

Junta de Andalucía (D.1000), turno libre, correspondientes a la Oferta de Empleo Público 2005, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 49.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

#### HE RESUELTO

Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y emplazar a cuantos resulten interesados para que puedan comparecer y personarse en autos ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en Granada, en el plazo de nueve días siguientes a la publicación de la presente Resolución.

Sevilla, 10 de diciembre de 2008.- El Secretario General, Juan Rafael Osuna Baena.

*RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2008, de la Secretaría General para la Administración Pública, por la que se emplaza a los terceros interesados en el procedimiento abreviado núm. 793/2008 ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Uno de Jaén, Negociado MJ.*

En cumplimiento de lo ordenado por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número Uno de Jaén, comunicando la interposición del recurso contencioso-administrativo número 793/2008, por don Manuel Ron Hervás contra la Orden de 11 de septiembre de 2008, por la que se desestima el recurso de alzada contra la Resolución de 18 de junio de 2008 de la Delegación Provincial de Justicia y Administración Pública de Jaén, por la que se resuelve el concurso de méritos para la provisión de puestos de trabajo vacantes en el ámbito de esa provincia, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 49.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

#### HE RESUELTO

Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y emplazar a cuantos resulten interesados para que puedan comparecer y personarse en Autos ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número Uno de Jaén, en el plazo de nueve días siguientes a la publicación de la presente Resolución.

Sevilla, 10 de diciembre de 2008.- El Secretario General, Juan Rafael Osuna Baena.

### CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

*ORDEN de 7 de noviembre de 2008, por la que se aprueba la modificación del Plan de Usos del Puerto de Adra (Almería).*

Mediante acuerdo del Consejo de Administración de la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía de 13 de julio de 1994, se aprobó el Plan de Usos del Puerto de Adra, 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.

La pretensión de realizar una ocupación adicional de dominio público marítimo terrestre, para ampliar el Área Técnica y el traslado de la zona pesquera hacia poniente conformando

una nueva dársena de uso pesquero, dedicando los espacios de levante del puerto a la actividad náutico-recreativa, determinan la necesidad de modificar el plan aprobado y el establecimiento de un nuevo modelo de utilización de la zona de servicio.

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, tuvo lugar con fecha 16 de enero de 2008, la tramitación de la modificación del Plan de Usos del Puerto de Adra 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, al detallar el artículo 97 de la referida Ley 48/2003, 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.

Se ha cumplimentado trámite de información pública mediante publicación en el BOJA núm. 90, de 21 de agosto de 2007, de conformidad con lo establecido en el apartado tercero del artículo 96 de la Ley 48/2003, habiéndose formulado alegaciones sólo por el Real Club Náutico de Adra con fecha 20 de septiembre de 2007.

Las referidas alegaciones no conllevan la necesidad de introducir modificaciones en el documento.

En cumplimiento de lo previsto en el referido apartado tercero del artículo 96 de la Ley 48/2003, con fecha 9 de agosto de 2007, se solicitó informe al Ayuntamiento de Adra; Consejería de Turismo, Comercio y Deporte; Consejería de Cultura; Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa; Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Obras Públicas y Transportes; Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes; y Consejería de Agricultura y Pesca.

En fecha 7 de septiembre de 2007 se emite informe favorable por parte de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

El 13 de septiembre, el 23 y 31 de octubre, y 7 de diciembre de 2007 el Ayuntamiento de Adra, la Delegación Provincial de Almería 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 conllevan la necesidad de introducir modificaciones en el documento.

Asimismo, una vez cumplimentada la referida tramitación se ha recabado con fecha 21 de febrero de 2008, informe de la Delegación del Gobierno en Andalucía y de la Demarcación de Costas. 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, situación en este caso concurrente.

Posteriormente, el 19 de junio de 2008, tiene entrada en el Registro General de Documentos de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, en el que se indica que no se concreta la eventual afectación de la zona a proyectos futuros de la demarcación de costas.

Tal observación no obsta a la tramitación y aprobación del Plan de Usos, quedando las determinaciones previstas en el mismo respecto de las zonas no adscritas del dominio público marítimo terrestre, en suspenso hasta que no sea formalizada la adscripción por parte de la Administración General del Estado.

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 considera no exigible.

El Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en su sesión de 28 de octubre de 2008, aprobó la Propuesta de modificación del Plan de Usos del Puerto de Adra, quedando las determinaciones previstas en el mismo respecto de las zonas no adscritas del dominio público marítimo terrestre, en suspenso hasta que no sea formalizada la adscripción por parte de la Administración General del Estado y 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.

De conformidad con lo previsto en el referido 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, pronunciándose en el mismo sentido el artículo 9 de la Ley 21/2007.

Reuniendo el citado Plan el contenido mínimo previsto en los indicados artículos 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 Adra (Almería).

Se aprueba la modificación del Plan de Usos del Puerto de Adra (Almería), aprobado mediante acuerdo del Consejo de Administración de la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía el 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, quedando las determinaciones previstas en el mismo respecto de las zonas no adscritas del dominio público marítimo terrestre en suspenso hasta que no sea formalizada la adscripción por parte de la Administración General del Estado.

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, 7 de noviembre de 2008

LUIS MANUEL GARCÍA GARRIDO  
Consejero de Obras Públicas y Transportes

## PLAN DE UTILIZACIÓN DEL PUERTO DE ADRA

### Í N D I C E

1. Objeto y justificación del plan de utilización de los espacios portuarios de Adra.
  - 1.1. Antecedentes administrativos.
  - 1.2. Marco jurídico y competencial.
  - 1.3. Delimitación de la zona de servicio portuario.
  - 1.4. Justificación de la necesidad de redacción del PUEP.
2. Diagnóstico actual del puerto.
  - 2.1. El puerto de Adra en el contexto territorial.
  - 2.2. La relación puerto-ciudad.
  - 2.3. Usos actuales del puerto.
    - 2.3.1. Uso Pesquero.
    - 2.3.2. Uso náutico-deportivo.
  - 2.4. Diagnóstico actual del puerto.

3. Definición de la solución adoptada.

- 3.1. Propuesta de ampliación de la zona de servicio portuario.
- 3.2. Distribución de los usos dentro del puerto de Adra.

