

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

ORDEN de 3 de julio de 2008, por la que se aprueba la modificación del Plan de Usos del Puerto de Barbate.

Mediante acuerdo del Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de 13 de julio de 1994, se aprobó el Plan de Usos del Puerto de Barbate, en virtud de lo previsto en el artículo 14.1.b) del Decreto 126/1992, de 14 de julio, por el que se constituyó la Empresa Pública de Puertos de Andalucía y se aprobó su Estatuto.

Las transformaciones operadas sobre la zona de servicio, que incluyen modificaciones sustanciales del perímetro interior del suelo motivan que en el año 2007 la Agencia Pública de Puertos de Andalucía ha elaborado un nuevo Plan de Usos del Puerto de Barbate, modificando así el existente hasta ese momento.

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

De conformidad con lo previsto en el artículo 96 de la Ley 48/2003, los Planes de Usos de los espacios portuarios tienen por objeto establecer los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

Adicionalmente, en relación a la modificación de los Planes de utilización de los espacios portuarios, el artículo 97 de la Ley 48/2003, determina que las modificaciones del Plan de utilización de los espacios portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo 96.

Por lo que se refiere a su tramitación, se ha cumplimentado trámite de información pública mediante publicación en el BOJA núm. 88, de 12 de septiembre de 2007, de conformidad con lo establecido en el apartado tercero del artículo 96 de la Ley 48/2003, sin que se haya presentado alegación alguna al respecto.

En cumplimiento de lo previsto en el referido apartado tercero del artículo 96 de la Ley 48/2003, con fecha 4 de septiembre de 2007, se solicitó informe sobre el texto modificado del Plan de Usos al Ayuntamiento de Barbate, a la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, a la Consejería de Cultura, a la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, a la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y a la Consejería de Agricultura y Pesca.

En fechas 5, 29, 31 de octubre y 26 de noviembre de 2007 la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte y la Consejería de Cultura, respectivamente, emitieron informe en relación al mismo. Los referidos informes no indican la necesidad de introducir modificaciones en el documento.

Asimismo, una vez cumplimentada la referida tramitación se ha recabado con fechas 19 de noviembre y 12 de diciembre de 2007, informe de la Delegación del Gobierno en Andalucía y de la Demarcación de Costas, sin que se hayan recibido los mismos.

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

Finalmente, formulada consulta a la Consejería de Medio Ambiente relativa a la posibilidad de que el referido Plan de Usos estuviese comprendido en el ámbito de aplicación de la Evaluación Ambiental establecida en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, por la misma con fecha 14 de febrero de 2008 se considera no exigible.

El Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en su sesión de 8 de abril de 2008, aprobó la Propuesta de Modificación del Plan de Usos del Puerto de Barbate, acordando su elevación a esta Consejería para su aprobación definitiva, si procede, dado que en virtud de lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, norma que resulta de aplicación en el momento de la aprobación del referido Plan la aprobación de los Planes de Usos compete a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

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

D I S P O N G O

Artículo único. Aprobación de la modificación del Plan de Usos del Puerto de Barbate.

Se aprueba la modificación del Plan de Usos del Puerto de Barbate de 13 de julio de 1994, de conformidad con lo previsto en el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía

Disposición final única. Entrada en vigor.

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

Sevilla, 3 de julio de 2008

MARÍA DEL MAR MORENO RUIZ
Consejera de Obras Públicas y Transportes

MODIFICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO DE BARBATE. PLAN DE UTILIZACIÓN

Í N D I C E

MEMORIA

1. Antecedentes.
2. Situación actual de la zona de servicio.
3. Ordenación vigente.
4. Actividad portuaria.
5. Entorno y relación con la ciudad.
6. Ordenación Territorial.
7. Bases y objetivos de la ordenación.
8. Ordenación propuesta.
9. Intervenciones de la propuesta.
10. Programación económico-financiera.
11. Carácter de la modificación.

ANEJOS

A-1. Antecedentes administrativos.

PLANOS

1. Antecedentes

El puerto de Barbate fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3137/1983,

de 25 de agosto, recogiendo la actual delimitación de la zona de servicio portuaria en acta y planos suscritos con fecha 8 de marzo de 1996 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Como instrumento básico para la ordenación del dominio marítimo-terrestre adscrito para uso portuario, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía redactó en 1994 el Plan Director del Puerto de Barbate.

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

En el BOJA núm. 9, de 21 de enero de 1997, fue publicado el acuerdo de aprobación del Plan Director, con carácter de plan de utilización, quedando establecida la correspondiente delimitación de la zona de servicio portuario.

Con objeto de articular la coordinación necesaria con las administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio se acordó en marzo de 1995 formular el Plan Especial del Puerto de Barbate.

En marzo de 1998 el Consejo de Administración de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía aprueba el texto del Plan Especial que es remitido al Ayuntamiento de Barbate, como autoridad urbanística, para su tramitación. Se inicia entonces un proceso de discusión técnica con el objeto de alcanzar un Documento que pueda ser objeto de aprobación inicial por parte del Ayuntamiento como autoridad urbanística competente, que se prolonga durante varios años, produciéndose mientras tanto la entrada en vigor de la nueva Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La aplicación de la nueva norma viene obligada y se origina un nuevo marco para la tramitación del documento.

El dilatado periodo de tramitación significó la modificación de algunas de las premisas básicas sobre las que fue planteado, de tal modo que venía exigida una profunda revisión de su contenido. A pesar de ello el documento finalmente elaborado contenía determinaciones derivadas del PGOU vigente, que no han sido mantenidas en el documento de Avance de la revisión del mismo.

Paralelamente el puerto de Barbate ha sufrido una importante transformación con la realización de los rellenos adosados al contradique, que suponen la incorporación de más de 3 ha de suelo, superficie no considerada en el plan de usos aprobado en julio de 1994.

Asimismo, existen oportunidades de implantación de nuevas actividades que deben ajustarse al planeamiento urbanístico o al plan de usos del puerto.

Consecuentemente, y siguiendo la pauta de la Ley 48/03, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, parece lo más operativo abordar con carácter inmediato la modificación del plan de usos vigente y proceder a su tramitación de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta norma.

2. Situación actual de la zona de servicio.

- Límites.

El puerto de Barbate o de la Albufera se localiza en la ensenada del mismo nombre, al suroeste del núcleo urbano

de Barbate, entre las playas de la Hierbabuena y del Carmen. Se trata de un tramo de costa de suave batimetría que a partir de las últimas estribaciones de la sierra Mesa de Meca se desarrolla hasta la desembocadura del río Barbate, caracterizándose por amplias playas arenosas y muy cercano al acantilado de Barbate.

La zona de servicio como espacio funcional se asienta sobre el dominio público marítimo-terrestre y fue objeto de acta suscrita con fecha 8 de marzo de 1996 por la Dirección General de Costas y la Gerencia de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

El límite Norte de la zona de servicio lo constituye el cerramiento que discurre desde el extremo de Levante hasta el de Poniente a lo largo de 1 km.

Al Oeste y al Sur el límite lo constituyen el dique y la banda de resguardo de agua al pie del manto principal.

Desde el morro del dique, la poligonal se aproxima en línea recta a un punto sobre el pie del talud del contradique situado a 240 metros del extremo Norte de la primera alineación del contradique.

En total la superficie de dominio público marítimo-terrestre ocupada por la zona de servicio y el espacio exterior al cerramiento asciende a 658.106 m².

- Acceso y Comunicaciones.

El acceso al puerto de Barbate se realiza por medio de la A-393 que conecta Barbate con la N-340 a la altura de la Barca de Vejer, al este de Vejer de la Frontera, mediante un recorrido de unos 8 km.

Atravesando la ciudad en dirección a Caños de Meca se encuentra el acceso de Levante y en el extremo opuesto del cerramiento el acceso de Poniente.

Ambos accesos están unidos también por una vía interior y adyacente al cerramiento.

- Disposición de la zona de servicio.

La zona de servicio portuario se extiende en una superficie total de 65,81 ha, correspondiendo en la configuración actual del puerto 20,17 ha a espacios terrestres útiles y 31,75 ha a agua abrigada. El resto del dominio adscrito es ocupado por obras de abrigo y aguas exteriores no abrigadas.

