

publica el presente anuncio significándole que en el plazo de diez días hábiles contados desde el día siguiente al de la publicación, quedan de manifiesto los expedientes en la Delegación Provincial de Obras Públicas y Vivienda de Málaga (Servicio de Vivienda), sita en Compositor Lehmsberg Ruiz, núm. 23, pudiendo conocer el contenido íntegro de acto.

Contra las mencionadas resoluciones, que no agotan la vía administrativa, podrán interponer recurso de alzada ante el Ilmo. Sr. Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de la presente notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

NOMBRE Y APELLIDOS	DNI	DESCALIFICACION
FRANCISCO MARTIN LOPEZ	26185731R	29-DS-0480/04
GUILLERMO PEREZ ALBA	33353629H	29-DS-0518/08
MARIA GRACIA SILVA JIMENEZ	78967689H	29-DS-0734/10
MONICA TRELLA LOPEZ	05285781J	29-DS-0342/11
ANTº M. NUÑEZ DE CASTRO HERNANDEZ	24766314Y	29-DS-0424/11
MARJORIE CORRIS	X0814237Z	29-DS-0507/11

Málaga, 13 de febrero de 2012.- El Delegado, P.A. (Dto. 21/1985, de 5.2), la Secretaria General, Yolanda Agudo Pérez.

RESOLUCIÓN de 7 de noviembre de 2011, de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por la que se aprueba el Estudio de Viabilidad del Proyecto de Puerto «Marina Playa Granada» (Motril) y se acuerda la redacción del anteproyecto.

Visto el estudio de viabilidad del Proyecto de Puerto Deportivo «Marina Playa Granada», así como el Informe elaborado por la Dirección del Área de Desarrollo Portuario con fecha 26 de octubre de 2011, y constando los siguientes

H E C H O S

Primero. Con fecha 28 de junio de 2011 la entidad Marina y Desarrollos Portuarios de Motril, S.L., presentó estudio de viabilidad del Proyecto de Puerto Deportivo «Marina Playa Granada» (Motril).

El referido estudio de viabilidad ha sido sometido a los trámites previstos en el artículo 112 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

Segundo. Se ha cumplimentado trámite de información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 83, de 2 de agosto de 2011, de conformidad con lo establecido en el indicado artículo 112.3 de la referida Ley 30/2007.

Del resultado del referido trámite han sido formuladas alegaciones por la asociación Ecologistas en Acción, la Asociación Buxus, doña Carmen López López y doña M.ª Purificación Fernández García.

El análisis de las referidas alegaciones consta en el Informe propuesta elaborado por la Dirección del Área de Desarrollo Portuario que expone las siguientes consideraciones.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

En las alegaciones se exponen las siguientes consideraciones sobre el Estudio de Viabilidad:

1. Justificación de la actuación basada en datos y suposiciones erróneas sobre la oferta actual de puestos de atraque, cuestionando la obtención de los ratios de amarres por población y las previsiones de evolución de la demanda consideradas.

2. Se cuestiona la rentabilidad del proyecto hotelero y la transformación de suelo urbanizable para uso hotelero y comercial en recinto portuario.

3. Se cuestiona la cuantificación de la capacidad de generación de empleo de la intervención propuesta.

4. Se cuestiona la reducción de suelo construido como consecuencia de la modificación de usos en la zona para posibilitar la implantación de la marina.

5. Riesgo de intrusión marina en el acuífero Motril-Salobreña.

6. Creación de discontinuidad en el dominio público marítimo-terrestre.

7. Se cuestionan algunos de los supuestos beneficios ambientales del proyecto, especialmente en lo que se refiere a la regeneración de las playas y la recuperación de humedales próximos.

8. Riesgo de inundación de implantaciones en el antiguo cauce del río Guadalfeo.

9. Se cuestiona la participación de entidades financieras públicas en la promoción del proyecto, de acuerdo con informaciones periodísticas.

