro y calle Córdoba hacia el Sur y calle Extremadura y Avenida Ramón y Cajal en su tramo final para desembocar en la zona de agua.

ESPACIOS TERRESTRES ACTUALES



Actualmente, la zona de servicio asignada al puerto de Ayamonte se extiende sobre cerca de 60 ha, de las cuales algo más de tres cuartas partes corresponden a las zonas de agua, identificándose el resto con 13 ha de espacios terrestres.

El traspaso del puerto de Ayamonte a la Comunidad Autónoma fue aprobado en virtud del Real Decreto 1407/95 sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados en materia de puertos, de 4 de agosto, y se concreta en el acta de entrega y recepción de 20 de octubre de 1995, que recoge las edificaciones, concesiones y autorizaciones incluidas en el límite de la zona de servicio, de acuerdo con la O.M. de 4 de noviembre de 1964.

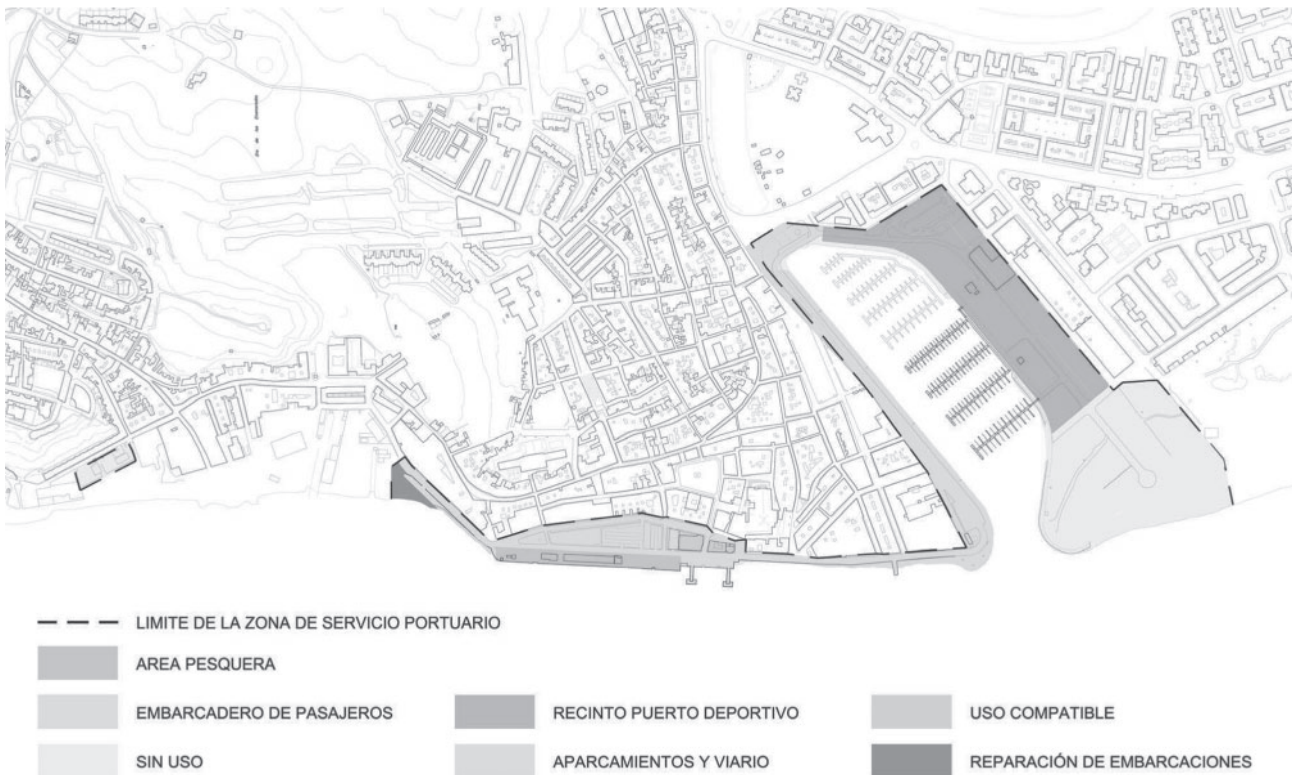
La nueva zona de servicio del Puerto de Ayamonte que delimita el presente Plan de Usos incluye parte del dominio público marítimo-terrestre situado al norte de la zona de servicio portuario establecida por la citada O.M. de noviembre de 1964, y sobre el que en la actualidad se vienen desarrollando

actividades ligadas a la función portuaria que se entiende deben tener encaje en el espacio administrativamente reconocido como puerto. Resultará así posible implantar determinados servicios que se demandan en toda zona portuaria con los medios y sistemas que requiere la eficiencia demandada a los mismos, y que se corresponden, fundamentalmente, con la implantación de rampa de varada y dique para operar con pórtico elevador vinculados a una explanada horizontal que igualmente puede recibir talleres y almacenes.

5.2. Ordenación actual.

La ordenación actual es consecuencia de la superposición de las distintas intervenciones realizadas sobre el espacio portuario a lo largo del pasado siglo ya reseñadas, la última de las cuales ha sido la construcción de la dársena recreativa en 1996, y que se completa en el año 2005 con la ampliación de pantalanes.

ESQUEMA FUNCIONAL ACTUAL



Actualmente, la zona de servicio comprende las siguientes áreas funcionales:

- Actividades relacionadas con la pesca, con instalaciones en el muelle de Portugal.



Vista general del muelle pesquero.

Dotada de línea de atraque de una longitud en torno a los 250 m, con explanada para el desembarco y alijo de la pesca. Para la comercialización de los productos pesqueros dispone de lonja, anexa a la cual se sitúan las oficinas de capitania del puerto. Entre los servicios que ofrece se encuentran una fábrica de hielo, suministro de combustible, y punto limpio para recogida de aceites usados.



Fábrica de hielo.



Suministro de combustible y punto limpio, con grúa al fondo.

- Muelle de pasajeros y automóviles a Vila Real de Santo Antonio, situado a continuación del muelle pesquero, con dos embarcaderos. Sus instalaciones tan solo incluyen dos pequeñas casetas de venta de pasajes en el área de espera.



Vista general del embarcadero.

- Puerto deportivo, situado en la antigua dársena pesquera del Estero de la Ribera.



Vista general de los pantalanes.

Dispone de tres accesos a pantalanes desde un paseo peatonal arbolado. Estos cuentan con abastecimiento de agua y electricidad. En la actualidad la oferta de puestos de atraque recreativos se sitúa en 317, existiendo algunos servicios básicos de recogida de basuras y punto limpio para recogida de aceites usados, así como un pequeño módulo de servicios.

Cuenta a su vez con amplios espacios para estacionamiento de vehículos. El resto del recinto está ocupado por naves auxiliares y solares vacíos en desuso. Carece sin embargo de capitania, grúa, varadero, marina seca y no ofrece servicio de repostaje de combustible.



Integración urbana de la dársena recreativa.



Aparcamiento, punto limpio y nave auxiliar.

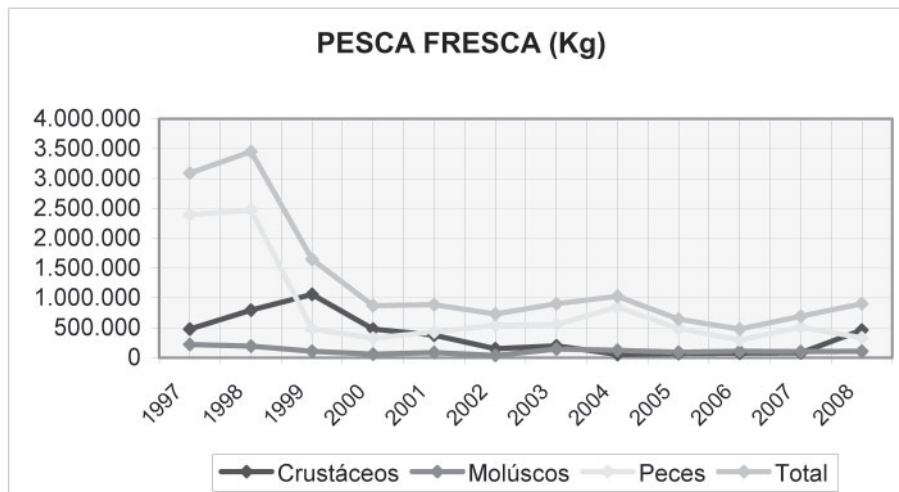
6. ACTIVIDAD PORTUARIA.