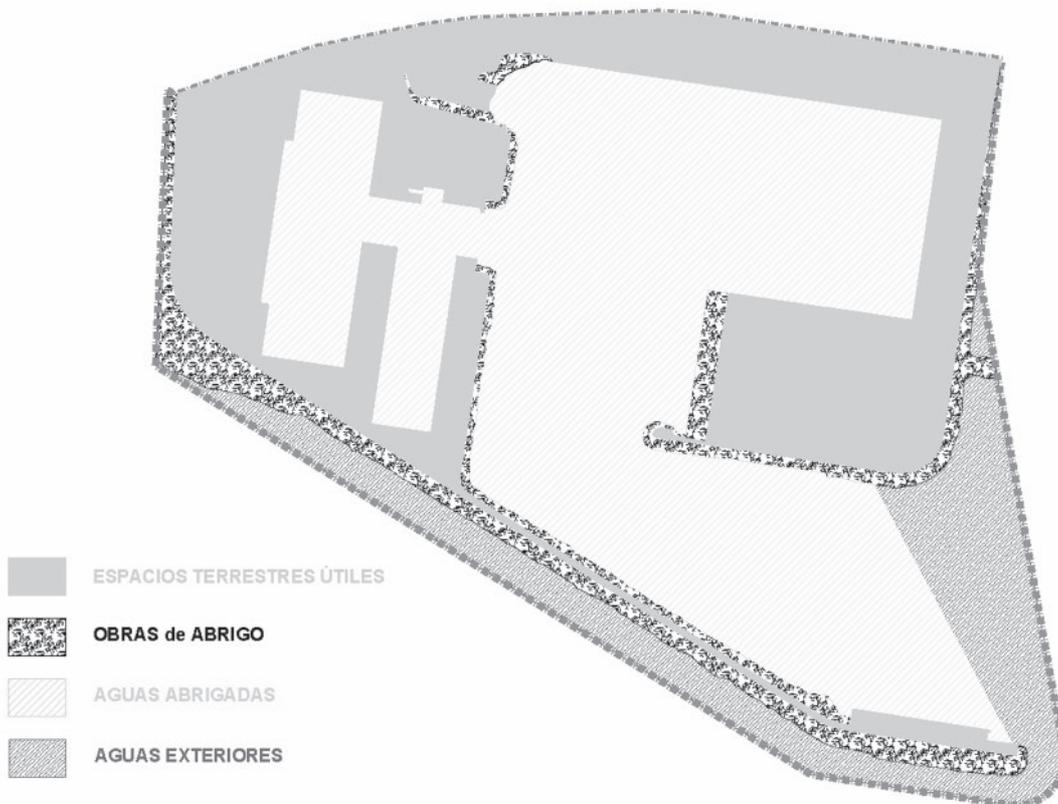
La actual distribución de usos y actividades de la zona de servicio se corresponde, básicamente, con el modelo definido en el Plan Director de 1994 que puede sintetizarse en un puerto pesquero en proceso de reconversión en el que se implanta la actividad náutico-recreativa y actividades complementarias.

ZONA DE SERVICIO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

TIPO	m ²
ESPACIOS TERRESTRES ÚTILES	201.608
AGUA ABRIGADA	317.474
OBRAS DE ABRIGO	55.629
AGUAS EXTERIORES	83.395
TOTAL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE ADSCRITO	658.106

Descontando obras de abrigo y las aguas exteriores que se sitúan entre las obras de abrigo exteriores y la delimitación de la zona de servicio portuario, se obtiene una superficie total a efectos de funcionalidad portuaria de 519.082 m² con una relación agua/tierra de 1,57.

SITUACIÓN ACTUAL. TIPOLOGÍAS



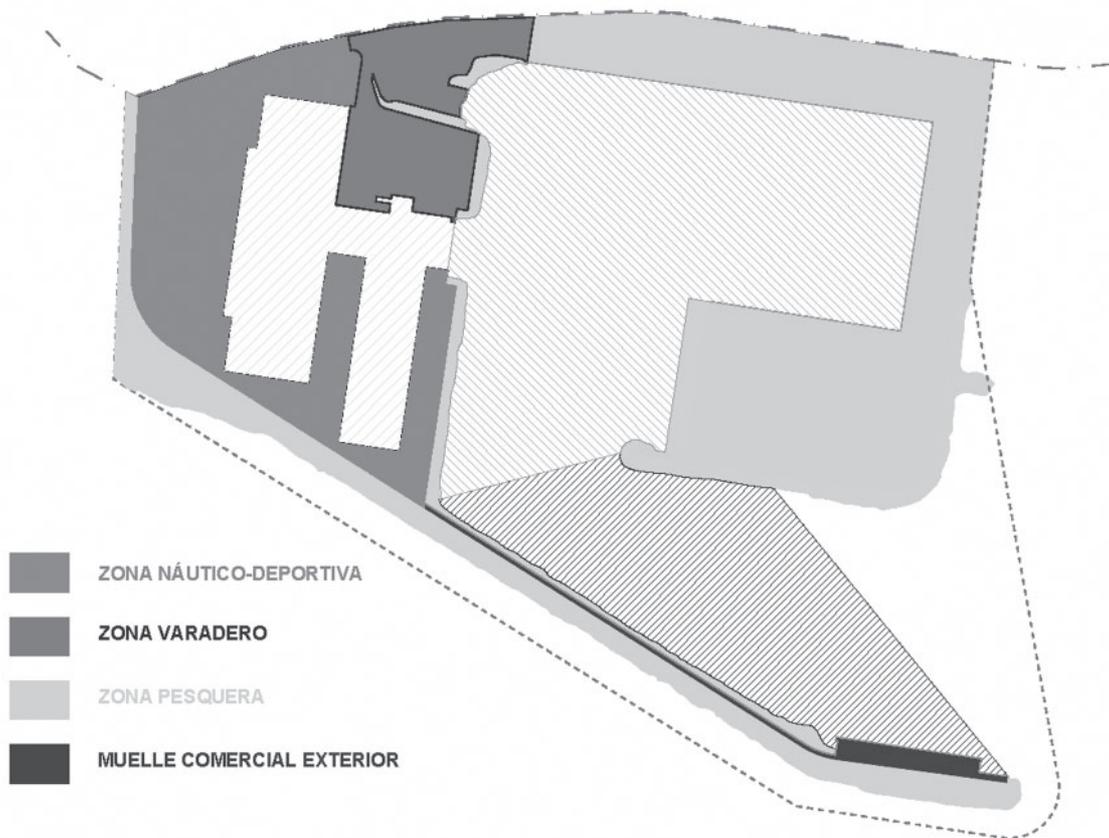
Actualmente la zona de servicio comprende las siguientes áreas funcionales:

- Actividades relacionadas con la pesca situada entre la ribera y el contradique
- El varadero sobre la ribera limitando la zona pesquera por Poniente.
- La zona náutica de recreo apoyada en las dos primeras alineaciones del dique.

- El muelle exterior adosado al dique en las proximidades del morro.

Estas cuatro áreas mantienen la configuración prevista en el Plan Director en cuanto a la relación suelo/agua, salvo la destinada a las actividades pesqueras que, en su parte próxima al cambio de alineación del contradique, ha incrementado la superficie de suelo en cerca de 3 ha mediante rellenos efectuados sobre fondos rocosos de poco calado conformando una nueva explanada.

ESQUEMA FUNCIONAL ACTUAL



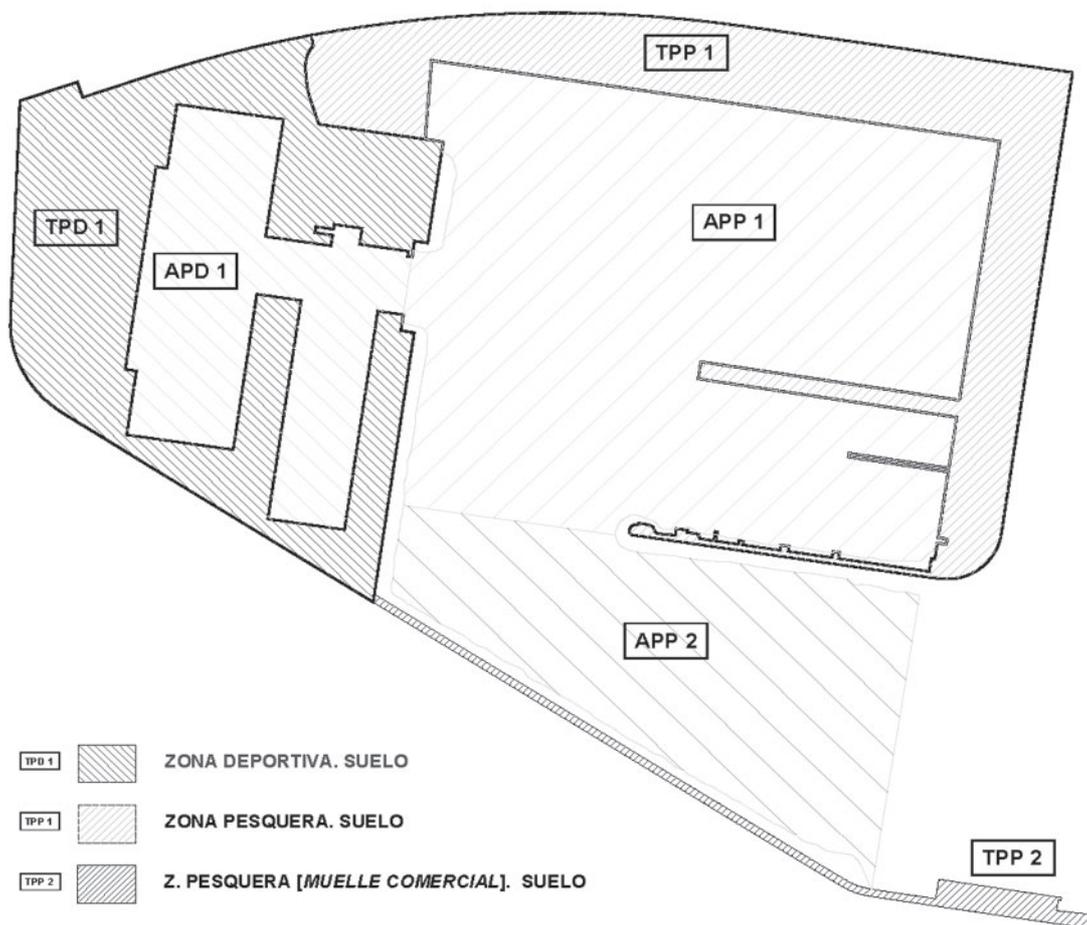
SITUACIÓN ACTUAL. DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL

DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL ACTUAL	SUELO) (m²)	AGUA ABRIGADA (m²)	RELACIÓN AGUA/TIERRA
ZONA VARADERO	28.134		
ZONA NÁUTICO-DEPORTIVA	64.014	53.693	0,84
ZONA PESCA	95.709	165.018	1,72
ZONA MUELLE COMERCIAL	7.238	98.763	13,65
ACCESOS	6.513	0	
TOTAL	201.608	317.474	1,57

3. Ordenación vigente.

La ordenación vigente se corresponde con el Plan Director aprobado en julio de 1994, recogiendo en los siguientes esquemas la asignación de usos:

PLAN DIRECTOR. ASIGNACIÓN DE USOS



El Plan Director contempla por tanto una superficie útil de 494.691 m² con una relación agua/tierra de 1,92 diferenciando dos áreas funcionales asignadas a usos pesquero y deportivo y que se corresponden con los espacios portuarios de levante y poniente.