10. Se cuestiona la publicidad del procedimiento de información pública y el acceso electrónico a la información.

En cuanto al contenido de la alegación cabe realizar las siguientes observaciones:

1. El documento «Estimación del impacto económico-social y de la demanda potencial de un puerto deportivo en María Playa Granada» aportado en el Anejo núm. 2 Previsiones de Demanda y Repercusión de la Obra pone de manifiesto el notable déficit en infraestructuras y servicios portuarios de la costa de Granada en términos relativos respecto al resto de ámbitos provinciales andaluces, así como a los valores medios nacionales, lo que constituye un primer indicador de la potencialidad del desarrollo náutico-recreativo en la zona. Sin entrar a valorar la validez y exactitud de cada uno de los parámetros manejados y los ratios elaborados a partir de éstos, que deben ser entendidos como simples indicadores cualitativos que permiten la comparación entre distintos ámbitos sin constituir una herramienta matemática de diseño o dimensionamiento, cabe considerar que la información presentada en el Estudio de Viabilidad resulta suficiente para sostener la viabilidad preliminar de la intervención portuaria propuesta atendiendo a la oferta actual de instalaciones y servicios náutico-recreativos en el litoral de Granada, así como los volúmenes de población residente y de oferta e infraestructura turística en el área de influencia de la localización propuesta.

2. La actuación propuesta, una marina para la flota de recreo, implica una recalificación de la zona que se entiende puede hacer más atractiva la futura oferta hotelera, e implica una muy notable reducción del techo final, lo que redundará en una menor carga sobre la primera línea litoral, por lo que puede entenderse como una apuesta con mayores perspectivas de sostenibilidad que la inicialmente prevista para los suelos aportados que, cabe señalar, disponían ya de instrumento de desarrollo urbanístico que permite un aprovechamiento mucho más intensivo.

3. Es un hecho constatado que las infraestructuras náutico-recreativas significan un notable elemento cualificador del territorio contribuyendo a la dinamización socioeconómica del tejido local tanto durante la fase de construcción, por la envergadura y complejidad de las obras, como durante su explotación. Por tanto, la actuación propuesta permitirá la generación de nuevos puestos de trabajo, pudiendo ser los directos fácilmente cuantificables, a partir del propio Estudio de Viabilidad de la actuación, mientras que el cálculo de los inducidos implica mayor complejidad, por lo que para su estimación deben adoptarse técnicas socioeconómicas como las planteadas en el Estudio del impacto económico-social y de la demanda potencial de un puerto deportivo en Marina

Playa Granada [Universidad de Granada, mayo 2011] aportado por el proyecto.

4. La tabla 1 «Comparación de usos de la parcela por el Plan Parcial actual y por Marina y Desarrollos Playa Granada» del Anejo núm. 3 Compatibilidad e Integración en el Planeamiento urbanístico previsto, pone de manifiesto que el planeamiento vigente implica 120.218 m² de techo, mientras que la actuación portuaria propone 55.565, lo que implica una reducción de 64.653 m². En cuanto a la asignación de usos a las superficies construidas, el planeamiento actual asigna un total de 32.687 m² a usos terciarios (comerciales y no comerciales), mientras que la actuación portuaria implica reducir esta cifra a 21.400. Se produce un incremento en el techo terciario comercial, que pasa de 3.000 a 12.840 m², pero a costa del techo terciario no comercial que se reduce sensiblemente (de 29.687 a 8.560 m²). En consecuencia, la reducción de las superficies construidas es del orden del 46%, y la reasignación de usos terciarios hacia la actividad comercial encuentra justificación en la implantación de la actividad náutico-recreativa que propicia el desarrollo de actividades complementarias de las puramente portuarias.

5. El Estudio de Viabilidad presentado incluye en su Anejo núm. 4 un Estudio de Viabilidad Ambiental donde se realiza un análisis ambiental de las alternativas contempladas para la implantación de nueva infraestructura portuaria en la zona, que se centra en sus repercusiones en la dinámica litoral. Se considera necesario desarrollar un estudio de impacto ambiental completo que analice el riesgo de intrusión salina en el acuífero, para la posterior evaluación ambiental del proyecto por parte del órgano ambiental.

6. La implantación de nueva infraestructura portuaria implica necesariamente una discontinuidad en el borde marítimo. La solución propuesta, mediante marina, minimiza la ocupación directa de frente costero pero precisa de un canal de conexión con el mar abierto. La Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y el Mar, que deberá informar preceptivamente el proyecto, podrá imponer, en su momento, las condiciones en las que pueda considerarse viable el proyecto portuario atendiendo a su necesaria compatibilidad con la integridad de las playas.