En el puerto de Ayamonte se realizan tres tipos de actividades portuarias:

1. Pesquera.
2. Náutico-recreativa.
3. Transporte marítimo de pasajeros y vehículos a Portugal.

1. El puerto pesquero. Cuenta con 251 m de línea de atraque correspondientes al denominado Muelle Pesquero del

Guadiana; el antiguo Muelle Pesquero de la Dársena, de 130 m de longitud, fue reconvertido a uso náutico-recreativo tras la ampliación de capacidad acometida en la dársena recreativa en el año 2005. La flota pesquera está compuesta principalmente por barcos de bajura de tipo artesanal que faenan en el Golfo de Cádiz. Los barcos que componen la flota de altura faenan en la costa portuguesa y en los caladeros de Marruecos. Las principales especies desembarcadas en el puerto son la gamba, la cigala, el pez espada y la caella.



Pese a haber registrado una actividad muy importante en el pasado, el esfuerzo pesquero ha sufrido un descenso muy notable, hasta el punto de pasar de ser en 1993 el cuarto puerto andaluz en cuanto a pesca desembarcada a situarse actualmente en la posición undécima en el sistema andaluz, y como tercer puerto onubense, tras Isla Cristina y Punta Umbria.

A mediados de los años 90, las capturas en el puerto de Ayamonte superaban las 9.000 Tn. Tras la caída de la producción pesquera andaluza a lo largo del año 2000, como consecuencia de la conclusión del Acuerdo Pesquero con el Reino de Marruecos, la pesca subastada en el puerto de Ayamonte pasó de las cerca de 3.500 Tn anuales en 1998 a menos de 900 en el año 2000. Desde entonces, la cantidad subastada tan solo en 2004 había excedido las 1.000 Tn.

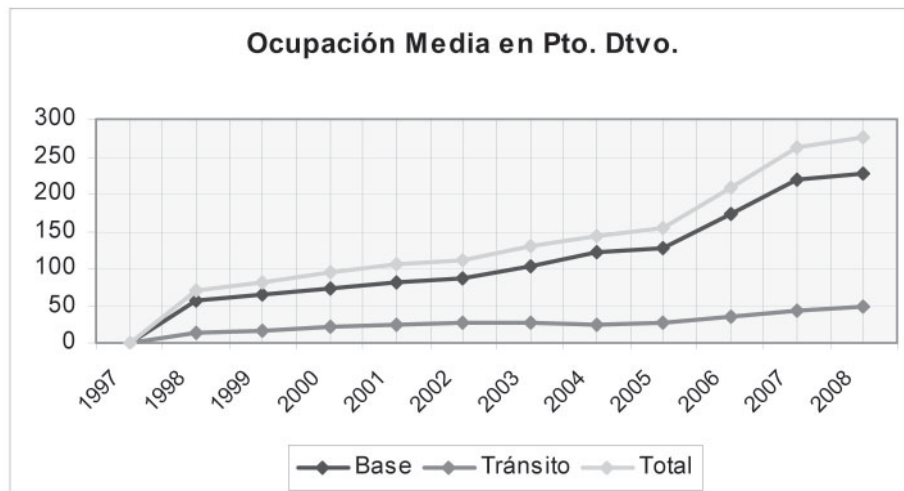
En el año 2009, el total de capturas ha superado las 1.300 Tn, con un importe en primera venta ligeramente superior a los siete millones de euros, consolidando la tendencia al alza registrada desde el ejercicio 2008 como consecuencia del fuerte crecimiento de las capturas de crustáceos, mientras que en los puertos más próximos, Isla Cristina y Punta Umbria, se desembarcaron 6.550 y 5.720 Tn, respectivamente.

El valor unitario de los productos pesqueros es alto, y se ha consolidado en los últimos ejercicios por encima de los

5,40 €/kg, como consecuencia del creciente peso relativo de los crustáceos.

Aunque en el puerto de Ayamonte está registrada una flota de más de 60 unidades, la mayoría de las embarcaciones se corresponden con armadores de Punta del Moral que utilizan las instalaciones pesqueras de la margen izquierda del caño de la Moharra, adscritas a la zona de servicio del puerto de Isla Cristina, para la estancia de la flota arrastrera. De este modo, la actividad pesquera con base operativa en Ayamonte se corresponde con una flota en torno a las ocho embarcaciones.

2. El puerto deportivo. Las instalaciones náutico-recreativas fueron puestas en servicio en marzo de 1998, significando la reconversión de usos de la dársena del Estero de la Ribera. La oferta inicial de 177 puntos de amarre fue ampliada en 2005 hasta los 317 atraques actuales, agotando la totalidad de la lámina de agua disponible en la dársena, y con el objeto de prestar servicio a embarcaciones de mayor porte atendiendo a la privilegiada posición del puerto como escala en las travesías entre el Golfo de Cádiz y el Algarve, y la conexión entre el Mediterráneo y el Atlántico, permitiendo la operación de embarcaciones de eslora máxima 25 metros.



Desde su creación puede observarse como la ocupación del puerto no ha dejado de crecer, hasta las 267 embarcaciones de media atracadas sobre una oferta total de 317 atraques en 2009, situándose en niveles próximos al 80%. Estos datos ponen de manifiesto como la apuesta por una progresiva reconversión de las instalaciones portuarias pesqueras a actividades náutico-recreativas está aportando dinamismo a la actividad del puerto y se ha consolidado como una alternativa válida, a pesar de la falta de servicios básicos, como oficina de administración, servicios higiénicos o actividad complementaria.

3. Transporte marítimo de pasajeros y vehículos a Portugal. Junto al puerto pesquero se encuentra el embarcadero

de pasajeros y vehículos. Desde este embarcadero se realizan servicios de transporte marítimo a la localidad portuguesa de Vila Real de Santo Antonio, a una distancia en torno a 1,5 millas náuticas, actividad que ha registrado un notable descenso desde la construcción en 1991 del puente internacional sobre el Guadiana, pasando de los 2.159.942 pasajeros anuales en 1990 a tan solo 171.005 en 1996. Esta intensidad de uso se ha ido manteniendo hasta hoy, de tal modo que en 2009 cerca de 160.000 pasajeros emplearon este medio de transporte. El muelle consta de dos embarcaderos, ambos dotados de casetas

TRÁFICO MARÍTIMO. PASAJEROS TOTALES [miles]

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
171	167	171	171	187	173	190	187	179	173	171	167	171	171

Ocupación del dominio público.

Las autorizaciones y concesiones que actualmente se encuentran otorgadas en el puerto de Ayamonte, y sus características principales, son las que a continuación se detallan:

- AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUPERFICIE TIERRA [m ²]	SUPERFICIE AGUA [m ²]	OTRAS SUPERFICIES [m ²]
CASSETAS TICKETS+CONTROL PASAJEROS	TRANSP. FLUV. GUADIANA, S.L.	20/07/2005	30/06/2008	6,00		
TRANS. PASAJEROS MARÍTIMO RECREATIVO	GUADITOUR, S.L.	19/07/2005	30/06/2008	6,00		

- CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUPERFICIE TIERRA [m ²]	SUPERFICIE AGUA [m ²]	OTRAS SUPERFICIES [m ²]
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ	PETROPESCA S.L.	25/05/2006	24/05/2021	237,46		112,42
LONJA+FÁBRICA DE HIELO	ASOCIACIÓN DE ARMADORES PUNTA DEL MORAL, S.C.A.	16/03/2007	15/03/2017	891,22		
COLECTORES Y DESAGÜES	MANCOMUNIDAD AGUAS COSTA HUELVA	05/01/1995	04/01/2025			

- OTROS TÍTULOS EN EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUPERFICIE TIERRA [m²]	SUPERFICIE AGUA [m²]	OTRAS SUPERFICIES [m²]
VARADERO	AURELIO LOPEZ CARRO			889		
NAVES MANIPULACIÓN PESCADO	ETNOMAYA S.A.			1.019		
VARADERO	LUIS NEVES DO CARMO			3.490		

7. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO.

Se recoge en los apartados siguientes la información referente a planeamiento tanto vigente como en redacción o en revisión y que afecta al ámbito portuario.

Por otra parte, son de aplicación:

- Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de Puertos de Andalucía.