TOTAL PUERTO	[m ²]
TIERRA	169.377
AGUA	325.314
TOTAL	494.691

PLAN DIRECTOR. SUPERFICIES

ZONA PESQUERA		[m ²]
TIERRA		
	TPP1	81.087
	TPP2	7.203
	TOTAL	88.290
AGUA		
	APP1	192.819
	APP2	82.475
	TOTAL	275.294
TOTAL		363.584
ZONA DEPORTIVA		[m ²]
TIERRA		
	TPD1	81.087
AGUA		
	APD1	50.020
TOTAL		131.107

4. Actividad portuaria

El puerto de Barbate es base de operaciones pesqueras, náutico-recreativas y de tráfico comercial.

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

- Actividad pesquera.

Actualmente la flota que desembarca por el puerto se compone de 82 embarcaciones, de las cuales 39 se dedican al cerco, 31 emplean artes de pesca artesanal, y 12 están destinadas a la pesca del sable.

Las características más importantes de la flota se recogen en la siguiente tabla:

CARÁCTERIZACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA

PARÁMETRO	ESLORA (m)	MANGA (m)	ARQUEO GT
VALOR MEDIO	15,9	4,6	54
VALOR MÁXIMO	24,0	5,7	140,8
TOTAL	1.302,2	377,2	4.428

La flota dispone de una línea de muelle ligeramente superior a los 900 m, una lonja de 2.695 m², fábrica de hielo con capacidad de producción de 50 toneladas diarias, y 110 cuartos de armadores como principales infraestructuras y equipamientos.

En los últimos años el volumen de pesca desembarcado se ha estabilizado en torno a los tres millones de toneladas, muy lejos de las cifras alcanzadas en la última etapa de vigencia de los acuerdos pesqueros internacionales que permitieron superar en el año 1999 los 22 millones de toneladas.

PESCA FRESCA DESEMBARCADA. 1993-2006

AÑO	CAPTURAS (kg)	IMPORTE (€)
1993	5.925.956	9.312.684
1994	7.791.212	12.736.100
1995	5.682.610	10.614.302
1996	7.432.142	13.065.659
1997	12.683.803	29.143.585
1998	18.697.223	28.104.822
1999	22.325.902	33.471.250
2000	3.898.899	7.929.693
2001	4.654.980	9.744.913
2002	5.969.672	12.361.319
2003	3.623.075	7.277.612
2004	3.089.895	6.698.560
2005	2.101.091	6.461.488
2006	2.689.496	7.544.317

- Tráfico comercial

La actividad comercial se realiza en el muelle exterior del puerto que dispone de cerca de 160 m de línea de atraque y un calado de 6 m, contando con una explanada adosada de cerca de 3.000 m² para acopio de materiales. El tráfico registrado corresponde fundamentalmente a pesca congelada, siendo utilizado por barcos japoneses que cargan atún en la época de almadraba, así como por algunos transporte coyunturales relacionados con la construcción.

Durante los últimos años, el movimiento de mercancías se ha situado en torno a las 36.000 toneladas anuales como valor medio, registrando puntas superiores a las 52.000 toneladas al año. El número de buques entrados a puerto se sitúa en torno a los 150 anuales.

TRÁFICO COMERCIAL. 1994-2006

AÑO	BUQUES ENTRADOS	GT TOTAL	TRÁFICO [Tn]
1994	171	52.605	25.923
1995	191	70.111	40.192
1996	138	61.373	24.263
1997	147	54.592	28.706
1998	132	25.961	25.961
1999	137	27.676	27.676
2000	144	63.832	38.479
2001	203	90.608	47.557
2002	139	87.160	51.759
2003	151	59.539	52.558
2004	142	55.020	42.189
2005	115	51.689	32.211
2006	116	52.272	30.912

- Actividad náutico-recreativa.

La zona destinada a la flota de recreo, descontando el varadero de utilización recreativa, se extiende sobre 55.693 m² de lámina de agua y una superficie terrestre útil de 64.014 m² de suelo, siendo la relación entre ambas 0,84.

En el año 2002 se efectuó una renovación de las instalaciones incrementándose el número de atraques en todas las esloras hasta completar los 314 que se ofertan en la actualidad según la siguiente distribución:

DISTRIBUCIÓN PUESTOS DE ATRAQUE

ESLORA [m]	UNIDADES
6	85
8	63
10	46
12	56
15	46
>15	18
TOTAL	314

Con esta distribución la superficie de agua neta se sitúa próxima a 11.900 m² resultando una eslora media de 10,08 m.

A lo largo de la última década la actividad náutico-recreativa se ha ido consolidando en Barbate, presentando en la actualidad un nivel de ocupación medio de las instalaciones superior al 80% y alojando una media anual superior a las 250 embarcaciones.

EVOLUCIÓN ACTIVIDAD NÁUTICO-RECREATIVA. 1994-2006

AÑO	ATRAQUES	OCUPACIÓN MEDIA	% OCUPACIÓN
1994	331	136	41,1%
1995	331	149	45,0%
1996	172	132	76,7%
1997	169	125	74,0%
1998	256	129	50,4%
1999	256	139	54,3%
2000	256	156	60,9%
2001	256	175	68,4%
2002	314	181	57,6%
2003	314	210	66,9%
2004	314	226	72,0%
2005	314	253	80,6%
2006	314	262	83,8%

5. Entorno y relación con la ciudad

El Plan General Municipal de Ordenación de Barbate fue aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Cádiz en su sesión de 20 de enero de 1995, y publicado en el BOP el día 1 de marzo de 1996. La publicación de su aprobación definitiva en el BOJA no se produciría hasta 2003.

El Plan califica el espacio portuario como Sistema General de Infraestructuras, Comunicaciones no viarias y dotaciones: Puertos, estimando una superficie bruta de 146.000 m², que califica como suelo urbano, y cuya figura de planeamiento es declinada sobre el Plan Especial del Puerto.

El uso característico al que se destina esta superficie bruta es el de servicios portuarios, fijando las siguientes condiciones de desarrollo de la edificabilidad de la unidad de ejecución «El Puerto»:

CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN DEL PUERTO

USO	TIPOLOGÍA	SUPERFICIE EDIFICABLE MÁXIMA [m ²]
ACTIVIDAD TERCIARIA	HOTELERO	12.000
ACTIVIDAD TERCIARIA	COMERCIAL: LINEAS COMERCIALES	22.000
ACTIVIDAD TERCIARIA	TERCIARIO: DEPORTIVO	15.000
ACTIVIDAD TERCIARIA	INDUSTRIAL	20.000
ACTIVIDAD TERCIARIA	TOTAL	69.000

De este modo, la superficie edificable total máxima asciende a 69.000 m², lo que supone una edificabilidad bruta máxima (m² suelo/m² techo sobre superficie edificable bruta) de 0,47.

El Plan incluye las siguientes indicaciones para el desarrollo del planeamiento de la unidad de ejecución Puerto:

a) Ordenación de los usos en el área de servicios del Puerto Deportivo incluyendo instalaciones para servicios técnicos, torre de control, talleres, zona de varada y carenado, almacenamiento de embarcaciones para invernada, área de edificación terciaria (locales comerciales), Hotel y posible área deportiva.

b) Remodelación del actual puerto pesquero, segregando una zona para acoger actividades del puerto comercial, con línea de atraque de 180 metros a 250 metros, con sus correspondientes infraestructuras de carga y descarga e instalaciones de oficina, consigna, exportación, armadores y servicios técnicos, ampliándose si es necesario, la zona de tierra.

c) Reordenación de usos del puerto pesquero, mejorando la zona de varaderos y el conjunto de instalaciones actuales, especialmente la construcción de la nueva lonja, según la Normativa Comunitaria, posible ampliación de zona de atraque y correspondiente superficie de servicios y nuevo pantalán de embarcaciones menores.

Dentro de las condiciones de desarrollo de la unidad de ejecución, se prevé una dotación de 18.000 m² para aparcamientos correspondiendo como mínimo una extensión de 3.000 m² para vehículos de gran tamaño.

Es importante señalar que el planeamiento adopta la decisión de implantación sobre el espacio portuario de una instalación hotelera, a desarrollar mediante un plan Especial, lo que constituye una situación de difícil encaje en el ordenamiento jurídico portuario.

El Ayuntamiento de Barbate ha iniciado el procedimiento de revisión del planeamiento urbanístico, habiendo sido elaborado un Documento de Avance de fecha octubre 2003.