7. La intervención portuaria debe permitir la resolución de los problemas de regresión y acreción de la línea de costa, entre la margen izquierda del río Guadalfeo y el dique del puerto de Motril, propiciando su recuperación ambiental, asumiendo que la regeneración de playas pasa necesariamente por la aportación del material sedimentario adecuado. En cualquier caso, corresponde al órgano ambiental establecer los mecanismos y actuaciones precisos para la protección de humedales.

8. Aunque la localización propuesta se corresponda geográficamente con la vega de Motril, cabe entender que el drenaje de la zona ha pasado a llevarse a cabo mediante los nuevos cauces artificiales que garantizan la no inundabilidad de la zona, de tal manera que los suelos sobre los que se propone la intervención ya han sido desarrollados urbanísticamente como urbanizables. En cualquier caso, se solicitará informe al organismo de cuenca sobre ésta y otras posibles implicaciones hídricas del proyecto portuario.

9. La solvencia económico-financiera del promotor será examinada en el contexto de la licitación del contrato de concesión de obra pública que se contempla para el desarrollo de la actuación, siendo el objeto del Estudio de Viabilidad poner de manifiesto, de modo preliminar, la viabilidad técnica, ambiental y económico-financiera de la actuación propuesta. En cualquier caso, cabe indicar que el estudio presentado implica una necesidad de endeudamiento del 80% de la inversión, que se sitúa en los niveles habituales en este tipo de proyectos aunque resulte superior al exigido en anteriores licitaciones llevadas a cabo por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

10. El proceso de información pública se ha realizado de acuerdo con la normativa sectorial y del procedimiento

administrativo común, siendo expuesta la documentación en la sede del órgano sustantivo, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y en las oficinas de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas a la que está adscrita dicha Agencia. El alegante solicitó versión electrónica del documento el 4 de agosto de 2011, y le fue enviada el día 12 de agosto.

ASOCIACIÓN BUXUS

En su escrito se recogen las siguientes consideraciones:

1. Afecciones medioambientales. La actuación propuesta se considera implica una grave afección al espacio natural denominado Reserva Natural Concertada «Charca de Suárez», identificándose los siguientes efectos directos:

- Afección a la superficie piezométrica, al modificar la ubicación y volumen de los perímetros de descarga.

- Incremento de la evapotranspiración al incrementar la superficie de agua, con su consecuente pérdida del recurso.

- Degradación de la calidad de las aguas subterráneas por el avance de la cuña salina en el acuífero.

Del mismo modo, se considera que no puede calificarse como mejora medioambiental una acción humana en la que no se especifican las medidas concretas para la formación de entornos cualificados compatibles con los humedales, ni tampoco las medidas preventivas a adoptar frente a los posibles riesgos de contaminación.

Asimismo se alerta sobre la ubicación de la actuación en una zona inundable, cuyo carácter condiciona las características de los humedales existentes y cuya modificación alteraría los mismos.

Finalmente, se cuestiona la mejora medioambiental derivada del cambio de usos propiciado por la actuación portuaria que reduce el techo edificable, ya que se considera que los volúmenes previstos inicialmente acabarán por implantarse en torno a la nueva marina que constituye un foco generador de nuevas demandas de suelos hoteleros y residenciales, de acuerdo con el propio estudio de rentabilidad del proyecto, que implicará nuevas tensiones sobre los suelos no clasificados profundizando en lo que se considera un modelo especulativo-inmobiliario.

2. Afecciones socioeconómicas. Se cuestiona la capacidad de generar empleo de la intervención portuaria, cifrada en cerca de 1.000 puestos de trabajo, indicando que no se han aportado tasas de actividad inducidas por instalaciones náutico-recreativas suficientemente contrastadas, y que algunas de las cifras empleadas se corresponden con instalaciones ligadas a la actividad pesquera, así como que la repercusión del recinto deportivo existente en la zona (C.N. Motril) sobre la economía local se considera prácticamente nula.