4. Normativa.

5. Planos.

1. Objeto y justificación del plan de utilización de los espacios portuarios de Adra.

1.1. Antecedentes administrativos.

Según dispone el artículo 148.1 de la Constitución Española, y en aplicación de la Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Estatuto de Autonomía de Andalucía, las competencias en materia de puertos son asumidas por la Junta de Andalucía. En 1991 y a través de la aprobación de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se crea la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), entidad de derecho público adscrita a la Consejería de Obras Públicas y Transportes. Desde el 1 de enero de 1993 la EPPA ejerce sus competencias, entre las que se encuentran el desarrollo y la aplicación de la política portuaria del Gobierno Andaluz. Entre las distintas funciones de la EPPA en relación con los puertos de gestión directa está la redacción y aprobación de los planes de utilización de las zonas de servicio de los puertos, siempre en conformidad con la planificación urbanística.

El puerto de Adra fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el Real Decreto 31317/83, y el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) actualmente en vigor fue redactado en 1996 y aprobado mediante acuerdo que fue publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía el 21 de enero de 1997. En dicho acuerdo se establece la delimitación de la zona de servicio del puerto de Adra, según el acta y plano suscrito en fecha de 8 de marzo de 1996 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía. La publicación del acuerdo en el BOJA y el acta y plano de adscripción del Dominio Público Portuario se adjuntan en el Anexo.

1.2. Marco jurídico.

Para la redacción y aprobación del nuevo Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Adra, la EPPA, y según dispone el artículo 3.1 del Decreto 126/1992, actuará conforme a la legislación portuaria y demás normas del derecho público que sean de aplicación. Al no existir legislación específica autonómica en materia de ordenación portuaria es supletorio el derecho estatal. Será de aplicación lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante, en especial los artículos 14 al 22, y la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicio en puertos de interés general, con especial relevancia de los artículos 94 al 98. El artículo 94 regula los usos y actividades permitidas dentro del Dominio Público Portuario y el 95 su régimen de utilización por lo que serán tomados como referencia para la distribución de los usos dentro del puerto (ver Capítulos 3 y 4).

El contenido del PUEP de Adra se ajustará a lo dispuesto en el artículo 96 de la Ley 48/2003 y tendrá como objeto la delimitación de «una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios (...), los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos no portuarios». Además el PUEP incluirá «los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la libre competencia en la prestación de los servicios» así como «los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan

ejercer competencias tales como las de seguridad, inspección, control u otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse en el puerto»

### 1.3. Delimitación de la zona de servicio portuaria.

La actual delimitación de la zona de servicio del puerto de Adra fue suscrita el 8 de marzo de 1996 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (ver Anexo 1). El acuerdo de aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Adra (BOJA del 21 de enero de 1997, ver Anexo) define la delimitación de la zona de servicio del puerto con una línea poligonal formada por:

- «Línea que une los vértices del dominio público marítimo terrestre situados en la ribera.
- Línea aproximadamente norte-sur paralela al muelle de Poniente a una distancia de 167,6 metros.
- Línea desde el extremo sur de la anterior hasta el arranque del dique.
- Línea paralela al dique incluyendo martillo.
- Línea sensiblemente paralela a la que definen las balizas, luz roja a Poniente y verde a Levante
- Línea paralela al contradique hasta alcanzar a Levante el vértice V-10.»

El presente documento evaluará las necesidades y posibilidades de modificar la delimitación actual de la zona de servicio del puerto.

### 1.4. Justificación de la necesidad de redacción del PUEP de Adra.

Adra se caracteriza por ser uno de los puertos más extensos en su entorno, y el segundo en superficie de los existentes en la provincia de Almería, después de La Garrucha, y exceptuando los puertos de Motril y Almería ambos de interés general y gestión estatal. Actualmente en el puerto de Adra se desarrollan dos usos diferentes el pesquero y el náutico-deportivo, así como usos complementarios y auxiliares de los dos anteriores.

Desde la aprobación del PUEP de Adra en 1996 se han llevado a cabo multitud de actuaciones cuyo objetivo era la consolidación y mejora del uso pesquero dentro del puerto, entre las que destacan: La urbanización de la explanada de poniente del puerto y reforma de la zona del varadero; el proyecto de construcción y urbanización de la segunda fase del muelle de Ribera; el proyecto de remodelación y mejora de la lonja de Adra; y el traslado de la fábrica de hielo al recinto de la lonja y demolición de la existente en el muelle de Ribera. En la actualidad se están acometiendo las obras de construcción de un nuevo muelle junto al espaldón de cierre de poniente, de 238 metros de longitud, con capacidad para 37 atraques pesqueros, y que incrementará en 5.680 m<sup>2</sup> la explanada con el objetivo de concentrar los trabajos en tierra de la flota pesquera, liberando el resto de las instalaciones del puerto. Está prevista también la ejecución de un pantalán en la segunda fase del muelle de Ribera y el traslado de las naves de armadores actualmente ubicadas en el muelle de Ribera.

Como se puede apreciar, todas las actuaciones llevadas a cabo se han concentrado entorno al muelle de Poniente, optimizando su explanada y reuniendo poco a poco todas las actividades pesqueras en su entorno. Así, en la actualidad, el muelle de Levante sólo es utilizado para el atraque permanente de la flota pesquera, exceptuando el pantalán reservado para embarcaciones deportivas, y el acopio de redes.

El traslado definitivo del uso pesquero a la zona oeste del puerto, alrededor del muelle de Poniente y la segunda fase del muelle de Ribera, dejará libre la zona de Levante. Esto implica la necesaria reordenación de los usos dentro de la zona de servicio del puerto, en consonancia con las recientes estrategias planteadas para el desarrollo de los puertos andaluces.