El citado documento, en su epígrafe de «Análisis y valoración del Plan Vigente» resulta muy crítico con el tratamiento del espacio portuario realizado en el planeamiento vigente que considera «una mera transcripción de los usos e intensidad de usos a implantar» de tal modo que el «reflejo espacio-formal queda abierto, impreciso e indefinido».

Se señala además dentro del epígrafe de «Ordenación del Sistema de Asentamientos Históricos» la necesidad de revitalización del puerto de La Albufera, que se reconoce como «el espacio que mayor influencia ha tenido sobre la economía y configuración actual del núcleo de Barbate», se otorga por tanto a la propuesta de actuación sobre el puerto carácter de intervención estratégica y proyecto singular.

Apuesta para ello por la transfiguración de la actividad pesquera, reorganizada de forma imaginativa estimulando el desarrollo de actividades industriales complementarias de primera transformación de los productos del mar, y por el turismo, como gran apuesta del término municipal de Barbate.

El Avance únicamente cuestiona la ordenación que fue planteada por EPPA para el frente norte portuario que no re-

suelve satisfactoriamente la integración entre el puerto y la ciudad.

Por otra parte, señala que se hace necesario replantear el acceso al puerto adecuándolo a la nueva propuesta de trazado planteada para la Ronda Oeste.

En este orden de cosas será preciso considerar la variante proyectada por la Dirección General de Carreteras para la conexión con los pinares de la Breña y Caños de Meca.

Respecto al uso hotelero el Avance realiza una propuesta en las proximidades del acceso de Poniente que debe ser determinante, sin otras consideraciones, para abandonar la idea de su inclusión en el espacio portuario y centrar la ordenación en aquellos usos esenciales o propios, como la ampliación de la lámina de agua para la flota de recreo.

6. Ordenación Territorial.

Mediante Decreto 90/2007, de 27 de marzo de 2007, se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del área de La Janda, como instrumento de planeamiento supramunicipal en cumplimiento de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y de acuerdo con la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, así como la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio del Área de La Janda comprenderá los términos municipales completos de: Alcalá de los Gazules, Barbate, Benalup, Conil de la Frontera, Medina Sidonia, Paterna y Vejer de la Frontera.

Entre los objetivos generales del Plan cabe destacar los siguientes:

- Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

- Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.

- Reforzar la articulación externa e interna del ámbito del Plan y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.

- Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito territorial del Plan e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.

- Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.

El Plan de Ordenación se encuentra en fase de redacción, no disponiéndose todavía de ningún documento de avance.

7. Bases y objetivos de la ordenación.

La ordenación que se propone parte del reconocimiento de la situación actual y trata de responder a las demandas que se plantean sobre el puerto de Barbate considerando que deben atenderse las siguientes bases:

- La dimensión territorial del puerto de Barbate, explotando su gran potencial como equipamiento del ámbito subregional de La Janda.

- Su carácter mixto, por ser soporte de actividad pesquera, náutico-recreativa y tráfico comercial, obliga a seleccionar las inversiones orientándolas hacia el desarrollo de aquellas áreas que presenten una mayor rentabilidad económica y social permitan un comportamiento sostenible a medio plazo

- La zona de servicio portuario constituye un espacio singular de gran dimensión y determinante en las opciones de de-

sarrollo local. Su relación con el entorno debe resultar acorde con el carácter de espacio de uso público del puerto, con las limitaciones que impone el desarrollo de la actividad portuaria y con las exigencias de la seguridad nacional.

En consecuencia, los objetivos generales son:

- Mejora de la infraestructura y equipamiento portuario para el desarrollo de las actividades del sector pesquero en su contenido industrial y comercial, y desarrollo de una nueva zona técnica sobre los rellenos efectuados apoyados en el contradique.

- Ampliación de la oferta de servicios e infraestructuras a flota y tripulación de recreo, en concreto aumentando la superficie de lámina de agua y posibilitando la implantación de actividades de carácter complementario de ocio y esparcimiento.

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

Se concretan en los siguientes objetivos operativos:

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

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

- Desarrollo de plataformas cualificadas para actividades propias relacionadas con la actividad portuaria e industrial

El puerto de Barbate debe contar con espacios específicos para la implantación de industrias asociadas a la actividad pesquera extractiva, e industrias auxiliares, así como un área técnica con equipamiento de alto rendimiento, proponiéndose su emplazamiento en el nuevo relleno de levante.

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

Para alcanzar la dimensión crítica que rentabilice la explotación portuaria y permita el desarrollo de un tejido náutico-recreativo en la zona, convirtiendo Barbate en puerto deportivo de referencia en el área del Estrecho, es precisa una notable ampliación de la oferta de puestos de atraque, y de su eslora media, así como la implantación de zonas de varado y botado de embarcaciones ligeras.

- Desarrollo de las actividades complementarias de perfil urbano.

Las explanadas de la zona destinada a la náutica de recreo deben constituir soporte para una posible implantación y desarrollo de actividades complementarias a las puramente portuarias, vinculadas fundamentalmente a la función náutico-

recreativa, y que propicien una adecuada integración puerto ciudad y el desarrollo turístico con el protagonismo territorial que corresponde a Barbate en el ámbito subregional de La Janda.

- Solución del acceso terrestre y el contacto con el borde urbano.

La funcionalidad del recinto portuario en ribera requiere un segundo acceso con el objeto de mejorar la actividad del transporte terrestre en la zona de ribera destinada a comercialización de la pesca, y contradique. Se anula la conexión interior entre las zonas de levante y poniente con la potenciación del acceso de Poniente como único punto de entrada y salida a la zona náutico-recreativa.

El contacto con el frente urbano se resuelve mediante una adecuación urbana del borde, y la sustitución del cerramiento donde sea necesario, adoptando tipologías visualmente permeables.

8. Ordenación propuesta.

La ordenación propuesta significa el establecimiento de un recinto portuario funcionalmente operativo de 525.636 m², una vez descontadas las superficies del dominio marítimo-terrestre adscrito que son ocupadas por aguas y obras de abrigo exteriores y por los accesos viarios y espacios exteriores al cerramiento portuario.

ZONA DE SERVICIO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

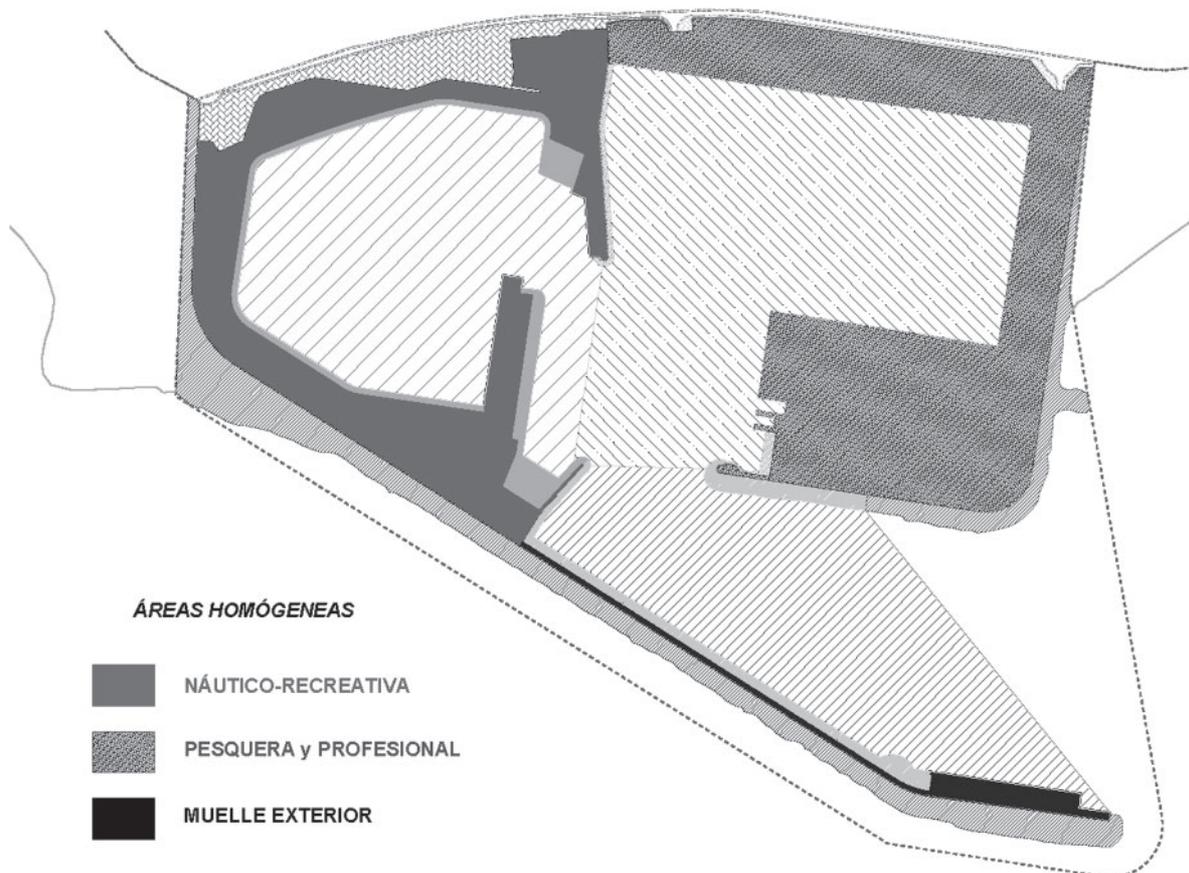
TIPO	[m ²]	%
ESPACIOS TERRESTRES ÚTILES	185.103	28,1%
AGUA ABRIGADA	315.030	47,9%
OBRAS de ABRIGO e INFRAESTRUCTURAS INTERIORES	31.468	4,8%
OBRAS de ABRIGO EXTERIORES	43.110	6,6%
AGUAS EXTERIORES	83.395	12,7%
TOTAL DOMINIO MARÍTIMO-TERRESTRE ADSCRITO	658.106	100,0%