Del mismo modo, se pone en duda la adecuación de la demanda potencial, cuantificada a través de las embarcaciones registradas en la provincia de Granada y que en la actualidad ocupan puestos de atraque fuera de ésta, a la oferta prevista en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada que contempla cinco zonas para localización de instalaciones náutico-recreativas.

Finalmente, se considera debe matizarse el impacto positivo de la actuación propuesta sobre el patrimonio público al incorporarse a éste la zona de servicio portuario, ya que esta cesión es consecuencia de la aplicación de la legislación de costas, y no se ha tenido en cuenta la ocupación de dominio público para canales y zonas ajardinadas que pasan a tener un uso privativo.

3. Tramitación ambiental. Se señala que la actuación propuesta no ha superado ningún procedimiento de evaluación ambiental, ya que la posible cobertura del planeamiento general se corresponde con usos muy distintos a los portuarios, y que no implicaban afección directa a las aguas subterráneas y la reserva natural de la Charca de Suárez. Del mismo modo, se pone de manifiesto que el ámbito de actuación está

contemplado como «zona de protección territorial, de interés paisajístico» dentro del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada, lo que imposibilita los usos propuestos.

En cuanto al contenido de la alegación cabe realizar las siguientes observaciones:

1. El estudio de viabilidad presentado incluye únicamente consideraciones ambientales de carácter preliminar. En el contexto de la evaluación ambiental de la intervención propuesta deberán ser identificados, descritos y evaluados de modo adecuado los efectos directos e indirectos sobre el medio, así como las medidas para reducir, eliminar o compensar los posibles efectos ambientales, desarrollando un estudio de impacto ambiental completo que analice el riesgo de intrusión marina.

En este orden de cosas, el estudio de las posibles variaciones de los niveles piezométricos, y de las alteraciones de la calidad de las aguas deberán constituir aspectos fundamentales del Estudio de Impacto Ambiental, haciéndose además necesario que, en su caso, el proyecto básico que resulte necesario redactar para profundizar en la definición de la actuación y la justificación de su viabilidad incorpore las posibles medidas correctoras.

2. Como ya se ha indicado anteriormente, se considera un hecho constatado que las infraestructuras náutico-recreativas significan un notable elemento cualificador del territorio, y contribuyen directamente a la dinamización socioeconómica del tejido local tanto durante la fase de construcción, por la envergadura y complejidad de las obras, como durante su explotación. Por tanto, cabe asumir que la actuación propuesta permitirá la generación de nuevos puestos de trabajo, pudiendo ser los directos fácilmente cuantificables, a partir del propio Estudio de Viabilidad de la actuación.

En lo que respecta al cálculo del número de empleos inducidos, que se cuestiona en la alegación, se trata de una cuestión compleja a la que sólo cabe aproximarse mediante técnicas socioeconómicas como las planteadas en el Estudio del impacto económico-social y de la demanda potencial de un puerto deportivo en Marina Playa Granada [Universidad de Granada, mayo 2011] aportado por el proyecto, y que se desarrolla específicamente para instalaciones náutico-recreativas sin adoptar hipótesis o valores de referencia ligados a la actividad pesquera que pueda desarrollarse en recintos portuarios mixtos, poniendo de manifiesto la incidencia de las nuevas actividades náutico-recreativas propuestas sobre el sector terciario.

En cuanto a la nula repercusión sobre el tejido socioeconómico de la actividad ligada al C.N. Motril, que constituye la única instalación náutico-recreativa actualmente existente en la zona y se contempla en la alegación como referencia, cabe señalar que la intervención propuesta no resulta en absoluto comparable, por su magnitud, especialización y capacidad requalificadora del entorno, con las instalaciones del Club Náutico de Motril que se ubican en el interior de un recinto portuario de interés general dedicado al tráfico comercial.

Finalmente, en lo que respecta a la adecuación de la demanda estimada de puestos de atraque a las previsiones del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada (cuyo decreto de aprobación por el Consejo de Gobierno está actualmente en tramitación), cabe señalar que dicho instrumento de planificación subregional no establece una programación concreta de las futuras intervenciones en materia náutico-recreativa, sino la localización de los posibles emplazamientos de infraestructura portuaria, cuya viabilidad técnica y económica, y compatibilidad ambiental, deberá ser analizada, en cada caso, e introduce, además, una consideración específica sobre el fomento de la implantación de marinas interiores, en el marco de la legislación sectorial de aplicación.