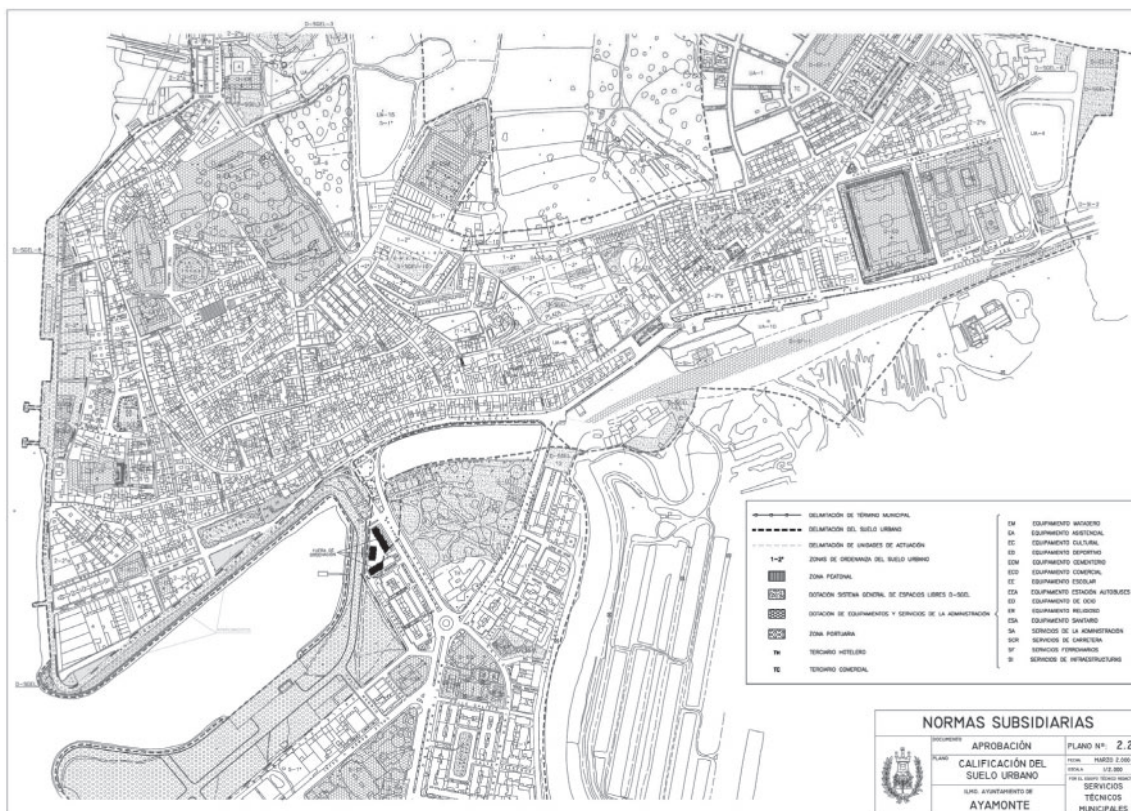
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía

- R.D. 1471/1989, de 1 de diciembre, Reglamento de la Ley de Costas

Normas subsidiarias.

En ausencia de Plan General de Ordenación Urbana, en tramitación, son de aplicación las normas subsidiarias municipales de Abril de 1995. Estas normas se limitan a calificar la práctica totalidad de los terrenos de la zona de servicio del puerto como uso portuario en los planos de calificación del suelo urbano, en los que se determinan los usos pormenorizados del suelo urbano. No se prevén unidades de actuación en ese ámbito para ser desarrolladas por otros instrumentos de planeamiento.



Plan General de Ordenación Urbana.

El documento del Plan General de Ordenación Urbana de Ayamonte, aprobado inicialmente en Abril de 2005, actualmente se encuentra en fase de revisión. Tomando como referencia este texto, encontramos que establece entre criterios y objetivos del plan la necesidad de mejora de las instalaciones del puerto. a la vez que destaca su condición urbana para el

desarrollo de la ciudad. A su vez, hace hincapié en la importancia de los valores naturales y paisajísticos como base de las principales actividades económicas y socio-culturales de la ciudad. Como línea de actuación, propone propiciar los usos de las parcelas colindantes al puerto para «la puesta en valor y reactivación» de la ría.

CALIFICACIÓN. PGOU AYAMONTE



En el plano de calificación del suelo aparece perfectamente delimitada el área que corresponde a la zona de servicio del puerto, calificando el puerto deportivo como equipamiento general y la zona del muelle pesquero y de pasajeros como actividades económicas.

En el plano de ordenación O10. Infraestructuras Portuarias. Áreas de Actuación establece el área de actuación P1 en la zona al Norte del muelle de Portugal, donde se encuentran los antiguos astilleros como área preferente de de actuación y

especifica que, previa redacción del plan especial del Muelle de Portugal, se haga construcción de nuevo muelle de abrigo, mejora y reordenación de la zona de astilleros y su entorno próximo. Este área se corresponde con la situada más al Norte en el área de servicio portuario.

El plano de viario recoge fundamentalmente un sistema general viario en el área de servicio, siendo este la prolongación de la nacional N-431. Recoge también las grandes bolsas de aparcamiento existentes en la zona.

SISTEMA VIARIO. PGOU AYAMONTE



Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva.

Uno de los objetivos generales según memoria de ordenación en cuanto a los espacios y paisajes, es establecer las medidas para integrar la ribera del Guadiana, como elemento singular de gran significación territorial y paisajística que tiene, en la actualidad, un papel marginal. En las Vertientes del río Guadiana es objetivo del Plan configurar un conjunto de interés paisajístico, emblemático para el ámbito, cuya formalización definitiva debe venir asociada a la mejora ambiental de sus paisajes de riberas y vertientes fluviales.

En la síntesis del diagnóstico territorial pone de manifiesto las dificultades que está atravesando el sector pesquero en la comarca y la incertidumbre sobre la actividad pesquera y justifica la transformación a favor de instalaciones deportivas. En relación con las infraestructuras náutico deportivas, el Plan establece los siguientes objetivos:

a) Fomentar y facilitar el uso náutico-deportivo en condiciones de respeto e integración en el medio natural.

b) Determinar las condiciones de ordenación para el desarrollo de las infraestructuras náutico-deportivas.

Entre los objetivos generales y líneas de actuación, por su implicación en la propuesta, destacan los siguientes:

1. Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.

1.1. Desarrollar las infraestructuras de relación con el exterior, identificando los nodos de conexión con los modos aéreo, ferroviario y marítimo.

1.2. Localizar las áreas logísticas que sirvan de nodo de enlace con los mercados exteriores.

1.3. Reforzar el soporte relacional con el Andévalo, favoreciendo la complementariedad de funciones territoriales con este ámbito.

1.4. Regular las condiciones en las que el ámbito debe acoger funciones recreativas para los residentes en las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla.

4. Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y su más adecuada integración territorial.

4.1. Integrar los recursos y potencialidades de la franja interior del ámbito en el espacio turístico costero.

4.2. Articular las diversas unidades del espacio turístico, considerando las necesidades específicas de movilidad de la población turística y la accesibilidad entre las unidades funcionales que lo constituyen.

6. Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.