El espacio portuario se estructura en tres áreas homogéneas soporte de las actividades pesquera y profesional, náutico-recreativa y el tráfico comercial muelle comercial que opera en el muelle exterior, según se recoge en los siguientes esquemas:

ZONIFICACIÓN

ZONA	TIERRA ÚTIL	AGUA	INFRAESTR.	TOTAL	%
ACCESOS Y ESPACIOS EXTERIORES AL CERRAMIENTO	5.965			5.965	0,9%
ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL	96.730	133.780	5.174	235.684	35,8%
ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA	75.170	93.068	10.746	178.984	27,2%
ÁREA MUELLE EXTERIOR	7.238	88.182	15.5485	110.968	16,9%
OBRAS DE ABRIGO EXTERIORES			43.110	43.110	6,6%
AGUAS EXTERIORES		83.395		83.395	12,7%
TOTAL DOMINIO ADSCRITO	185.103	398.425	74.578	658.106	100,0%
	28,1%	60,5%	11,3%	100,0%	

ÁREAS HOMOGÉNEAS



ÁREAS HOMÓGENEAS

- NÁUTICO-RECREATIVA**
- PESQUERA y PROFESIONAL**
- MUELLE EXTERIOR**

Descontando obras de abrigo e infraestructuras interiores no transitables, se obtiene una relación agua/tierra de 1,8 para el total del espacio portuario, y valores ligeramente superiores a la unidad para las áreas náutico-recreativa y pesquera.

ÁREAS HOMOGÉNEAS

ÁREAS HOMOGÉNEAS	TOTAL	%	TIERRA ÚTIL	AGUA	AGUA/TIERRA
ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL	235.684	44,8%	96.730	133.780	1,4
ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA	178.984	34,1%	75.170	93.068	1,2
ÁREA MUELLE EXTERIOR	110.968	21,1%	7.238	88.182	12,2
TOTAL RECINTO OPERATIVO	525.636	100,0%	179.138	315.030	1,8

9. Intervenciones de la propuesta.

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

1. Configuración de la nueva explanada del contradique recientemente generada mediante rellenos como plataforma para el desarrollo de industrias y actividades asociadas a la flota profesional y recreativa, completando la urbanización y adecuando las redes de servicios.

Son necesarias las siguientes intervenciones:

- Desarrollo de una nueva área técnica de cerca de 24.700 m² a partir del borde sur del viario este-oeste que registra la explanada del contradique recientemente rellenada. La explanada vinculada a los dispositivos de varada se dispone

hacia poniente ocupando una extensión que como mínimo alcanzará los 20.000 m², reservándose una superficie edificable para naves de hasta 2.200 m². Los espacios contiguos situados a levante se destinan a la implantación de industrias auxiliares, planteándose la implantación de naves y talleres en otro recinto de superficie en torno a los 2.200 m².

- Dotación de medios de izada en el nuevo recinto de varada.

- Implantación de actividades industriales que exijan el contacto con la línea de atraque en el extremo noroccidental de la nueva explanada del contradique, reservando un espacio funcional específico de superficie próxima a los 8.800 m². En este recinto se destina una superficie edificable máxima en torno a 2.360 m² para naves y talleres.

- Relleno del extremo noroccidental de la explanada para conformar una nueva zona de suministro de combustible y servicios a embarcaciones, con extensión próxima a los 1.200 m², donde centralizar las operaciones de la flota pesquera recreativa, desmantelando las actuales instalaciones de suministro en la ribera de levante. Formación de nueva línea de atraque asociada al varadero y nueva línea de atraque para el suministro de combustible, en la cara de poniente de la explanada del contradique.

- Reurbanización general de la explanada de acuerdo con la ordenación propuesta para alojar la nueva área técnica en la zona sur, suelo para actividades básicas de la flota pesquera en el extremo oriental, y suelo y explanadas para la industria de transformación de la pesca en el extremo noroccidental, rematado por la nueva zona de suministro de combustible y servicios a embarcaciones.

ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL. EXPLANADA DEL CONTRADIQUE. NUEVAS SUPERFICIES EDIFICABLES

ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN. OCUPACIÓN MÁXIMA		(m ²)
ZONA	USO	
RIBERA LEVANTE	ACTIVIDADES DE LA FLOTA EN TIERRA	3.100
NORTE	INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN DE LA PESCA	2.360

ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN. OCUPACIÓN MÁXIMA		(m ²)
ZONA	USO	
SUR	ÁREA TÉCNICA. NAVES Y TALLERES	4.417
TOTAL NUEVAS ÁREAS EDIFICABLES		9.877

ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL. EXPLANADA DEL CONTRADIQUE. REORDENACIÓN FUNCIONAL PROPUESTA



2. Construcción de nuevos edificios para locales de armadores en el extremo sur de la ribera del contradique, planteándose un área edificable de hasta 3.100 m², trasladando los actuales ocupantes de naves situadas en la explanada de ribera, y demoliendo los antiguos edificios que quedarán fuera de la ordenación propuesta.

3. Remodelación de la zona de comercialización de la pesca que se extenderá desde el cerramiento hasta el cantil y desde una línea perpendicular a dicho cantil situada a 36 m de la fachada de poniente de la Lonja hasta otra alineación también perpendicular al cantil dispuesta a 39 m de la fachada de levante de la Lonja, delimitando un recinto de alta especialización en los usos y una extensión en torno a 11.300 m².

Son necesarias las siguientes actuaciones:

- Demolición de los edificios ocupados por locales de armadores
- Situar fuera de ordenación la antigua fábrica de hielo para su demolición una vez operado el rescate de la concesión.
- Construcción de un nuevo edificio adyacente a la lonja por levante, y con su dimensión principal sobre la misma dirección, donde se puedan alojar industrias asociadas a la manipulación de los productos de la pesca fresca.

4. Reordenación del resto de espacios pesqueros de la ribera norte, configurando una zona para explanadas e industria de transformación de la pesca en el extremo de poniente del muelle de ribera, donde se plantea una nueva zona edificable

entre la nave y el edificio de lonja, con destino a usos complementarios a la actividad pesquera, y una zona para desarrollo de actividades de la flota en tierra en el extremo noriental del puerto donde se plantea la construcción de dos nuevos edificios que permitan el realojo de determinados servicios prestados actualmente en el puerto y que ocupan una de las naves existentes en ribera.

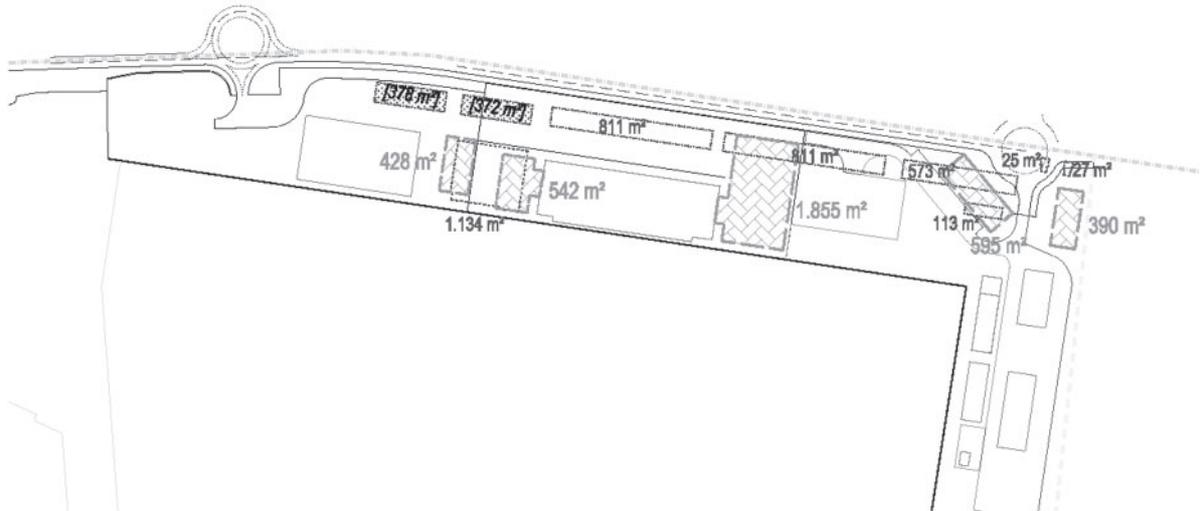
De este modo, la reordenación de la ribera norte contempla la liberación de una superficie total próxima a los 4.245 m² de edificaciones obsoletas, mediante la demolición de nueve edificios, habiendo sido recientemente desmantelados los cuartos situados a poniente (módulos I y H).