En este orden de cosas, cabe además señalar que el propio Estudio de Viabilidad presentado contempla en su Anejo

núm. 5 «Justificación de la Solución Elegida» como alternativas estudiadas algunas de las posibles ubicaciones recogidas por el planeamiento subregional que han sido objeto de análisis, decantándose por la solución finalmente adoptada que responde a las particularidades de una marina, con menor ocupación de playa, y puede constituir una opción de resolución de los problemas de regresión de la costa detectados en la zona.

En cualquier caso, atendiendo a las conclusiones del documento «Estimación del impacto económico-social y de la demanda potencial de un puerto deportivo en María Playa Granada» aportado en el Anejo núm. 2 Previsiones de Demanda, y asumiendo el notable déficit actual de instalaciones náutico-recreativas en la Costa Tropical, cabe considerar que la actuación propuesta encuentra justificación en términos de demanda, y que resulta compatible con otras posibles actuaciones que pudieran ir desarrollándose en otros horizontes temporales, de acuerdo con las previsiones del planeamiento subregional, y que permitirían situar los indicadores de puestos de atraque en relación con población servida en valores más próximos a la media del litoral andaluz.

Finalmente, respecto a la repercusión de la actuación propuesta sobre el patrimonio público, cabe señalar que la propuesta responde a la tipología de marina, prevista en el artículo 43.6 de Reglamento de la Ley 22/88, de Costas, para lo que expresamente se establece que el suelo inundado se incorporará al dominio público marítimo terrestre. La zona de servicio portuario, compuesta por la lámina de agua generada sobre suelo privado, los canales de acceso y el suelo que sea cedido para la implantación de actividades propias, complementarias y no portuarias, pasará a constituir dominio público y por tanto patrimonio público, por lo que la afirmación de que la actuación propuesta implica el paso de terrenos de propiedad privada al dominio público portuario resulta correcta, independientemente de que sea la normativa sectorial la que así lo determine, y el promotor de la actuación portuario se vea obligado a ello.

3. Como ya se ha señalado anteriormente, el estudio de viabilidad presentado incluye únicamente consideraciones ambientales de carácter preliminar. El desarrollo de la actuación portuaria propuesta precisará de un proyecto básico y de su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, a los efectos de la preceptiva evaluación ambiental, resultando de especial relevancia la justificación de la compatibilidad de la nueva dársena con la preservación de la calidad de las aguas subterráneas y las exigencias de la figura de protección atribuida a la Charca de Suárez, así como el desarrollo del resto de prescripciones que sean impuestas por el órgano ambiental.

Del mismo modo, la modificación en los usos contemplados en el actual instrumento de desarrollo urbanístico vigente implicará las correspondientes innovaciones.

SRA. LÓPEZ LÓPEZ (CAMPING DE PONIENTE)

En la alegación se expone que la mencionada persona es copropietaria de la instalación hostelera «Playa de Poniente» con categoría de camping, actuando, asimismo, en representación del otro copropietario de dicha instalación, encontrándose afectados directamente por la actividad propuesta por el Estudio de Viabilidad.

Se indican las siguientes alegaciones:

1. El Estudio de Viabilidad no contiene información adecuada sobre la situación actual de los terrenos y servicios afectados, ni sus circunstancias administrativas.

2. No se contemplan las actuaciones urbanísticas, técnicas y administrativas precisas para el desarrollo concesional pretendido, lo que imposibilita el establecimiento de los mecanismos administrativos precisos para garantizar la disponibilidad de los terrenos.

3. Imprecisión en la definición de las infraestructuras viarias que garantizan la accesibilidad al recinto portuario y de los espacios libres vinculados a éste, así como en los suelos lucrativos de ribera no incluidos en la concesión.

4. Adopción de determinaciones erróneas en el estudio económico, como la «adquisición de terrenos», y no inclusión de la totalidad de inversiones imputables al desarrollo portuario previsto, no respetando los acuerdos de la Junta de Compensación.