Por tanto parece inevitable la redacción de un nuevo plan de utilización que permita la optimización de una gran infraestructura construida y en funcionamiento y que se centrará en los siguientes aspectos:

- La delimitación de los espacios de tierra y agua necesarios para el buen funcionamiento del puerto y para el desarrollo de los usos portuarios. Aunque actualmente el dominio público portuario adscrito parece suficiente para el desarrollo de las actividades previstas, la concentración del uso pesquero entorno al muelle de Poniente y la construcción del nuevo muelle pesquero pueden dar lugar a conflictos entre el varadero y el acceso al nuevo muelle, lo que puede conllevar la necesidad de revisión de la delimitación de la zona de servicio del puerto.
- Una vez definida la delimitación de la zona de adscripción del puerto, distinguiendo entre zona de servicio en tierra y de la lámina de agua, el plan distribuirá los usos dentro del puerto, recogiendo las obras en marcha, evitando interferencias entre los distintos usos, y sentando las bases para futuras actuaciones que sea necesario acometer.

### 2. Diagnóstico actual del puerto.

Antes de proceder a definir la propuesta de distribución de usos para el puerto de Adra se recoge a continuación el diagnóstico del estado actual con el fin de justificar la conveniencia y oportunidad de la reordenación de los usos actualmente existentes. Además del análisis de las actividades actualmente desarrolladas en el puerto, la flota adscrita y su distribución dentro de la zona de servicio actual, para el diagnóstico se tendrán en cuenta tres puntos de vista: el contexto territorial tanto existente como previsto en el que se halla inmerso el puerto, el grado de inserción del puerto en el entorno urbano colindante y los principales puntos débiles de la infraestructura a día de hoy.

#### 2.1. El puerto de Adra en el contexto territorial.

Cualquier puerto, como gran infraestructura de comunicación, debe ser considerado como un elemento capaz de generar tensiones y sinergias en el territorio más allá de los límites del núcleo urbano que lo rodea, incluso del término municipal en el que se encuentra ubicado. En este sentido se puede afirmar que en el análisis y diagnóstico de cualquier puerto serán necesarias, al menos, dos consideraciones: Las infraestructuras de comunicación existentes y propuestas que relacionan el puerto con el territorio y la proyección de las actividades económicas existentes en el puerto y en su entorno.

El municipio de Adra está situado a medio camino entre Almería y Málaga y no muy lejos de Granada. Esta situación geográfica le permite beneficiarse de todas las infraestructuras de comunicación, existentes y previstas, que relacionan las tres capitales de provincia entre sí y con otros puntos del territorio. Además de las comunicaciones viarias existentes en la actualidad, entre las que destacan la Nacional 340 que atraviesa el núcleo urbano de Adra y la Autovía del Mediterráneo están previstas las siguientes acciones en las infraestructuras de comunicación que mejorarán la accesibilidad del puerto y ampliarán su área potencial de influencia:

- Propuesta de construcción de una nueva línea de alta velocidad entre Málaga y Almería.
- Finalización de la autovía del Mediterráneo entre Málaga y Adra, y mejora en los accesos a la autovía del Mediterráneo en el entorno de Adra (tramo Granada-Motril).
- Mejora en el trazado de la red viaria local, destacando el tramo La Alquería-Adra y la construcción y mejora de nuevos nudos estratégicos, Adra-Alquería y puente del río-Berja-Cuatro Higueras.

Dentro del poniente almeriense, comarca en la que está situado el puerto de estudio, Adra es el tercer municipio en

población con 23.195 habitantes, después de El Ejido y Roquetas de Mar que rondan los 70.000. El sector económico más importante en toda la zona es la agricultura intensiva. El segundo sector en importancia para la comarca es el turismo, cuya oferta se localiza mayoritariamente en el litoral, destacando como reclamo Roquetas de Mar y Almerimar en El Ejido. El sector industrial es poco importante aunque en los últimos años se ha ido desarrollando al amparo de las necesidades de la agricultura intensiva. El Plan de Ordenación Territorial del Poniente Almeriense incluye algunas iniciativas que mejorarán la diversificación económica en el entorno próximo del puerto entre las que podemos destacar:

- Desarrollo terciario e industrial, asociado a la agricultura intensiva en el entorno de los núcleos de Adra, Puente del Río y La Curva.

- Protección y recuperación de elementos naturales de relevancia que dotarán a Adra de nuevos reclamos para el turismo, como son la construcción de un área recreativa en Alquería, al borde del río Adra, la propuesta de creación de itinerarios de interés ecológico y recreativo de uso público en varios puntos al pie del río Adra, o la construcción de una red de miradores paisajísticos entre los que se incluye el mirador de Adra.

Por tanto la estrategia a seguir para la reordenación de los usos existentes y la implantación de nuevos usos en el puerto de Adra deberá aprovechar las previsiones en materia de mejora de infraestructuras y diversificación económica del municipio y la comarca, secundando los objetivos de la Junta de Andalucía para la red de puertos de gestión autonómica, a saber: favorecer el impulso económico del tejido colindante a través de la introducción de mejoras y nuevas actividades en los puertos, así como la mejora de la oferta de atraques existente, dando prioridad a las actuaciones sobre las infraestructuras ya existentes.

## 2.2. Relación puerto-ciudad.

El puerto de Adra se encuentra inmerso dentro del tejido urbano consolidado del núcleo urbano de Adra. Uno de los objetivos del presente plan de utilización será la integración de la infraestructura portuaria dentro de su entorno urbano, tal y como se recoge dentro del Plan Director de infraestructuras de Andalucía.

La adscripción del dominio público portuario ocupado por el puerto de Adra tiene una superficie total de 297.228 m<sup>2</sup>, de los cuales 166.761 m<sup>2</sup> corresponden a superficie ocupada por agua abrigada y 130.467 m<sup>2</sup> a zona de servicio en tierra. Actualmente existen dos usos en el puerto, el pesquero, que ocupa la práctica totalidad del puerto y el uso náutico-deportivo, ubicado entre el muelle de poniente y el de Levante, en la mitad del muelle de Ribera y que es gestionado por el club náutico. Sin embargo, no toda la zona de servicio en tierra es utilizada en exclusividad por el puerto. La zona de contacto del dominio público portuario y el núcleo urbano de Adra está en gran parte ocupada por usos mixtos puerto-ciudad, como es el viario que discurre en paralelo al muelle dando acceso tanto al puerto como al tejido residencial colindante, y otros usos y edificaciones ajenos al puerto como la estación de autobuses, algunos espacios públicos ajardinados o la estación de suministro de combustible. Además, los dos solares ubicados al oeste de la explanada del muelle de Poniente están actualmente sin uso portuario y son utilizados por la ciudad para la instalación de actividades temporales: Mercadillo, aparcamiento para la playa, etc.