La nueva ordenación implica cinco nuevas áreas edificables que totalizan 3.810 m² de superficie máxima edificable, a sumar a las dos edificaciones ya existentes: lonja y nave de transformación de productos de la pesca (congelación de atunes) que ocupan cerca de 4.785 m², según se recoge en los esquemas adjuntos:

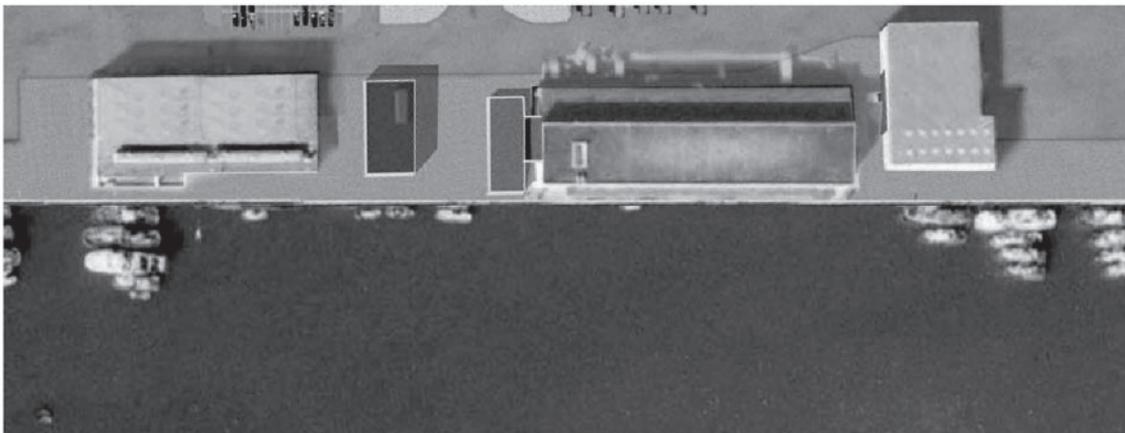
ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL. RIBERA NORTE. NUEVAS SUPERFICIES EDIFICABLES

ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN. OCUPACIÓN MÁXIMA		(m ²)
ZONA	USO	
EXPLANADAS E INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN DE LA PESCA (PONIENTE)	TRANSFORMACIÓN PESCA Y COMPLEMENTARIO	428
COMERCIALIZACIÓN PESCA FRESCA (CENTRO)	INDUSTRIA MANIPULACIÓN PESCA	2.397
ACTIVIDADES DE LA FLOTA EN TIERRA (NORTELEVANTE)	COMPLEMENTARIO	985
TOTAL NUEVAS ÁREAS EDIFICABLES		3.810

ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL. REMODELACIÓN RIBERA NORTE



ÁREA PESQUERA Y PROFESIONAL. RIBERA NORTE. PROPUESTA DE IMAGEN FINAL



5. Configuración de una nueva dársena para la flota de recreo, excavando y dragando la zona actualmente ocupada por los varaderos y el astillero, así como el pantalán central apoyado en el dique, y construyendo un dique de separación en la frontera de levante con la zona pesquera.

En torno a la nueva dársena se estructuran los espacios de uso náutico-recreativo y la zona de contacto con el borde urbano en la que se disponen actividades complementarias, de acuerdo con la siguiente distribución:

ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA. USOS

USOS	[m ²]	
	CONTACTO; ACCESOS y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	EXPLANADAS de RIBERA
CONTACTO; ACCESOS y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	15.260	44.651
EXPLANADAS de RIBERA	44.651	6.892
EMBARCACIONES LIGERAS NORTE	6.892	8.367
EMBARCACIONES LIGERAS SUR	8.367	75.170
SUBTOTAL SUELO	75.170	93.068
AGUA ABRIGADA	93.068	10.746
OBRAS de ABRIGO e INFRAESTRUCTURAS INTERIORES	10.746	178.984
TOTAL	178.984	

La relación agua/suelo pasa de 0,62 a 1,2, poniendo de manifiesto un diferente entendimiento del espacio portuario en el que el agua abrigada disponible, soporte de la actividad esencial, supera sustancialmente al suelo que en el caso de las dársenas de recreo se destina actividades complementarias y operación de embarcaciones ligeras.

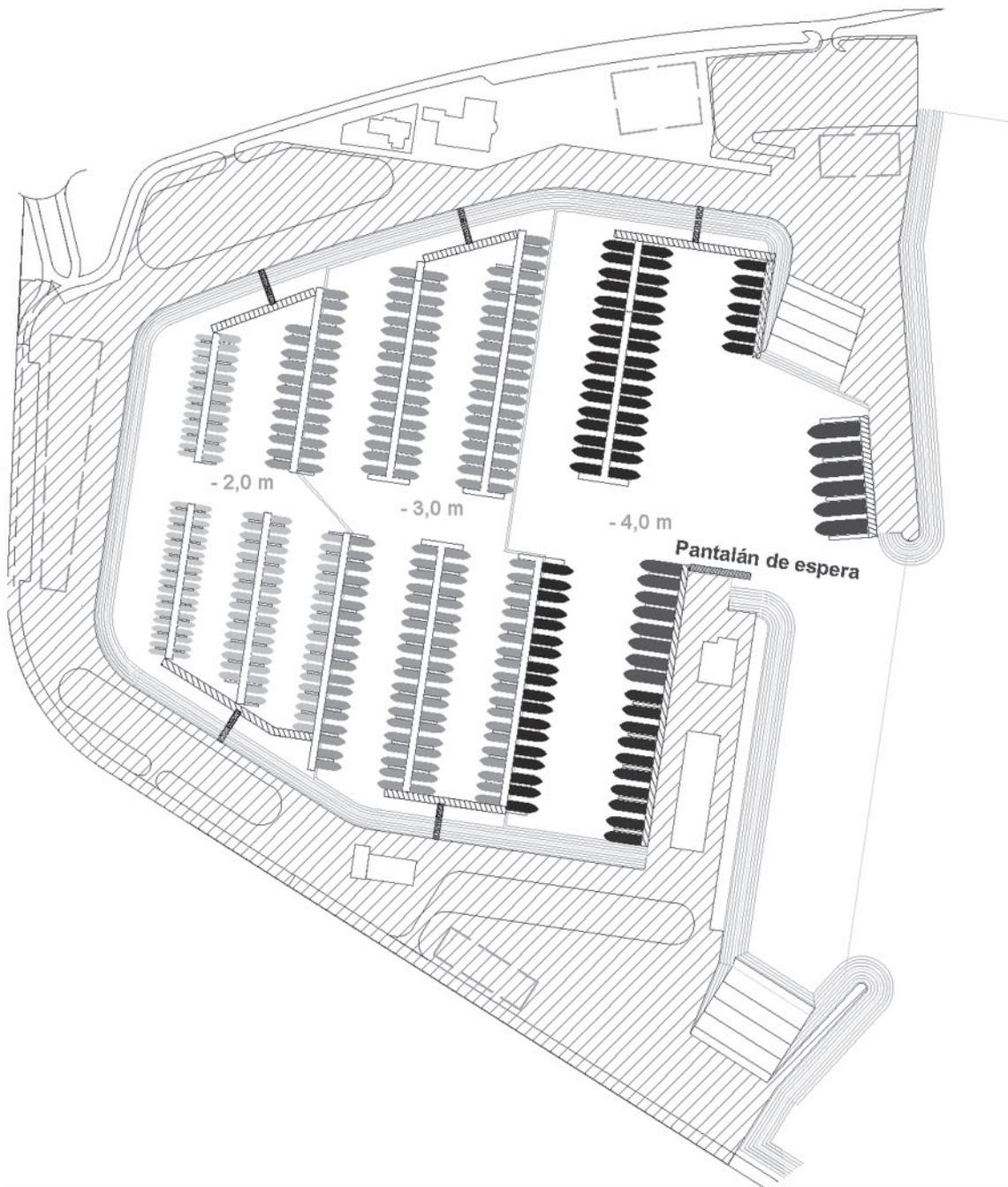
DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES

TRAMO ESLORA	SITUACIÓN ACTUAL			PLUT			BALANCE PLUT/ACTUAL			
	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES	ATRAQUES TOTALES		SUP NETA ATRAQUES	
	UD	%	m ²	UD	%	m ²	UD	%	m ²	%
Hasta 6	85	27,1%	1.275	0	0,0%	0	-85		-1.275	
6-8	63	20,1%	1.512	56	14,5%	1.344	-7	-11,1%	-168	-11,1%
8-10	46	14,6%	1.610	69	17,8%	2.415	23	50,0%	805	50,0%
10-12	56	17,8%	2.688	179	46,3%	8.592	123	219,6%	5.904	219,6%
12-15	46	14,6%	3.105	59	15,2%	3.983	13	28,3%	878	28,3%
15-18	15	4,8%	1.377	10	2,6%	918	-5	-33,3%	-459	-33,3%
18-20	3	1,0%	330	8	2,1%	880	5	166,7%	550	166,7%
20-25				6	1,6%	975	6		975	
TOTAL	314	100,0%	11.897,00	387	100,0%	19.107	73	23,2%	7.210	60,6%
ESLORA MEDIA			10,08 m	ESLORA MEDIA		12,94 m	L MEDIA		1,96 m	19,5%

En la nueva lámina de agua abrigada se estima podrán alojarse 387 puestos de atraque con una distribución por esloras que signifique dar respuesta a las demandas actuales de la flota recreativa y realizar un aprovechamiento sostenible

del espejo de agua, incrementando en un 60% la superficie neta destinada a puestos de atraque, y alcanzando una eslora media superior a 12 m, según se recoge en los esquemas adjuntos.

**ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA.
DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES PROPUESTA**



6. Urbanización de las explanadas colindantes con la nueva dársena náutico-recreativa y de las zonas de embarcaciones ligeras, dotándolas de aparcamientos, espacios libres y áreas edificables para actividades complementarias y dotacionales con las siguientes ocupaciones

ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA. SUPERFICIES EDIFICABLES

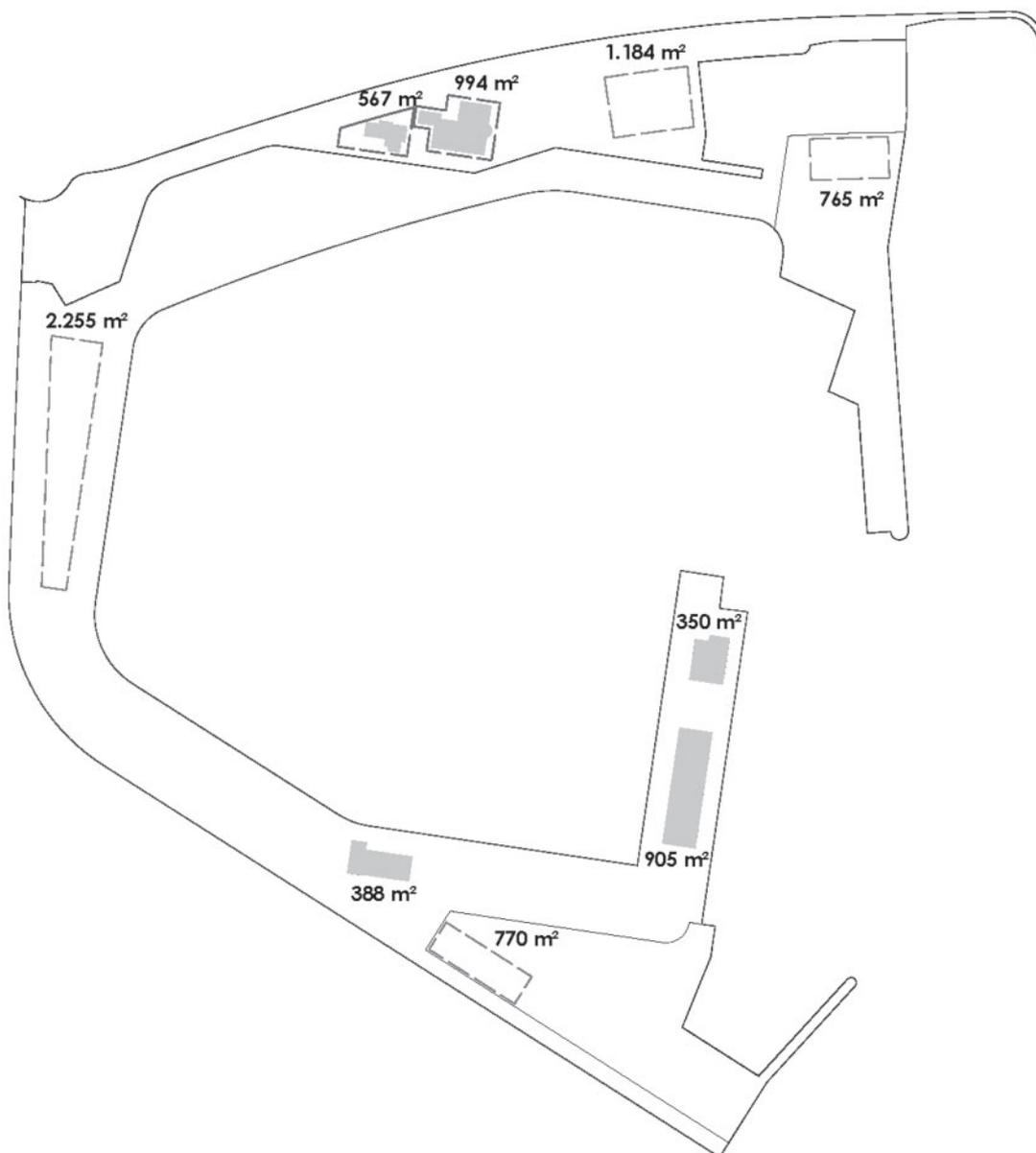
ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN. OCUPACIÓN MÁXIMA		m ²	SITUACIÓN
USO	SECTOR		
EMBARCACIONES LIGERAS	ZONA de EMBARCACIONES LIGERA NORTE	765	
CONTACTO Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	CONTACTO LEVANTE	1.184	
CONTACTO Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	CONTACTO CENTRAL	1.561	OCUPADA
EXPLANADAS de RIBERA	EXPLANADA PONIENTE	2.255	
EXPLANADAS de RIBERA	EXPLANADA SUR	388	OCUPADA

ÁREA DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN. OCUPACIÓN MÁXIMA		m ²	SITUACIÓN
USO	SECTOR		
EXPLANADAS de RIBERA	PANTALÁN CENTRAL (CIERRE LEVANTE-SUR)	1.255	OCUPADA
EMBARCACIONES LIGERAS	ZONA de EMBARCACIONES LIGERAS SUR	770	
TOTAL ÁREAS EDIFICABLES		8.178	

En la zona de contacto y actividades complementarias se encuentran ya edificados del orden de 1.200 m² en su sector central, acogiendo usos hosteleros y el centro de interpretación y acogida de visitantes del Parque Natural de La Breña y Marismas del Barbate.

En las explanadas de ribera de las actuales dársenas recreativas han sido edificados algo más 2.600 m², correspondientes en la zona sur al centro de desarrollo de actividades turísticas y pesqueras que gestiona el ayuntamiento de Barbate, y en la zona del pantalán de levante a la oficina del puerto deportivo y edificio para locales comerciales construidos por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA. SUPERFICIES EDIFICABLES

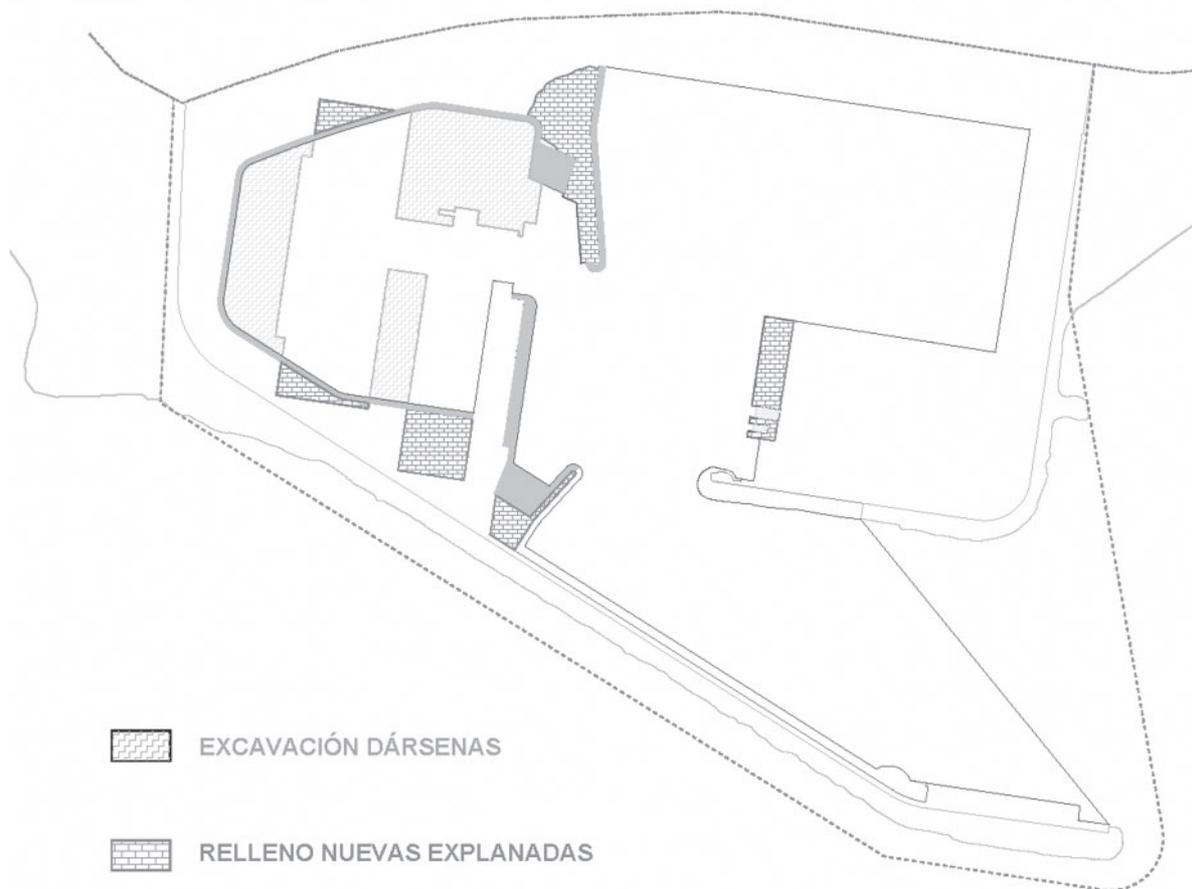


7. Construcción de dos zonas para embarcaciones ligeras dotadas de rampas, que deberán alojar actividades claramente diferenciadas, y que se sitúan en las explanadas de ribera de norte-levante y sur con superficies en torno a los 6.900 y 8.400 m² respectivamente.