6.1. Proteger los espacios naturales y favorecer su uso naturalístico y recreativo

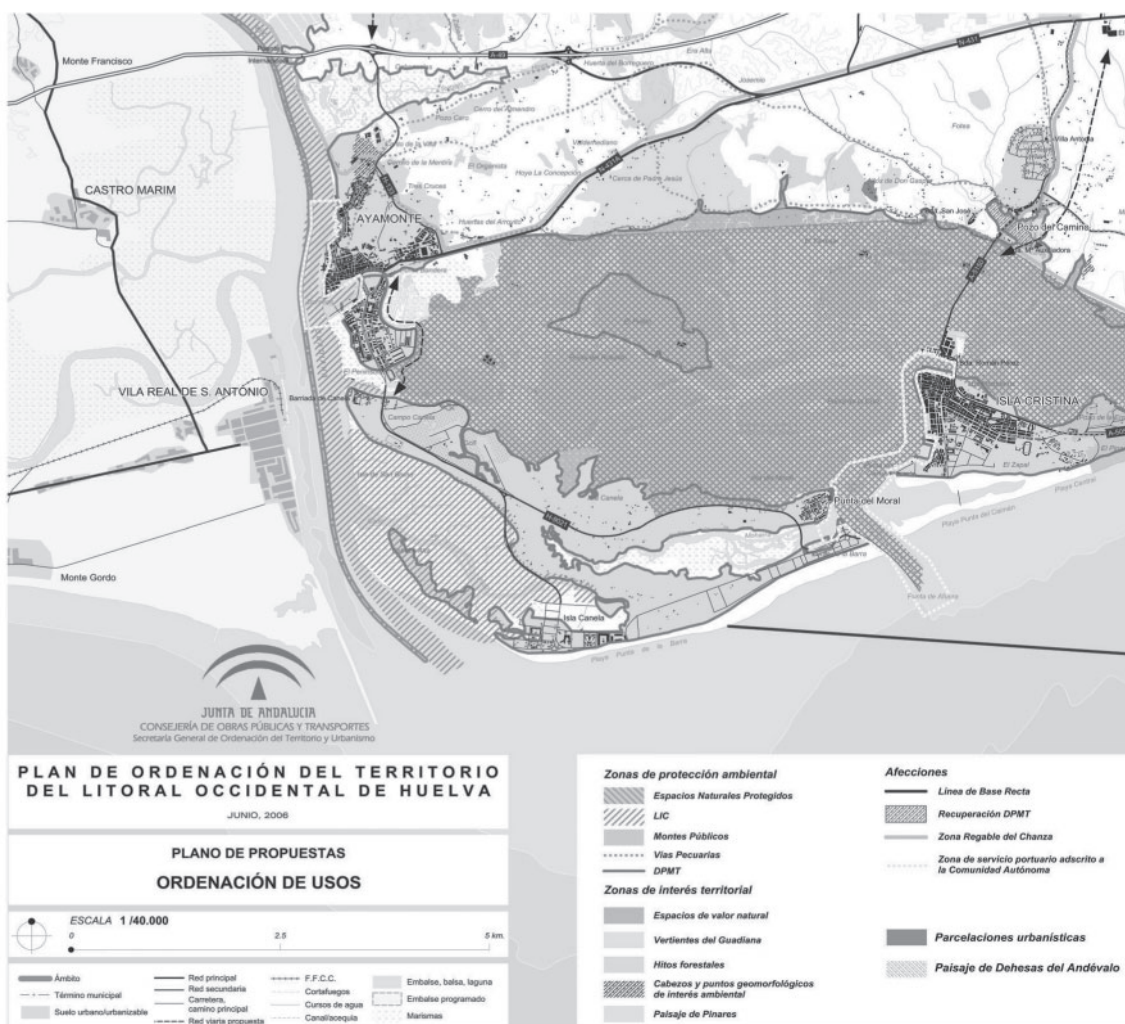
6.2. Identificar los elementos constituyentes del paisaje del ámbito y la regulación y ordenación de su uso.

6.3. Identificar y proteger los elementos que forman parte de la identidad cultural del ámbito.

6.4. Contener la presión transformadora del entorno inmediato de los espacios naturales protegidos, y favorecer la integración de estos espacios en las dinámicas territoriales del ámbito.

En las Vertientes del Guadiana que se delimitan en el plano de Ordenación de Usos no estarán permitidas las viviendas y edificaciones aisladas destinadas a la explotación agraria y cualquier otro tipo de construcciones e instalaciones, incluidas las de interés público, exceptuando las instalaciones de apoyo al uso recreativo que fomenten el uso y disfrute público de este espacio.

POTLOH. PLANO DE ORDENACIÓN DE USOS



En este mismo plano de ordenación, dentro del apartado de afecciones, delimita el área de servicio portuario adscrita a la comunidad autónoma. En el apartado de zonas de protección ambiental, clasifica como Lugar de Interés Comunitario (LIC), de la red Natura 2000, todas las aguas en el área, incluyendo la dársena.

8. POTENCIALIDADES Y OPORTUNIDADES DE MEJORA.

Tomando como punto de partida el análisis realizado, y dentro del ámbito que comprende el presente Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Ayamonte, se han detectado las situaciones que precisan ser mejoradas para un mejor funcionamiento de las actividades que tienen encaje funcional en la zona de servicio del puerto así como sus potencialidades en relación a los usos que en ella se desarrollan y otros posibles que todavía no habían sido contemplados.

1. Frente fluvial.



Comprende tres zonas diferenciadas:

- La zona al norte del muelle pesquero, actualmente ocupada por antiguos varaderos y naves donde se realizan actividades relacionadas con la pesca y reparación de embarcaciones en su extremo más próximo al muelle pesquero. Su delimitación por el norte presenta las tensiones propias del dominio público marítimo-terrestre que se pretende integrar en el medio urbano; paseos, calles, instalaciones deportivas mediante un proceso de hechos consumados. No toda esta zona del dominio público encuentra justificación para integrarse en la zona de servicio portuaria, por lo que será necesario realizar un tratamiento acorde con lo previsto por la Ley de Costas.

En su parte más ancha, esta zona puede albergar instalaciones portuarias para varada y mantenimiento de embarcaciones, constituyendo el emplazamiento óptimo para el área técnica de la que hasta ahora carece el puerto de Ayamonte, así como una zona para embarcaciones ligeras con rampa sobre el cauce fluvial.

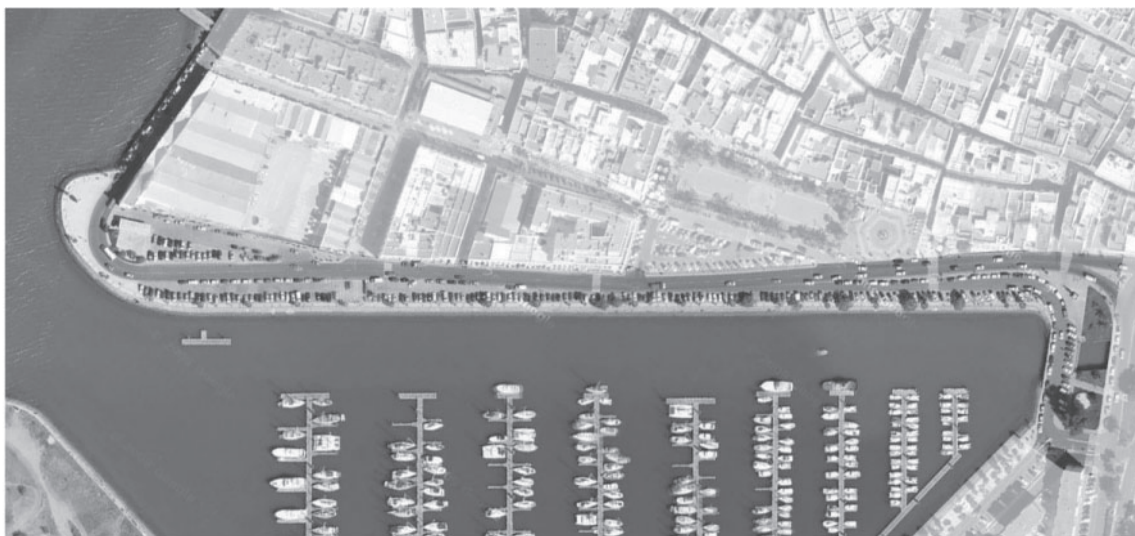
- Una dilatación de la ribera da lugar a la explanada del muelle pesquero con sus edificios propios de lonja y fábrica de hielo y un aparcamiento de carácter urbano en solución de continuidad con el muelle de Portugal, desde donde se realiza el transporte público marítimo a Vila Real de Santo Antonio.

- Finalmente se localiza el paseo fluvial que ocupa una estrecha banda dentro del área de servicio, a lo largo de los

terrenos aledaños a la margen izquierda del río Guadiana, hasta la bocana del puerto deportivo. Esta zona está recorrida longitudinalmente por una vía de circulación y orientada hacia Portugal, dominándose el paisaje marismeño de gran interés natural que forma el río Guadiana en su tramo final desde el puente internacional hasta Vila Real de Santo Antonio.

La ordenación actual del frente fluvial dificulta sin embargo el disfrute de estos valores paisajísticos con una orilla fragmentada en usos diversos, de difícil acceso peatonal y con gran cantidad de obstáculos visuales. El área comprende, en el lado de la ciudad, una amplia zona frente al muelle pesquero utilizada como aparcamiento y que a día de hoy está totalmente saturada y no cuenta con los recorridos peatonales adecuados, aumentando el aislamiento visual y funcional del frente portuario con la ciudad. El paseo fluvial se limita a una estrecha franja de acerado desde el sur del muelle de pasajeros hasta la baliza que señala la entrada al puerto deportivo delante del cual se permite el estacionamiento de vehículos. El borde fluvial al norte del puerto deportivo presenta unas privilegiadas vistas del río y del puente internacional y sin embargo se encuentra en un alto estado de deterioro y carece de acerado. La escasez de plazas para estacionamiento de vehículos o de parada de autobuses dificulta el acceso al muelle de viajeros del visitante. El muelle tan solo cuenta con dos pequeñas casetas de venta de pasajes.