El PUEP deberá regular la integración del puerto dentro del tejido urbano de Adra con tres estrategias diferentes:

- Delimitación del área de uso exclusivamente portuario y de las zonas de uso mixto y urbano. Uno de los principales conflictos dentro del puerto de Adra es este espacio de uso

mixto, delimitado de distintas formas por diversos documentos (Normas Subsidiarias, Plan de Utilización) a través del llamado límite funcional del puerto pero nunca materializado.

- La delimitación del límite funcional del puerto permitirá la ordenación del tráfico y los accesos de acuerdo a los usos previstos dentro de la infraestructura portuaria. Cualquier puerto genera un tráfico extra dentro de su entorno que en la mayoría de los casos es soportado en gran parte por el tejido urbano adyacente. En el caso de Adra, con un uso principalmente pesquero y una descarga anual de pesca fresca de entre 2.000 y 4.000 toneladas, genera además un tráfico pesado que, por la configuración de los accesos, afecta al tejido urbano colindante. Además la estación de autobuses del municipio, situada dentro del Dominio Público Portuario y frente al Club Náutico complica la reordenación de la zona y obliga a la reserva de viario para su buen funcionamiento. Aunque el puerto no tiene envergadura como para plantear un acceso independiente del núcleo urbano, sí será importante a la hora de plantear su límite funcional la reserva de varios accesos independientes para cada uno de los usos previstos, evitando embotellamientos a la entrada del puerto y colapsos en las vías de acceso.

- Distribución de los usos dentro de la zona exclusivamente portuaria de acuerdo con las actividades y prácticas que se llevan a cabo en el tejido colindante. Como zonas especialmente sensibles por su ubicación respecto a zonas de uso estrictamente urbano caben destacar: Las dos fases del muelle de Ribera en contacto directo con la ciudad, los solares del muelle de Poniente más cercanos al tejido residencial y la playa de Poniente.

## 2.3. Usos actuales del puerto.

### 2.3.1. Uso pesquero.

La zona pesquera ocupa la gran mayoría de la superficie del puerto, exceptuando la zona acotada del club náutico deportivo y la zona de uso mixto, lo que supone una utilización del 86% de la superficie total del puerto, distribuida como sigue:

1. Muelle de Poniente. Con una longitud operativa de 283 metros de longitud y un calado de 5 metros, el muelle de poniente acoge las principales edificaciones asociadas al uso pesquero, como son el recinto de la lonja, cuartos de armadores, el suministro de combustible, los talleres y almacenes asociados, el acopio de redes, el recinto del varadero. En el recinto de la lonja se ubican el edificio de la lonja recientemente modernizado, la fábrica de hielo y el almacén de envases de pesca.

El recinto del varadero, reformado en 1997, dispone de un travel lift de 150 toneladas que permite la varada de grandes embarcaciones, ya sean deportivas o pesqueras. Además cuenta en su interior con una nave para carpintería y taller.

2. Muelle de Ribera, que a su vez está dividido en dos por la ubicación del club náutico deportivo:

- Segunda fase, ubicada entre el club náutico deportivo y el muelle de poniente de 148 metros y 3 metros de calado. Se utiliza para el atraque de barcos pesqueros de pequeñas dimensiones.

- Primera fase, de 173 metros de longitud y 5 metros de calado, se utiliza para el atraque de barcos pesqueros de mayores dimensiones. La explanada está ocupada por un edificio que alberga locales de armadores y una gasolinera y se utiliza también para el acopio de redes.

3. Muelle de Levante, Con una longitud de 215 metros de longitud y 5 metros de calado se utiliza básicamente para el atraque de buques pesqueros de mayor porte.

En la actualidad hay ciertas modificaciones previstas en el puerto de Adra, alguna de ellas en ejecución, que afectarán tanto a la configuración del puerto como a la actual ordenación de usos:

- Ejecución de un pantalán en la segunda fase del muelle de Ribera de 75,21 metros de largo y 4,00 metros de anchura útil
- Construcción de un nuevo muelle junto al espaldón de cierre de poniente, actualmente en ejecución, de 237,71 metros de longitud total, obteniendo una explanada de trabajo de 5.680 m<sup>2</sup> que permita la concentración de los trabajos de tierra de la flota pesquera en dichos puntos liberando al resto de instalaciones del puerto. Este muelle dispondrá de 37 puntos de atraque para la estancia permanente de los barcos que actualmente atracan en el muelle de Ribera y de Levante.
- Paralelamente a la construcción del muelle y el pantalán se prevé el traslado de la nave de armadores existente en la actualidad en el muelle de Ribera a la parcela situada al norte de la lonja, frente al restaurante.

**Flota y actividad pesquera.**

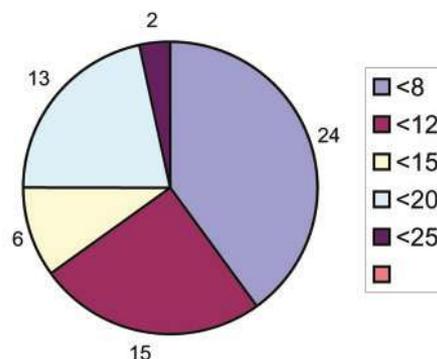
La flota adscrita al puerto de Adra está compuesta por unas 60 embarcaciones pesqueras que utilizan generalmente el cerco y el palangre y cuyas principales características se adjuntan en la siguiente tabla<sup>1</sup>:

	ESLORA (m)	MANGA (m)	GT
Promedio	10.85	3.75	11.24
Máximo	23.3	6.36	83.77
Mínimo	3.99	1.75	0.98

**Flota pesquera adscrita a Adra. Esloras**

	< 8	< 12	< 15	< 20	< 25
	24	15	6	13	2

**Flota pesquera adscrita al puerto de ADRA**



1. Datos actualizados a diciembre de 2006.

La flota pesquera con base en Adra faena principalmente en la zona de Alborán y Marruecos y utiliza el cerco y el arrastre en su actividad. Las especies más comunes son la sardina, jurel, caballa, pulpo, mero, calamar, gambas y cigalas.