8. Adecuación del cerramiento a la nueva disposición de accesos, y disposición de un acerado de 3 m de ancho como mínimo en su cara exterior.

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

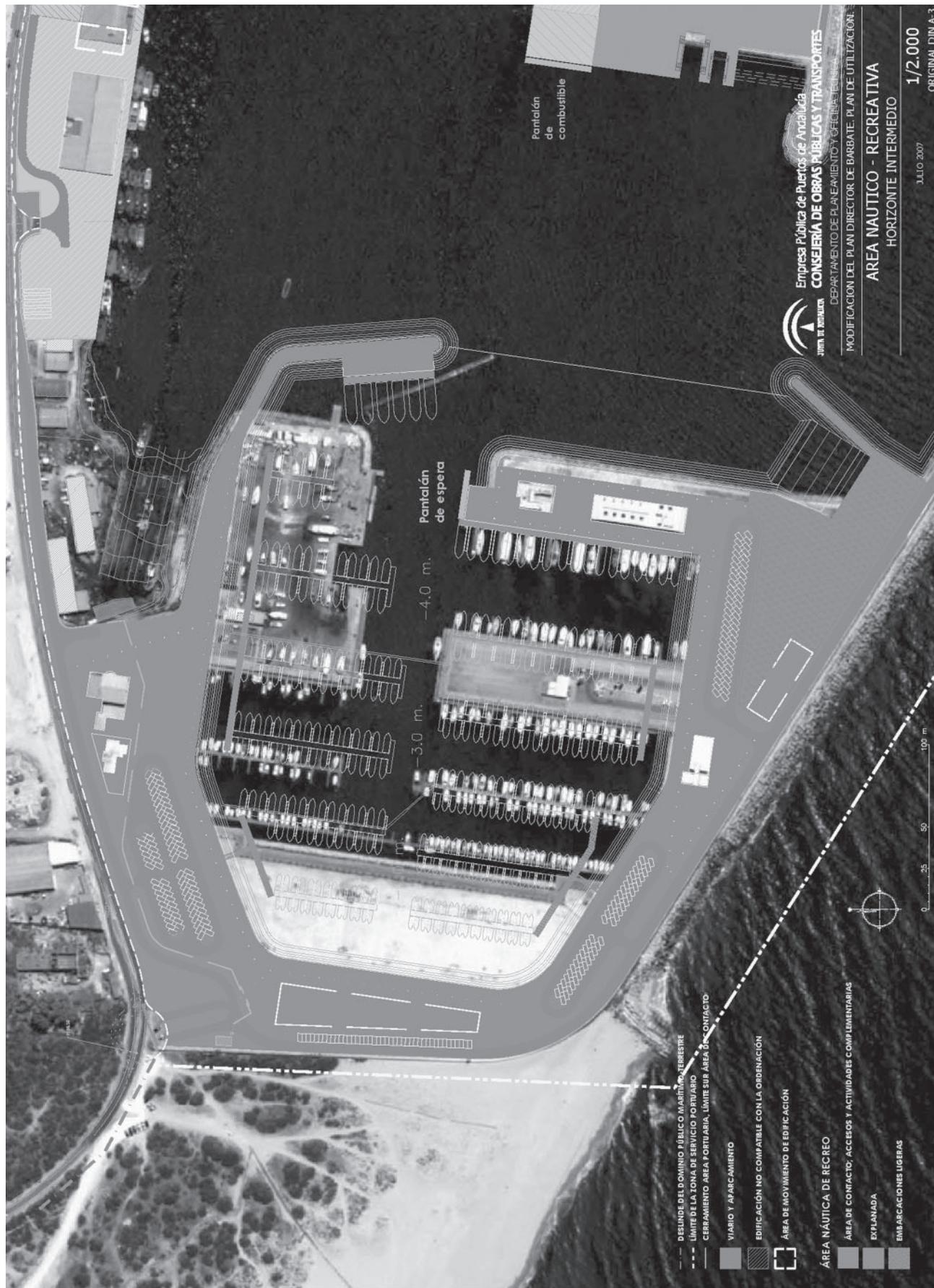
CONFORMACIÓN DEL NUEVO RECINTO PORTUARIO



La ordenación propuesta implica la excavación de una superficie total en torno a los 31.700 m² para la conformación de la nueva dársena náutico-recreativa y el relleno de distintos espacios para la formación de nuevas explanadas, actuando en una extensión global próxima a los 16.200 m². Del mismo modo, el nuevo contorno portuario interior implica obras de abrigo, taludes y rampas que significan la modificación de la

naturaleza actual de cerca de 14.000 m² del espacio portuario en la zona náutico-recreativa.

Por lo que respecta a la zona pesquera, es necesario el relleno de una extensión en torno a los 3.200 m² para conformar el recinto del varadero y su nueva línea de muelle asociada y la nueva zona para suministro de combustible, así como la excavación de los fosos para los nuevos travel-lift.



Finalmente, es importante señalar que atendiendo a las particularidades del servicio prestado actualmente en el varadero-astillero, donde operan embarcaciones de gran desplazamiento utilizando las gradas de varada (hasta 500 Tn), se ha contemplado un posible horizonte intermedio en el desarrollo de la ordenación final propuesta en el que se mantienen las instalaciones actuales de varada, así como los edificios situados al norte del varadero de uso industrial como «edificación no compatible con la ordenación final», mientras se lleva a cabo el traslado de estas actividades a un nuevo emplazamiento.

Esta situación transitoria afecta únicamente al ámbito nororiental del área náutico-recreativa donde la implantación de la zona de embarcaciones ligeras norte, el aparcamiento norte, y la superficie edificable correspondiente al sector de levante de la zona de contacto y actividades complementarias podría retrasarse, siendo acometida en una segunda fase tras haberse conformado un contorno preliminar de la dársena recreativa que permite el desarrollo del resto de la ordenación propuesta.

Este posible horizonte temporal intermedio significa igualmente una oferta de puestos de atraque ligeramente inferior a la de la ordenación final propuesta, contemplándose 373 puestos que significan una superficie neta de 18.337 m².

10. Programación económico-financiera.

Para la estimación del coste de la intervención propuesta se han valorado las siguientes operaciones fundamentales

ESTIMACIÓN INVERSIÓN

OPERACIÓN	Millones €
1 NUEVA ÁREA TÉCNICA Y REURBANIZACIÓN DE LA EXPLANADA DEL CONTRADIQUE	1,90
2 TRASLADO DE LAS INSTALACIONES de VARADA E IMPLANTACIÓN DE INDUSTRIA AUXILIAR	8,50
3 NUEVOS EDIFICIOS PARA CUARTOS de ARMADORES	1,90
4 REMODELACIÓN DE LA ZONA DE COMERCIALIZACIÓN PESQUERA	3,40

OPERACIÓN	Millones €
5 CONFIGURACIÓN DE LA NUEVA DÁRSENA RECREATIVA	15,00
6 URBANIZACIÓN DE LOS NUEVOS FRENTES DE RIBERA DE LA DÁRSENA RECREATIVA	1,70
7 IMPLANTACIÓN DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS EN EL ÁREA NÁUTICO-RECREATIVA	5,85
8 NUEVAS ZONAS PARA EMBARCACIONES LIGERAS	1,80
9 ADECUACIÓN DEL CERRAMIENTO	0,75
TOTAL	40,80

Las transformaciones que se proponen alcanzan a la totalidad del puerto, y la gestión de las actuaciones a acometer exige unos plazos amplios, no tanto 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 el año 2016. Esta hipótesis se considera básica para la asignación de los recursos económicos precisos.

La otra determinación estratégica es la necesidad de contar con recursos privados como alternativa al endeudamiento de la Empresa, utilizando los mecanismos introducidos con la Ley 13/03, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

- Contrato administrativo de obras.
- Abono de las obras por sus certificaciones.
- Pago aplazado incluyendo financiación previa del contratista.
- Concesión de obra pública cuando sea susceptible de explotación económica.
- Concesión de dominio público para retribuir la construcción y mantenimiento cuando la obra no sea susceptible de explotación económica.

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

PROGRAMACIÓN ESTIMADA

INTERVENCIÓN	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL [M€]	%
NUEVA ÁREA TÉCNICA y REURBANIZACIÓN EXPL. CONTRADIQUE		■									1,90	4,7%
IMPLANTACIÓN ACTIVIDADES INDUSTRIALES				■	■						8,50	20,8%
CUARTOS ARMADORES		■									1,90	4,7%
ZONA COMERCIALIZACIÓN PESCA			■	■							3,40	8,3%
DÁRSENA RECREATIVA					■	■					15,00	36,8%
URBANIZACIÓN DÁRSENA							■				1,70	4,2%
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS								■	■		5,85	14,3%
ZONA EMBARCACIONES LIGERAS								■	■		1,80	4,4%
CERRAMIENTO							■				0,75	1,8%
TOTAL											40,80	100,0

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

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

11. Carácter de la modificación.

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

Sevilla, julio de 2007.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D I S P O N G O

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

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

Disposición final única. Entrada en vigor.

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

Sevilla, 3 de julio de 2008

MARÍA DEL MAR MORENO RUIZ
Consejera de Obras Públicas y Transportes

PLAN DE UTILIZACIÓN DEL PUERTO DE CALETA DE VÉLEZ

INDICE

MEMORIA

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