2. Frente Norte de la dársena recreativa.



Comprende la zona del área de servicio que va desde la bocana de entrada a la dársena deportiva hasta la entrada al recinto de la dársena recreativa, incluyendo el puente sobre la entrada al estanque de la ribera. Esta zona está recorrida longitudinalmente por una vía de circulación que en su último tramo cruza el puente y da acceso al recinto del puerto deportivo. Paralelamente se desarrolla un estrecho paseo peatonal con arbolado por el borde de la dársena de apenas tres metros de ancho que se interrumpe al llegar al puente. Entre este paseo y la vía de circulación aparece un espacio vacío de ancho variable que va desde los 14 a los 4 metros que actualmente es usado como aparcamiento. En la zona del puente

aparecen dos zonas verdes que, al encontrarse entre dos vías de circulación, se encuentran aisladas de los recorridos peatonales, así como un área de aparcamiento. El paseo peatonal de este modo no tiene continuidad ni hacia la zona del puerto pesquero ni hacia el puerto deportivo y su imagen está condicionada por la abundancia de vehículos estacionados y su escasa dimensión. Debemos también destacar que existe un segundo acceso rodado al puerto deportivo desde la Avenida Alcalde Narciso Martín Navarro y muy próximo a la glorieta sobre el puente lo que podría hacer innecesario el acceso al mismo desde la Avenida Vila Real de Santo Antonio.

3. Dársena recreativa y espacios terrestres asociados.



Se trata de un amplio recinto con acceso rodado y peatonal restringido. Desde el acceso se desarrolla un paseo peatonal que bordea la dársena y que sirve a los pantalanés de atraque, así como una vía de circulación que recorre todo el recinto longitudinalmente y por la que se accede al área de aparcamientos. El recinto está poco edificado, destacando un conjunto de naves y un pequeño edificio provisional de servicios del puerto deportivo, estando la mayor parte de su superficie ocupada por solares vacíos para almacenaje de redes y aperos para la pesca. Aunque los pantalanés están dotados con instalación eléctrica y agua, existen pocos servicios asociados y usos complementarios a la actividad deportiva, así como se destaca la ausencia de varadero, grúa y área técnica para reparación de embarcaciones. La gran superficie infrutilizada en el sector supone una oportunidad de ampliación y mejora de los servicios portuarios y su integración en la trama urbana adyacente.

9. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN.

La ordenación que se propone para la zona de servicio del puerto de Ayamonte parte del reconocimiento de la situación actual del puerto y trata de responder a las demandas y potencialidades que se plantean sobre el puerto de Ayamonte. Ya hemos hecho hincapié anteriormente en la situación actual del puerto y carencias y oportunidades de mejora que posee y teniendo como marco de referencia estas consideraciones, se establecen los siguientes objetivos generales para el desarrollo de la ordenación:

- Disponer un área técnica para varada de la flota profesional y de recreo propiciando además la formalización del borde norte de la zona de servicio.

- Dotar al frente fluvial de los elementos necesarios para el fácil acceso y disfrute del mismo por parte de los ciudadanos y visitantes.

- Ampliar la capacidad del puerto deportivo.

- Dotar al puerto deportivo de las infraestructuras y los servicios necesarios para prestar servicio a la flota y tripulación de recreo y sus actividades complementarias.

- Poner en valor el paisaje del río Guadiana como elemento patrimonial de la ciudad.

- Mejorar los accesos y los servicios al usuario del embarcadero de pasajeros y vehículos.

- Posibilitar el desarrollo de actividades complementarias al uso náutico-recreativo.

- Ampliar los espacios libres permitiendo la reubicación de áreas de aparcamientos.

10. ORDENACIÓN PROPUESTA.

La ordenación propuesta justifica la delimitación de una zona de servicio portuario de una extensión ligeramente superior a las 44 ha, de las cuales cerca de 31 corresponden a lámina de agua y el resto, del orden de 14 ha, a espacios terrestres, contemplándose nuevos contornos del borde marítimo para la ampliación de la lámina de agua en la dársena recreativa y el nuevo frente del extremo norte donde se propone zona para embarcaciones ligeras y área técnica.

La configuración definitiva de los citados contornos del frente portuario deberá ser fijada mediante los correspondientes proyectos de construcción, planteándose una ampliación de la lámina de agua de la dársena recreativa de hasta 40.000 m², mientras que el nuevo frente portuario norte implicaría rellenos en una extensión del orden de los 7.000 m² para generar las nuevas explanadas.

ZONA DE SERVICIO PROPUESTA



ZONA DE SERVICIO. ÁREAS TERRESTRES Y LÁMINA DE AGUA

TIPO	SUPERFICIE [ha]	%
AREAS DE TIERRA	13,7	30,9
LÁMINA DE AGUA	30,6	69,1
TOTAL AREA DE SERVICIO	44,3	100,0

ZONIFICACIÓN



Los usos permitidos en la zona de servicio del puerto de Ayamonte son los siguientes:

Usos en tierra.-

- Náutico-Recreativo: Desarrollo de la actividad náutico-recreativa, acceso y movilidad de los usuarios, así como el estacionamiento de vehículos de usuarios. Se permite la instalación de edificaciones para la dotación de los servicios necesarios a las tripulaciones de la flota de recreo tales como aseos, vestuarios, administración, punto limpio, así como instalaciones para embarcaciones ligeras. Se prohíben aquellas actividades que puedan originar ruidos o causar molestias a los usuarios del puerto y vecinos del entorno, como discotecas o establecimientos de diversión nocturna.

- Pesquero: Descarga de la pesca, acopio y reparación de redes, disposición de cuartos para armadores, naves para actividades relacionadas con actividad pesquera extractiva, oficinas y punto limpio. No se permite el empleo de los espacios asignados al uso pesquero para realizar mantenimiento, reparación de embarcaciones de ningún tipo ni acopio de embarcaciones en época de invernada. Se admitirá el atraque, y operaciones asociadas, de aquellas embarcaciones destinadas a actividades turísticas que por sus exigencias operativas no puedan utilizar la dársena para embarcaciones de recreo, siempre que las mismas resulten compatibles con el uso pesquero que es de carácter prioritario.

- Tráfico Comercial: Desarrollo del transporte marítimo público de pasajeros y vehículos, incluyendo las instalaciones auxiliares precisas para ello, y el acceso y movilidad de los usuarios y los vehículos objeto de transporte marítimo.

- Pesquero y Náutico-recreativo. Varadero: Instalación de los medios necesarios para la varada de embarcaciones (travel-lift, grúa, toro, etc.) y zona de mantenimiento, reparación, carenado de embarcaciones y punto limpio, incluyendo la edificación de las naves, edificaciones y equipamientos precisos para el desarrollo de las actividades propias de un área técnica.

- Complementario: Desarrollo de actividades complementarias a las náutico-recreativas, pesquera y de tráfico comercial. Entre estas actividades se incluyen áreas de aparcamiento en superficie y bajo rasante así como tiendas de venta de efectos navales, servicios de restauración y edificios para servicios higiénicos.

- Administración y Servicios: Se prevé en el frente del muelle de Portugal la construcción de un edificio en el que se incluyan taquillas para venta de pasajes y servicios de atención a pasajeros, oficinas de información y turismo, servicios admi-

nistrativos, área de restauración y mirador. De igual forma en el extremo suroeste se reserva una parcela para la ubicación de edificio de administración y servicios.

Además de estos usos portuarios, existen usos compatibles con la actividad portuaria coincidentes con concesiones procedentes del traspaso de las instalaciones, tales como la administración de Hacienda y el edificio de la antigua Aduana de Ayamonte, actualmente destinada a servicios administrativos municipales.

Usos en la lámina de agua.

La lámina de agua asignada a los espacios portuarios de Ayamonte se extiende sobre la dársena de recreo y las zonas de agua de la ribera del Guadiana comprendidas entre el almacén de señales de balizamiento en su extremo norte y un punto situado a 250 metros al sur de la bocana, abarcando las aguas necesarias para las áreas de fondeo asociadas al puerto, y los espacios precisos para las maniobras de aproximación y atraque a los pantalanes recreativos, los muelles pesquero y comercial, y el varadero.

Las áreas de fondeo se limitarán a una distancia de un cuarto de milla náutica desde la línea de muelle.

La línea de atraque pesquero se corresponde con los muelles asociados a la zona que tiene asignado el uso pesquero. Las operaciones de atraque de las embarcaciones destinadas a actividades turísticas que por exigencias operativas no puedan emplear la dársena recreativa podrán desarrollarse en el muelle pesquero de modo puntual cuando resulten compatibles con el uso pesquero de carácter prioritario.