En el siguiente gráfico se puede observar la evolución de la descarga de pesca fresca en toneladas en el puerto entre 1985 y 2005. Además del claro descenso en el volumen de pescado descargado, perdiendo unas 3.000 toneladas entre 1985 y 2005, podemos observar que el descenso registrado no es estable. Se registran tres periodos de caída en las descargas (1985-1990, 1995-1998 y 2000-2002) y otros 3 en los que éstas han aumentado (1990-1992, 1998-2000 y 2002-2005). De estos datos podemos deducir, por un lado, que las descargas no son estables sino que sufren grandes vaivenes, pero que indudablemente, la tendencia general no es optimista.

**Evolución de la descarga de pesca fresca en el puerto de Adra. Almería. (toneladas)**

Fuente: Estadísticas de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía  
Elaboración propia



**2.3.2. Uso náutico-deportivo.**

La zona náutico deportiva ubicada en el centro del puerto, en la mitad del de Ribera, ocupa unos 13.444 m<sup>2</sup>, de los cuales 2.706 m<sup>2</sup> corresponden a la explanada en tierra en la que se ubica el edificio del Club náutico, y una zona reservada

para carenado y reparación en seco, principales servicios de esta parte del puerto. Esta zona, de funcionamiento autónomo e independiente del resto del puerto, permanece cerrado físicamente, y cuenta con dos accesos peatonales, junto al edificio del Club náutico y desde el muelle de Ribera y uno rodado para la botadura de los barcos, junto al muelle de Poniente.

En cuanto a las características técnicas cabe destacar que esta zona tiene un calado mínimo de 3 metros y máximo de 4.5 m. La eslora máxima permitida para el atraque de los barcos es de 12 metros. La distribución de atraques por esloras y órgano gestor puede consultarse en la tabla adjunta, según los datos disponibles en la EPPA:

Distribución de atraques por esloras en el Puerto de Adra			
	Club deportivo	EPPA	Total
Hasta 6 m:	108	43	151
De 6 m a 8 m:	72	20	93
De 8 m a 10 m:	8	0	8
De 10 m a 12 m:	4	4	8
Capacidad total:	192	68	260

Fuente: EPPA

El número total de amarres deportivos existentes en el puerto de Adra es de 260.

#### 2.4. Diagnóstico del estado actual del puerto.

Actualmente conviven en el puerto de Adra dos usos diferentes: El pesquero y el náutico-deportivo. Sin embargo el espacio reservado para ambos usos en el puerto no está equilibrado. La pesca ocupa la mayor parte de las instalaciones portuarias, tanto en tierra como en agua. Además, mientras que el muelle de Poniente y la segunda fase del muelle de Ribera unifican la mayor parte de dichas actividades (lonja, fábrica de hielo, descarga de pesca, recinto del varadero, etc.), el muelle de Levante y el de Ribera se utilizan para actividades residuales vinculadas a dicho uso, como el atraque permanente de buques pesqueros o el acopio de redes.

Otro dato a tener en cuenta es la paulatina agrupación de los servicios pesqueros en el muelle de Poniente que se ha ido realizando en los últimos 10 años: Reordenación y urbanización de la zona del varadero, remodelación de la lonja y traslado de la fábrica de hielo anteriormente situada en el muelle de Ribera, construcción de la segunda fase del muelle de poniente que permite el atraque de la flota pesquera de menor porte más cerca de la actividad, etc. Como últimas actuaciones previstas que posibilitarán el traslado definitivo de la actividad pesquera al área de Poniente podemos citar la construcción de un nuevo muelle que permita la concentración de los trabajos de tierra de la flota pesquera y el atraque de la flota de mayor porte actualmente ubicada en el muelle de Levante, la construcción de un nuevo pantalán en el muelle de Ribera que permitirá aumentar los atraques permanentes de la flota de menor porte, y el traslado de los locales de armadores junto a la lonja.

La descarga de pesca fresca ha descendido paulatinamente durante los últimos 20 años pasando de las 7.000 toneladas de 1985 a las casi 4.000 del año 2005. Este descenso no ha sido lineal sino que entre 1985 y 2005 se llegaron a registrar periodos de incremento considerable en las descargas. Sin embargo la tendencia a la baja es clara ya que el volumen de 2005 es el máximo desde 1995, año en el que se descargaron 4.300 toneladas. El agotamiento de los recursos marinos y la regulación del sector, cada vez más estricta, apoyan la tesis de que la pesca se mantendrá dentro de los volúmenes registrados durante los últimos 10 años.

Por tanto el diagnóstico actual nos permite afirmar que el puerto de Adra cuenta con los siguientes inconvenientes que el Plan de Utilización habrá de solucionar:

- La mayor parte del puerto está ocupada por una actividad que sino está en receso permanecerá estable durante los próximos años

- La propia distribución actual de los usos, ubicando en la mitad la instalación náutico-deportiva, separa y divide el uso pesquero en dos, concentrando en el muelle de Poniente los usos más importantes y dejando el muelle de Ribera y el de Levante para usos más residuales.

- La superficie tanto de lámina de agua como de explanada está infrautilizada. Y de seguir la tendencia de la pesca a la baja este factor se agravará cada vez más. La construcción de un nuevo muelle y de un nuevo pantalán en el entorno oeste del puerto permitirá optimizar tanto la explanada del puerto como la lámina de agua, optimizando la infraestructura construida.

- Sería necesario reordenar la zona de uso mixto para que diera servicio a la ciudad y la puerto por igual, pensando en la renovación de los cruces de las calles que facilitara el tránsito y acceso de vehículos pesados al puerto y la circulación normal del núcleo urbano y en una urbanización que permitiera incluir nuevas plazas de aparcamiento para la zona náutico deportiva y los nuevos usos previstos en el área de levante.

La suma de todos estos factores lleva a la conclusión de que el puerto está en la actualidad por debajo de su capacidad, y las nuevas actuaciones previstas dejarán sin uso gran parte del puerto: 388 metros lineales de muelle con un calado de 5 metros.

Esta situación es una oportunidad para replantear la estructura general de los usos dentro del puerto de Adra. Dentro del conjunto de estrategias definidas en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía para la red de puertos de gestión autonómica, está la ampliación de la oferta de atraques náutico-deportivos. Según se señala en dicho documento, el número de embarcaciones por habitante está todavía muy por debajo de la media europea y se prevé una creciente demanda de atraques a corto y medio plazo. Aumentar la superficie del puerto destinada a zona náutico deportiva permitiría incorporar al plan de utilización dos de los objetivos planteados para la red de puertos de Andalucía (la ampliación de la oferta de atraques deportivos y la generación de beneficios directos e indirectos en el tejido urbano colindante). El aprovechamiento de una infraestructura ya consolidada para la incorporación de nuevos atraques deportivos en una zona litoral escasamente dotada cumpliría dos objetivos importantes: evitar nuevos puertos en el litoral andaluz para dar cabida a toda la demanda prevista y rentabilizaría una infraestructura cuya principal actividad no es capaz de consumir todos los recursos y servicios del puerto.

El traslado definitivo de la actividad pesquera al muelle de Poniente hace necesaria la reordenación de esta zona del puerto. El plan de usos deberá incluir no sólo el traslado y reubicación de las actividades que ahora se desarrollan en el muelle de Ribera sino la revisión de la ordenación existente, con el objetivo de dotar a la zona pesquera de una estructura viaria con capacidad para el tráfico que genera, y reservar suelo suficiente para la modernización de las edificaciones existentes y la construcción de nuevas instalaciones que puedan mejorar el funcionamiento del puerto.

### 3. Definición de la solución adoptada.

#### 3.1. Propuesta de ampliación de la zona de servicio portuario (ver plano 1).

Aunque actualmente la zona de servicio del puerto es suficiente para el desarrollo de los usos y actividades dentro de él, el traslado del uso pesquero a la zona de poniente plantea la necesidad de ampliar la delimitación del dominio público portuario a largo plazo. La construcción del nuevo muelle junto al espaldón de poniente dotará a la zona pesquera de mayor longitud de atraques y mayor superficie de explanada, permitiendo el traslado y concentración del uso pesquero en la zona de poniente. Sin embargo, por su propia ubicación dentro de la distribución actual del puerto, el único acceso por

tierra a dicho muelle se produce a través del viario que actualmente rodea el recinto del varadero. No es improbable llegar a pensar que con la construcción de una nueva instalación náutico-deportiva en el muelle de Ribera la actividad del varadero se incrementa y llegue a necesitar más espacio. La zona más apta para ello sería el solar ubicado al este, en el límite con la ciudad. En este caso, el viario de acceso al nuevo muelle en construcción ya no rodearía el recinto del varadero sino que lo atravesaría, lo que podría suponer un gran inconveniente para el desarrollo de las actividades en su interior. Por tanto se propone la modificación de la delimitación de la zona de servicio en tierra, con los siguientes objetivos:

- Reorganización del espacio del varadero, con un ancho mínimo de 60 metros que permita la realización de las actividades en su interior y el movimiento de maquinaria. El recinto se separará físicamente y se ampliará el espacio total ocupado con el fin de poder reservar parcelas para la construcción de nuevos talleres dentro del recinto.

- Dar continuidad no sólo por agua sino también por tierra del nuevo muelle de atraque actualmente en construcción con la zona de uso exclusivamente pesquero. El acceso se producirá en paralelo al muelle de poniente.

Se estima que será necesario ampliar la zona de servicio del puerto en 4.473 m<sup>2</sup>. La poligonal que delimita actualmente la zona de servicio del puerto sólo se vería modificada en el punto A4, que pasaría a tener las siguientes coordenadas:

X	Y
498213.5	4066562.29

3.2. Distribución de los usos dentro del puerto de Adra (ver planos 2.1 y 2.2).

Según queda establecido en el artículo 94 de la Ley 48/2003, se distinguen en el puerto de Adra cuatro zonas diferenciadas en las que se desarrollarán usos diferentes:

1. Uso náutico-deportivo, donde se desarrollarán las actividades propias del uso náutico deportivo, así como aquellos usos complementarios o auxiliares. Se divide en dos zonas, la Zona D1, que corresponde con la delimitación de la concesión ya existente, y la Zona D2 o Muelle de Levante en el que está prevista la construcción de una nueva instalación náutico-deportiva, según se propone en el plano 2.1, y que previsiblemente albergará amarres de mayor eslora (entre 10 y 18 metros) complementando la oferta deportiva ya existente en el puerto de Adra. Conllevará la demolición de la nave de exportadores y la demolición y reubicación de la estación de servicio, ambas ubicadas en el muelle de Ribera. Se reservará parte de la explanada para la ubicación de usos terciarios y de ocio, cuyo uso pueda ser accesible por la ciudad. Se reservarán zonas de aparcamiento suficientes dentro del recinto final para los usuarios de la nueva instalación náutico-deportiva y se dotará esta zona de acceso independiente. (Escenario a corto plazo)

2. Uso pesquero, que incluye el espacio necesario para el desarrollo de las actividades relacionadas con la pesca, y aquellos usos complementarios o auxiliares al pesquero. Se ubica entorno al Muelle de Poniente. Queda dividido en dos zonas, la Zona P, dedicada a usos exclusivamente pesqueros y complementarios al pesquero, donde se desarrollarán las actividades propias del uso pesquero, (descarga de pesca fresca, acopio de redes, atraque de la flota pesquera), servicios directos a la actividad principal (fábrica de hielo y suministro de combustible para la flota, locales de armadores, almacenes de cajas...) y aquellas actividades complementarias que estén directamente vinculadas a la actividad pesquera (almacenes, talleres, etc.), y la Zona V, donde se ubica el varadero, consi-

derado como uso auxiliar al pesquero. Es considerado como un punto a favor para la ubicación de una nueva zona náutico-deportiva y dará servicio a la toda la flota.