Por su parte, la estancia de la flota recreativa en puestos de atraque se desarrollará en la dársena recreativa.

11. PROPUESTA DE INTERVENCIONES.

Para alcanzar el modelo de ordenación propuesto se precisarán una serie de intervenciones:

A. Área técnica y zona de servicios en la zona norte.

Creación en el extremo norte del espacio portuario de un área técnica de superficie superior a los 15.000 m², así como una zona destinada a embarcaciones ligeras y escuela de vela, y área de recepción para embarcaciones fondeadas.

La formalización de esta nueva explanada en su borde más al norte podrá solucionar el estrangulamiento del sistema general viario y permitirá abrir un amplio espacio urbano sobre la ribera.



B. Remodelación de la zona pesquera.

Reordenación del tráfico rodado mediante nuevas alineaciones del viario y la reordenación de la zona de aparcamiento existente que da servicio a la lonja, muelle pesquero y embarcadero de pasajeros permitiendo la incorporación de espacios libres, la continuidad de recorridos peatonales y el acceso y

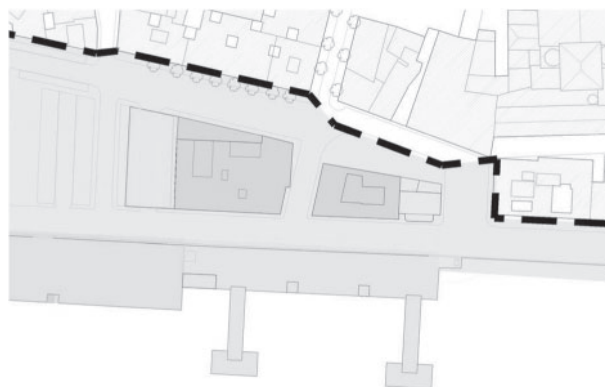
estacionamiento de autocares y posibilitando la construcción de aparcamiento bajo rasante.

Prolongación del paseo hacia el norte, reubicando instalaciones del muelle pesquero, y dando continuidad al itinerario de ribera.

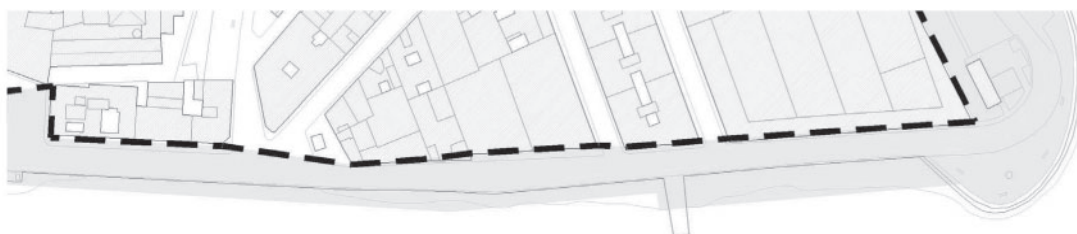
**C. Potenciación del transporte de pasajeros hacia Portugal.**

Mejora de las instalaciones actuales al servicio del transporte público marítimo de pasajeros mediante la construcción de un edificio en altura, que se constituya en nueva referencia visual para el puerto, albergando los servicios necesarios para la actividad comercial y náutico-deportiva, y dotado de zona de espera y recepción de pasajeros, venta de pasajes, información, mirador aseos y otros servicios.

Mejora de los accesos peatonales creando un nuevo paseo fluvial y facilitando la aproximación de los pasajeros desde el nuevo aparcamiento o desde el casco urbano.

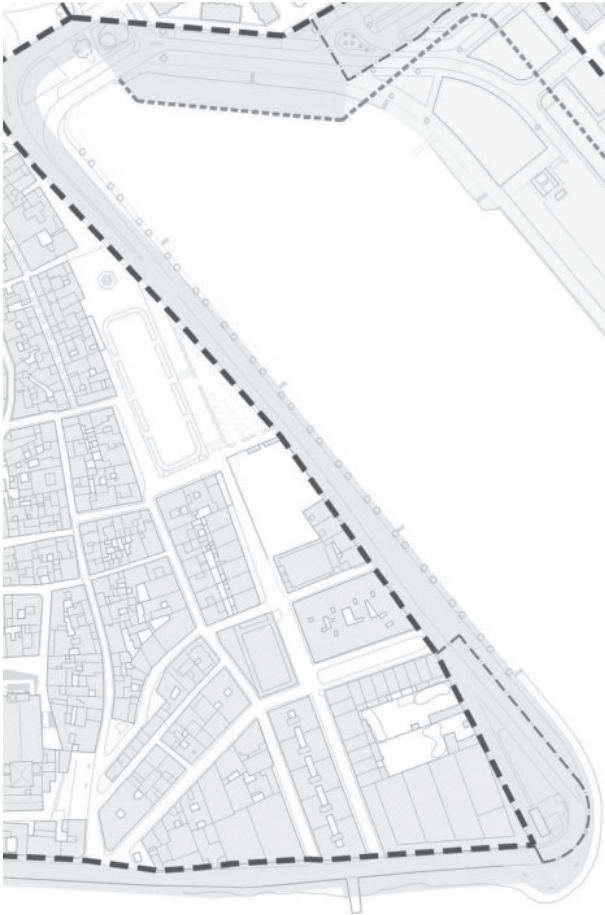
**D. Prolongación del paseo fluvial.**

Reurbanización del trazado viario y Acerados, dotando a la urbanización del mobiliario urbano adecuado, y permitiendo la configuración de un nuevo paseo peatonal mediante construcciones ligeras que permitan ampliar la plataforma útil disponible.



E. Construcción de aparcamiento bajo rasante y ampliación y remodelación del paseo en Avenida Vila Real De Sto. Antonio.

Eliminación del vial y los aparcamientos que lindan con la Avenida Vila Real de Santo Antonio permitiendo la continuidad de los recorridos peatonales hasta el puerto deportivo y dotando a la urbanización del arbolado y mobiliario urbano adecuado, además de posibilitar la construcción de aparcamiento bajo rasante.



F. Ampliación de la lámina de agua en el puerto deportivo y mejora de servicios.

Ampliación de la lámina de agua mediante el retranqueo del borde de la escollera en torno a 50 metros, posibilitando el incremento de la capacidad de atraque.

Dotación de zona de aparcamiento para usuarios, así como construcción de edificios de vestuarios, aseos, almacenes y otros servicios para tripulantes recreativos.

Urbanización de las explanadas de la zona este de la dársena deportiva, dotándola de espacios libres y aparcamientos en superficie (con la posibilidad de disponerlos también bajo rasante).

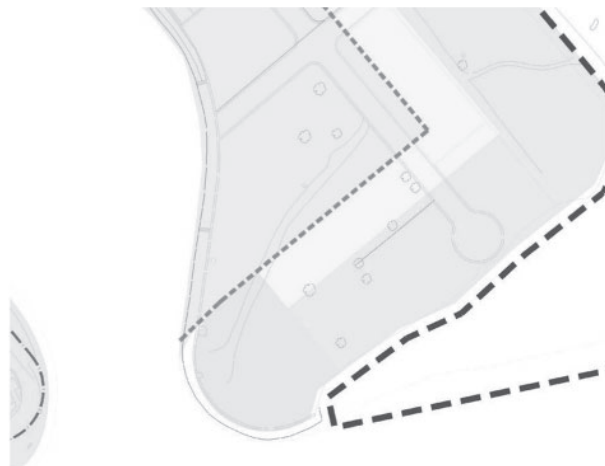


Reordenación de accesos al recinto náutico-recreativo, y de las circulaciones rodada y peatonal.

Potenciación de las potencialidades del contacto entre el espacio portuario y la trama urbana, propiciando el desarrollo de la actividad náutica mercantil, el ocio náutico y la actividad náutico-recreativa mediante edificio de servicios y pasarela peatonal de conexión con el paseo de nueva creación paralelo a la Avenida de Vila Real de Santo Antonio.

G. Creación de zona de servicios.

Urbanización de la zona de contacto del espacio portuario con la ribera del río Guadiana, contemplando la disposición de edificios de administración, control y servicios, la zona de espera y aprovisionamiento de combustible para embarcaciones recreativas, y el desarrollo de posibles actividades complementarias.