Ambas zonas cuentan actualmente con espacio suficiente para el desarrollo de las actividades propias a dicho uso y espacio suficiente para su futura expansión. Sin embargo la posible ampliación del varadero y la concentración de la actividad pesquera en el muelle de Poniente puede llegar a crear conflictos, ya que con la configuración actual no podrían separarse físicamente ambos usos. Por tanto, como escenario a largo plazo se propone el crecimiento de la zona del varadero y la reordenación de toda la zona P, según la propuesta que se adjunta en los planos 2.2, 3.1 y 3.2. Esta propuesta permitiría optimizar la ordenación de la zona P y mejorar y modernizar a largo plazo las instalaciones y servicios existentes:

- Reorganización de las edificaciones dentro del puerto y creación de naves de mayor capacidad, asociadas a explanadas de mayor tamaño, imprescindibles para el desarrollo de las actividades propias de un puerto. Implicaría la demolición de los actuales cuartos de armadores y de los talleres.

- Reorganización del viario interno del puerto, y reserva de plazas y zonas de aparcamiento asociadas a las edificaciones

- Separación física del recinto del Varadero y de la Zona P a través de un viario de alta capacidad que permita dar acceso a ambas zonas evitando conflictos.

- Reserva de suelo para la construcción de naves de mayor capacidad en la zona del varadero.

3. Uso mixto, está actualmente ocupada por el viario que da acceso al puerto y por algunos usos de carácter urbano, ajenos al desarrollo de la actividad portuaria. Por tanto se le ha dado un carácter especial, como zona de uso mixto. Incluye el viario de acceso al puerto, compartido por el tejido urbano que lo rodea, algunas plazas de aparcamiento que dan servicio a los usuarios del puerto y a los habitantes del núcleo urbano de Adra, algunos espacios públicos ajardinados y equipamientos y servicios públicos como la estación de autobuses o la estación de servicio. Se propone su reordenación de acuerdo a los siguientes parámetros:

- Reordenación de los cruces entre distintas calles a través de la construcción, en la medida de lo posible, de rotondas.

- Mantenimiento de la estación de autobuses y previsión del espacio necesario para su buen uso: Radios de giro, viario exclusivo, etc.

- Sustitución de la gasolinera (que queda fuera de ordenación) por un nuevo equipamiento: Museo del Mar y Hogar del Pescador.

- Nuevo espacio libre público junto al nuevo equipamiento.
- Reurbanización del entorno de la zona D2, con los siguientes objetivos:

- Reserva de plazas de aparcamiento para los usuarios del Club náutico existente.
- Reserva de espacio suficiente en la explanada de Ribera para los usos asociados a la nueva instalación deportiva.

Todos los usos admitidos en dicho ámbito deberán dar servicio público, estando prohibido el uso residencial y terciario en formas de hotelero u oficinas.

4. Antepuerto, zona de maniobras y acceso al puerto.

A continuación se describen las principales actividades permitidas que se podrán desarrollar en la zona de servicio del puerto agrupadas por usos:

Usos admitidos	
Para todas las zonas salvo el antepuerto	- Viario, o espacio reservado para la circulación de vehículos. - Aparcamiento.
Actividades dotacionales	- Servicios e infraestructuras: Agua, electricidad de media y baja tensión, saneamiento, gas, red de telefonía, recogida de residuos, etc. - Mobiliario urbano. - Espacios libres. - Servicios de restauración y hostelería.
Uso pesquero	- Descarga de pesca. - Atraque de buques pesqueros. - Edificios para la comercialización de la pesca y usos vinculados: Fábrica de hielo, almacenaje de cajas, etc. - Oficinas y cuartos de armadores. - Acopio y reparación de redes. - Talleres y almacenamiento. - Edificaciones para el tratamiento y manipulación de la pesca. - Varadero. - Rampas de varada y travel lift. - Área de carenado. - Talleres náuticos y marinas secas. - Estaciones de servicio: Suministro de combustible.
Uso náutico-deportivo	- Atraque de embarcaciones deportivas. - Oficinas. - Club náutico. - Tráfico de pasajeros. - Servicios de restauración y hostelería. - Instalaciones para embarcaciones ligeras: Escuela náutica, rampa de botadura. - Tiendas náuticas y Comercio y servicios a usuarios. - Estaciones de servicio: Suministro de combustible.
Uso Mixto.	- Espacios libres con posibilidad de ajardinamiento. - Equipamientos de uso público.
Antepuerto	- Acceso y maniobrabilidad de buques.

Usos prohibidos	
Para todas las zonas salvo el antepuerto	- Edificaciones para residencia o habitación, incluido el hotelero. - Tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión. - Publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria

4. Normativa.

Se detallan a continuación las actividades permitidas en cada uno de los usos previstos en el presente Plan.

4.1. Uso pesquero.

4.1.1. Zona de servicio en tierra.

Se consideran como actividades propias de uso pesquero las siguientes:

- Desarrollos infraestructurales:
  - i. Muelles y medios de varada.

ii. Señales marítimas.

- Espacios de articulación interna y edificables:
  - i. Avituallamiento e instalaciones especiales.
  - ii. Salvamento.
  - iii. Servicios administrativos.
  - iv. Servicios directos a la actividad pesquera.
  - v. Explanada de maniobra y de apoyo a la actividad pesquera.
  - vi. Cuartos de armadores.
  - vii. Capitanía y servicios de acogida.

Se consideran como actividades complementarias y auxiliares del uso pesquero las siguientes:

- Almacenaje e industria. Espacios o edificios destinados a actividades que requieran su implantación en el puerto, como pueden ser:
  - i. Preparación, transformación y almacenaje de productos pesqueros u otras materias primas o semielaboradas, o su preparación para posteriores transformaciones.
  - ii. Conservación, guarda y distribución al por mayor de productos pesqueros.
  - iii. En general todas aquellas actividades de manipulación, elaboración de productos o prestación de servicios, que requieren la utilización de la infraestructura e instalaciones portuarias.