12. VIGENCIA Y MODIFICACIONES DE USOS.

El Plan de Usos establece la ordenación pormenorizada del espacio portuario resultante una vez materializada la ampliación de la lámina de agua de la dársena recreativa y ejecutadas las demás actuaciones previstas. En consecuencia, las determinaciones del Plan de Usos para la zona náutico-recreativa afectada por la ampliación de la lámina de agua entrarán en vigor una vez se resuelva, en sentido favorable, la concurrencia pública precisa para el desarrollo de la inter-

vención por un operador privado o la Agencia decida acometer directamente la actuación aprobando el correspondiente proyecto de intervención. Hasta ese momento, los suelos comprendidos entre el viario de servicio y el borde sur de la lámina de agua existente podrán destinarse a todo tipo de servicios para la flota de recreo, incluyendo el varadero y el uso complementario. De este modo, los títulos que posibiliten las citadas actividades contemplarán como horizonte final el inicio de la ampliación de la lámina de agua, estableciéndose los oportunos plazos al respecto.



Las determinaciones establecidas por el Plan de Usos tendrán vigencia indefinida.

Aunque la asignación de usos establecida por el Plan se considera vinculante, esta presenta un carácter instrumental en el Plan como procedimiento para la correcta delimitación de la propia zona de servicio portuario sobre la que se desarrolla el Plan.

En consecuencia, cabe contemplar modificaciones no sustanciales del Plan, que no hacen necesaria su modificación formal, de tal modo que únicamente debe procederse a la revisión de este cuando sea planteada una alteración integral de la ordenación propuesta.

13. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES Y ALCANCE ECONÓMICO.

Alcanzar la ordenación propuesta implica una notable transformación de los espacios portuarios, haciéndose necesaria la ampliación de lámina de agua y así como una nueva

definición de los bordes fluviales, siendo preciso culminar procedimientos administrativos de gran complejidad que garanticen la compatibilidad ambiental de las actividades previstas y las intervenciones precisas para poder llevarlos a cabo, así como un uso adecuado del dominio público y su correcta imbricación en el modelo de ordenación territorial contemplado.

De este modo, las distintas actuaciones precisas para materializar la ordenación final propuesta exigen unos plazos amplios, no solo por la complejidad de las obras que comportan, sino por los intereses particulares y colectivos que resultan afectados.

Se entiende que el horizonte temporal para alcanzar la situación propuesta debe situarse en no menos de ocho años. Esta hipótesis se considera básica para la asignación de los recursos económicos precisos.

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

PLAN de USOS de los ESPACIOS PORTUARIOS de AYAMONTE. PROGRAMACIÓN ESTIMADA

ÁREA de INTERVENCIÓN	Millones euros	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
NUEVO ACCESO NORTE	1,250								
NUEVA ZONA EMBARCACIONES LIGERAS y ACTIVIDADES NÁUTICO-RECREATIVAS (NUEVA FACHADA NORTE)	3,350								
NUEVA ÁREA TÉCNICA (FACHADA NORTE)	5,950								
REMODELACIÓN FRENTE ZONA PESQUERA.	4,500								
MEJORA ZONA TRANSPORTE de VIAJEROS y NUEVO EDIFICIO SERVICIOS	2,350								
ADECUACIÓN del PASEO de RIBERA	2,200								
REMODELACIÓN del FRENTE NORTE de la DÁRSENA RECREATIVA. NUEVA URBANIZACIÓN y APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO	5,350								
REMODELACIÓN ACCESO a la DÁRSENA RECREATIVA, ADECUACIÓN BORDE ESTE, EDIFICIO de SERVICIOS y APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO	5,200								
AMPLIACIÓN CAPACIDAD de ATRAQUE DÁRSENA RECREATIVA	3,500								
DESARROLLO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS NUEVA RIBERA RECREATIVA	3,500								
EDIFICIO de ADMINISTRACIÓN y SERVICIOS, COMBUSTIBLE y REURBANIZACIÓN PENINSULA	3,350								
MEJORA de la ACCESIBILIDAD MARÍTIMA	7,300								
TOTAL	47,800								

No obstante, el coste real de las intervenciones, así como el modelo definitivo de implantación de las actividades profesionales, deberá ser definido mediante los correspondientes proyectos de construcción.

De modo preliminar, cabe por tanto estimar que resultará necesaria una inversión media anual en torno a los 3,9 millo-

nes de euros para un horizonte temporal de ocho años, cifrándose la necesidad de participación de la iniciativa privada en la ejecución de las inversiones contempladas en no menos de un 65%.

ANEXOS

1. Antecedentes administrativos.



Puerto de Huelva



Autoridad Portuaria de Huelva

ACTA DE ENTREGA Y RECEPCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA DEL PUERTO DE AYAMONTE

Reunidos en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Huelva, sitas en la Avda. de la Real Sociedad Colombina Onubense nº 1 en Huelva, en el día de hoy veinte de Octubre de 1.995, el Ilmo. Sr. D. Juan Arroyo Senra, como Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva y el Ilmo. Sr. D. José Clavero Salvador, Director Gerente de la Empresa Pública Puertos de Andalucía, en representación de la Comunidad Autónoma de Andalucía, facultado para ello por Decreto 127/1.995, hacen constar que se ha procedido a la entrega por parte del Ilmo. Sr. D. Juan Arroyo Senra al Ilmo. Sr. D. José Clavero Salvador de las funciones, servicios, patrimonio, derechos y obligaciones del Puerto de Ayamonte en base a lo previsto en el apartado C.2 y apartado E del anexo del Real Decreto 1.407/95 de 4 de Agosto sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Andalucía por Real Decreto 3137/1.983 de 25 de Agosto en materia de Puertos (B.O.E. 13.09.95).

Se adjunta a la presente Acta, planos de la zona de servicio del Puerto de Ayamonte, que se entregan.

Como consecuencia de lo expuesto, se traspasan las funciones y servicios y el patrimonio y se hace entrega del material, equipo y expedientes que figuran en la documentación adjunta a la presente.

En prueba de conformidad con lo precedentemente consignado, se procede a la firma de este Acta y Planos, en cuadruplicado ejemplar.

EL PRESIDENTE DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

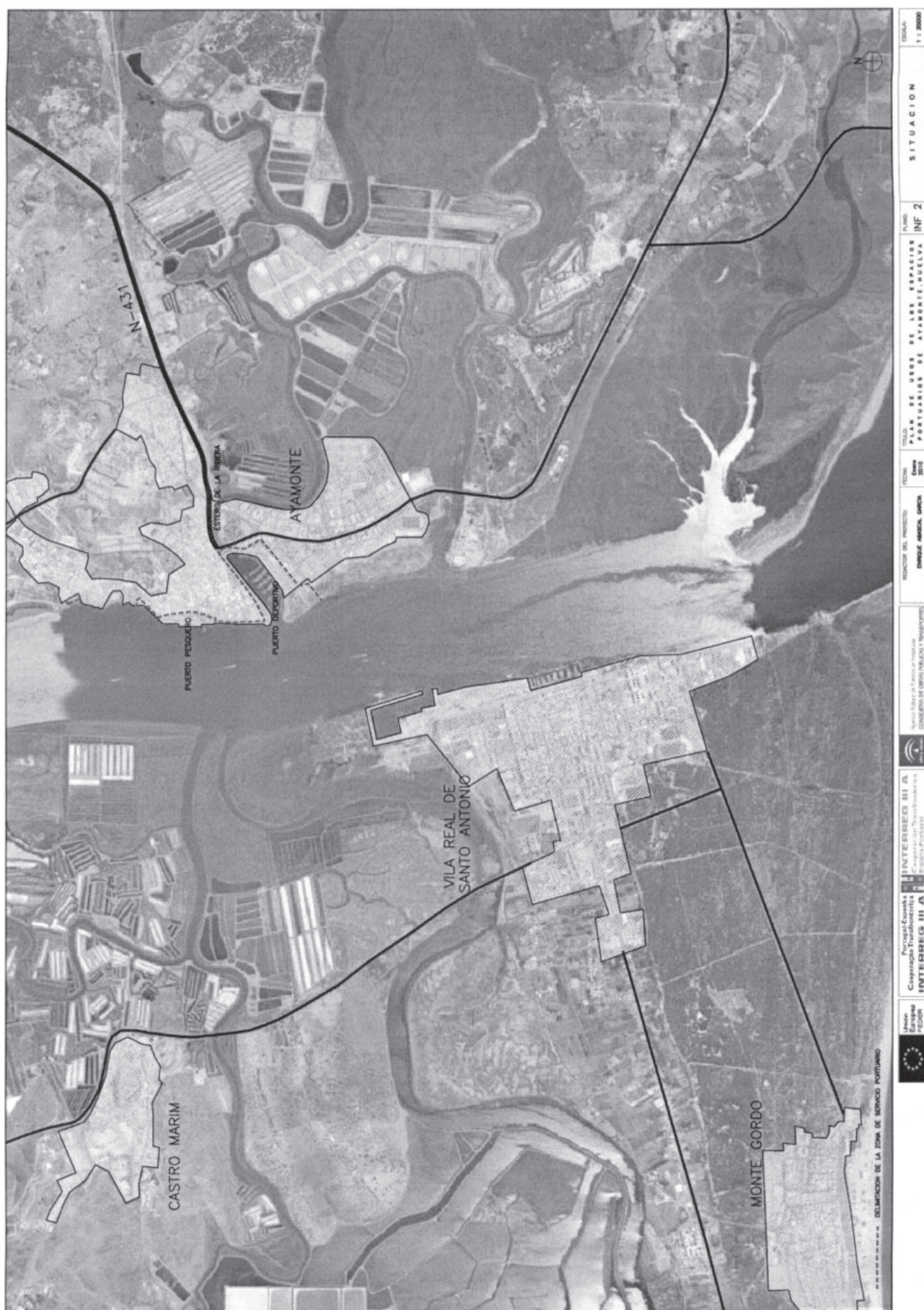
Fdo. Juan Arroyo Senra

EL DIRECTOR GERENTE DE LA
EMPRESA PUBLICA DE PUERTOS
DE ANDALUCÍA

Fdo. José Clavero Salvador

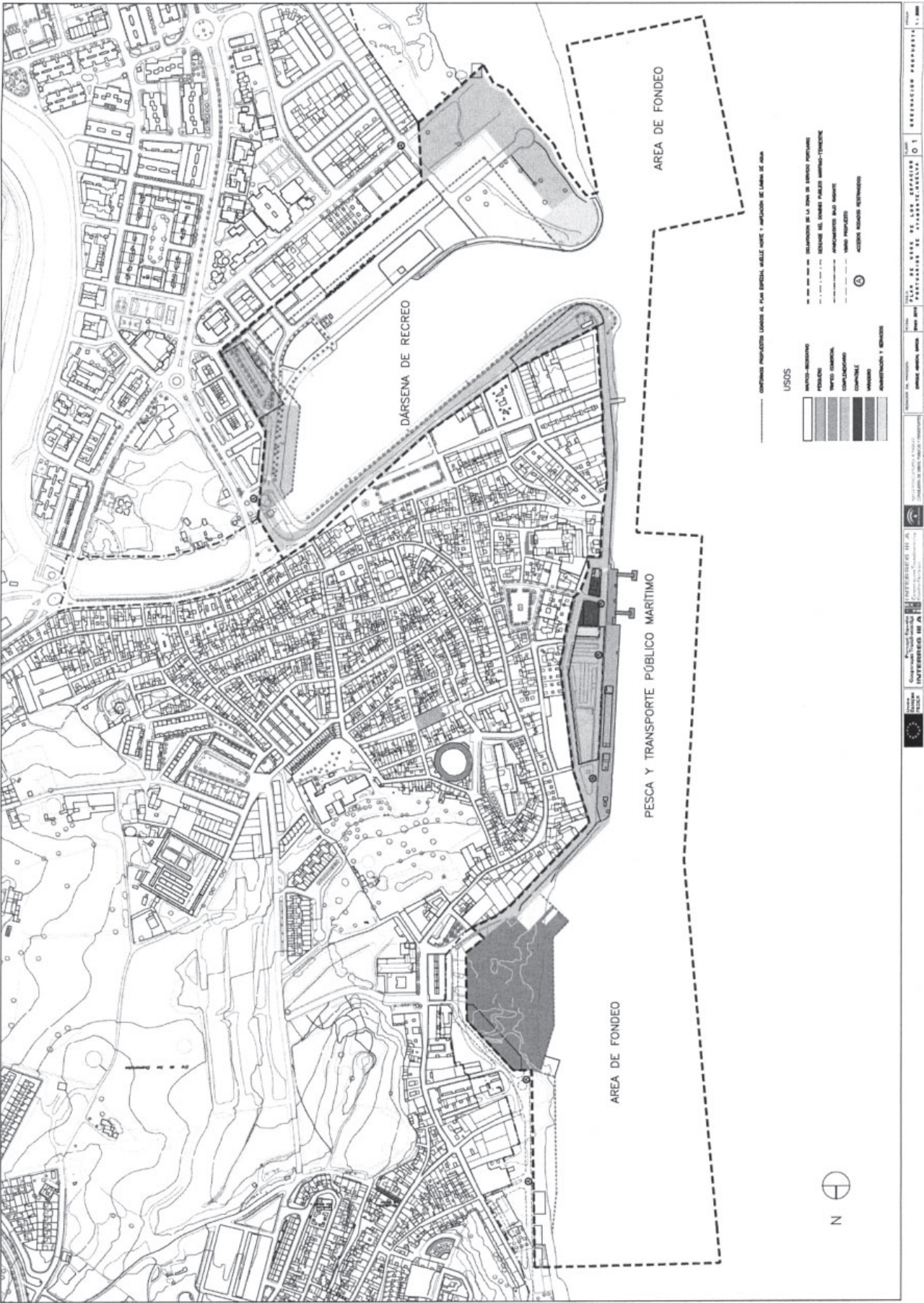
2. Relación de afectados.

SUMINISTRO DE HIELO PESQUERO	ASOCIACIÓN ARMADORES P. MORAL, S.C.A.
CASETA PARA VENTA DETICKETS	TRANSP. FLUVIAL DEL G., S.L.
CASETA PARA VENTA DE TICKETS	GUADITOUR, S.L.
SUMINISTRO COMBUSTIBLE A PESQUEROS	PETROPESCA, S.L.
SERV. DE LONJA, CÁMARA DE REFRIG	ASOCIACIÓN ARMADORES P. MORAL, S.C.A.
LÍNEA SUBTERRÁNEA 15 KW	ENDESA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA, S.L.U.
DARSENA DEPORTIVA ISLA CANELA	ISLA CANELA, S.A.
VARADERO	AURELIO LÓPEZ CARRO
NAVES MANIPULACIÓN PESCADO	ETNOMAYA S.A.
VARADERO	LUIS NEVES DO CARMO











PUBLICACIONES

Textos Legales nº 73

Título: Ley por la que se crea el Consejo Andaluz de Concertación Local



Edita e imprime: Servicio de Publicaciones y BOJA
Secretaría General Técnica
Consejería de la Presidencia

Año de edición: 2009

Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA

Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014-SEVILLA
También está a la venta en librerías colaboradoras

Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación
que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA
al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo

P.V.P.: 1,65 € (IVA incluido)

PUBLICACIONES

Textos Legales nº 74

Título: Ley por la que se crea la Agencia Tributaria de Andalucía y se aprueban Medidas Fiscales y Estatuto de la Agencia Tributaria de Andalucía



Edita e imprime: Servicio de Publicaciones y BOJA
Secretaría General Técnica
Consejería de la Presidencia

Año de edición: 2009

Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA

Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA

Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014-SEVILLA

También está a la venta en librerías colaboradoras

Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo

P.V.P.: 4,47 € (IVA incluido)

PUBLICACIONES

Textos Legales nº 75

Título: Decreto-Ley por el que se adoptan medidas urgentes de carácter administrativo



Edita e imprime: Servicio de Publicaciones y BOJA
Secretaría General Técnica
Consejería de la Presidencia

Año de edición: 2009

Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA

Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA
Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014-SEVILLA
También está a la venta en librerías colaboradoras

Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación
que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA
al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo

P.V.P.: 2,15 € (IVA incluido)

PUBLICACIONES

Textos Legales nº 76

**Título: Ley reguladora de la Mediación Familiar en la
Comunidad Autónoma de Andalucía**



Edita e imprime: Servicio de Publicaciones y BOJA
Secretaría General Técnica
Consejería de la Presidencia

Año de edición: 2009

Distribuye: Servicio de Publicaciones y BOJA

Pedidos: Servicio de Publicaciones y BOJA

Apartado Oficial Sucursal núm. 11. 41014-SEVILLA

También está a la venta en librerías colaboradoras

Forma de pago: El pago se realizará de conformidad con la liquidación
que se practique por el Servicio de Publicaciones y BOJA
al aceptar el pedido, lo que se comunicará a vuelta de correo

P.V.P.: 2,14 € (IVA incluido)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63