- Industria auxiliar de asistencia a las embarcaciones y a la actividad portuaria.

- Comercio y servicios a usuarios del sector pesquero. Espacios o edificios destinados a la compraventa o permuta de mercancías al por menor y su almacenamiento inmediato, tales como efectos navales, comercialización y venta de embarcaciones, etc., así como la prestación de otros servicios de naturaleza análoga.

- Oficinas.

- Varadero: Dentro de las zonas a las que se les asigna este uso los desarrollos admitidos serán los propios de una zona de varada o área técnica, como son rampas de varada con medios propios (travelift o grúa), talleres náuticos y marinas secas, área para reparación, mantenimiento y carenado de embarcaciones, etc. Toda actividad que quede fuera de las propiamente vinculadas con la varada deberá ser expresamente aprobada por la EPPA.

- Oficinas, aseos.

Se consideran como actividades dotacionales, permitidas en esta zona:

- Viario, y/o espacio reservado para la circulación de vehículos.
- Aparcamiento.
- Servicios e infraestructuras: Agua, electricidad de media y baja tensión, saneamiento, gas, red de telefonía, recogida de residuos, etc.
- Mobiliario urbano.
- Espacios libres con posibilidad de ajardinamiento.
- Servicios de restauración y hostelería.
- Estaciones de servicio: Suministro de combustible.

Se prohíben aquellas actividades que puedan originar ruidos o causar molestias a los usuarios del puerto y vecinos del entorno.

4.1.2. Agua abrigada.

Las actividades permitidas en la zona de atraque son aquellas relacionadas con la estancia de embarcaciones pesqueras y operaciones de aprovisionamiento, gestión de residuos, embarque y desembarque de pesca, o espera.

## 4.2. Uso náutico-recreativo.

## 4.2.1. Zona de servicio en tierra

Se consideran como actividades propias de uso náutico-deportivo las siguientes:

- Desarrollos infraestructurales:
  - i. Muelles pantalanes y medios de varada.
  - ii. Señales marítimas.
- Espacios de articulación interna y edificables:
  - i. Avituallamiento e instalaciones especiales.
  - ii. Servicios administrativos.
  - iii. Servicios directos a la actividad náutico recreativa.
  - iv. Explanada de maniobra y de apoyo a la actividad náutico recreativa.
  - v. Capitanía.

Se consideran como actividades complementarias y auxiliares del uso náutico-deportivo las siguientes:

- Industria auxiliar de asistencia a las embarcaciones y a la actividad portuaria.
- Comercio y servicios a usuarios. Espacios o edificios destinados a la compraventa o permuta de mercancías al por menor y su almacenamiento inmediato, tales como efectos navales, comercialización y venta de embarcaciones, venta de elementos para la navegación, pañoles, tiendas de ropa, etc., así como la prestación de otros servicios de naturaleza análoga.
- Oficinas, aseos y club social
- Instalaciones para embarcaciones ligeras: Escuela náutica, rampa de botadura de embarcaciones ligeras, etc.
- Edificaciones asociadas al Tráfico de pasajeros

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.

Se consideran como actividades dotacionales, permitidas en esta zona:

- Viario, o espacio reservado para la circulación de vehículos dentro de las zonas a las que se les asigna este uso sólo se permite el desarrollo de los viales interiores de las instalaciones portuarias según apruebe la EPPA.
  - Aparcamiento.
  - Servicios e infraestructuras: Agua, electricidad de media y baja tensión, saneamiento, gas, red de telefonía, recogida de residuos, etc.
  - Mobiliario urbano.
  - Espacios libres con posibilidad de ajardinamiento.
  - Servicios de restauración y hostelería.
  - Estaciones de servicio: Suministro de combustible.

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.

## 4.2.2. Agua abrigada.

Las actividades permitidas en la zona de atraque son aquellas relacionadas con la estancia de embarcaciones recreativas y operaciones de aprovisionamiento, gestión de residuos, embarque y desembarque de pasajeros, o espera.

El atraque de embarcaciones se resolverá mediante elementos ligeros flotantes o pilotados (pantalanes) que no afecten de modo sensible a dinámica litoral, minimizando la ocupación del dominio público marítimo-terrestre y el impacto paisajístico.

## 4.3. Uso mixto.

Se consideran como actividades permitidas en este espacio las siguientes:

- Viario: Se reordenarán los cruces entre distintas calles a través de la construcción, en la medida de lo posible, de rondas, y se platearán accesos independientes para cada las siguientes zonas: Zonas P, Zona D1 y Zona D2. También se reurbanizará el entorno de la zona D2, con el objetivo de reservar plazas de aparcamiento para los usuarios del Club náutico existente y espacio suficiente en la explanada de Ribera para los usos asociados a la nueva instalación deportiva.

Todos los usos admitidos en dicho ámbito deberán dar servicio público, estando prohibido el uso residencial y terciario en formas de hotelero u oficinas.

- Aparcamiento.
- Servicios e infraestructuras: Agua, electricidad de media y baja tensión, saneamiento, gas, red de telefonía, recogida de residuos, etc.
- Mobiliario urbano.
- Espacios libres, con posibilidad de ajardinamiento.
- Servicios de restauración y hostelería.
- Equipamientos públicos.
- Servicios públicos.

Para la instalación de nuevos elementos no existentes en la actualidad será necesaria la autorización de la EPPA. En la zona M2 queda expresamente prohibida la construcción de nuevos elementos de carácter permanente, salvo que la EPPA lo autorice expresamente.

## 4.4. Antepuerto.

Se consideran como actividades propias de este uso:

- Operaciones de Maniobrabilidad y acceso de las embarcaciones

## 5. Planos.

1. Delimitación de la Adscripción del Dominio Público Portuario.
  - 2.1. Distribución de los usos. Escenario a corto plazo.
  - 2.2. Distribución de los usos. Escenario a largo plazo.
3. Propuesta de ordenación.
  - 3.1. Propuesta de ordenación. Uso pesquero. Zonas P y V.
  - 3.2. Propuesta de ordenación. Uso mixto. Zona M.
  - 3.3. Propuesta de ordenación. Uso náutico deportivo. Zonas D1 y D2.