5. Necesidad de acometer las medidas medioambientales que resulten exigibles.

No obstante, se considera necesario el desarrollo náutico-recreativo pretendido, reconociendo su potencial recualificador de la oferta turística, por lo que se señala que únicamente se pone en cuestión la inadecuación de algunos planteamientos y procedimientos que, junto al desajuste con la realidad, podrían implicar repartos injustos de cargas y beneficios.

En cuanto a las alegaciones expuestas, cabe realizar los siguientes comentarios:

1. La información aportada sobre la situación actual de los terrenos y las implicaciones del planeamiento territorial y urbanístico vigente se considera suficiente para la definición previa y planteamiento preliminar de la actuación propuesta, mediante Estudio de Viabilidad. En el posterior proyecto básico se hará necesario precisar algunos de los aspectos ahora reclamados.

2. Como ya se ha señalado en respuesta al punto anterior, no es objeto del Estudio de Viabilidad recoger la totalidad de los procedimientos administrativos que puede resultar necesario poner en marcha para alcanzar el objetivo previsto, sino presentar los datos y estudios suficientes para justificar la viabilidad de la actuación propuesta y someter ésta a un primer pronunciamiento de los distintos organismos con competencias en las materias afectadas.

3. En la documentación aportada se realiza una definición previa del recinto portuario y su inserción en el entorno, así como una propuesta de los espacios que podrían pasar a constituir dominio público portuario susceptible de ser concesionado.

En posteriores fases del procedimiento de tramitación de la implantación propuesta, y en virtud de los informes de los distintos organismos competentes, de las determinaciones que se establezcan por el órgano medioambiental como consecuencia del proceso de prevención ambiental así como de la profundización en los aspectos técnicos, se irá definiendo con precisión el recinto portuario.

Del mismo modo, el Pliego de Condiciones para la licitación del contrato de concesión de obra pública podrá incorporar cualquier otro tipo de obligaciones que puedan recaer sobre el concesionario para garantizar la compatibilidad de las nuevas instalaciones náutico-recreativas con la ordenación urbanística y las cautelas ambientales que sean finalmente establecidas.

4. Los supuestos del estudio de rentabilidad económico-financiera aportado en el Anejo núm. 7 Inversión y Financiación, se consideran permiten una adecuada valoración previa de la rentabilidad de la intervención propuesta, incorporando una partida por valor de ocho millones de euros, en concepto de «adquisición de terrenos» que pone de manifiesto la obligación que asume el concesionario e inversor de hacer frente a gastos para la disponibilidad efectiva de los terrenos sobre los que se asentará la marina y su zona de servicio.

Dicha adquisición debe permitir el pleno dominio del concesionario sobre aquellos suelos que resulten inundados por la obra pública y que automáticamente se convierten en dominio público marítimo-terrestre.

Igualmente, el concesionario habrá de entregar a la administración concedente, libres de toda carga, los suelos que no resultando inundados por la obra pública se integren en la infraestructura portuaria constituida en la marina.

Dichos suelos no participarán en procesos de reparto de las cargas que conlleve el proceso urbanizador de los suelos que rodeen la marina.

5. El procedimiento de evaluación ambiental al que está sometido la actuación portuaria garantiza su adecuación a los requisitos exigibles desde el punto de vista medioambiental.

SRA. FERNÁNDEZ GARCÍA

En el escrito, la alegante manifiesta copropiedad, junto a su hermano, de una finca que se encuentra ubicada dentro del perímetro de realización de la actuación sometida a información pública, relacionando las siguientes incidencias:

1. Se critica la fecha de publicación del anuncio, así como las dificultades para el acceso a la información.

2. Se considera que el Estudio de Viabilidad no contempla los derechos de los actuales propietarios de terrenos de propiedad privada afectados por la actuación portuaria propuesta, y que la partida de ocho millones prevista para adquisición de los terrenos resulta insuficiente para indemnizar a los propietarios.

En cuanto al contenido de la alegación cabe realizar las siguientes observaciones:

1. El proceso de información pública se ha realizado de acuerdo con la normativa sectorial y del procedimiento administrativo común, siendo expuesta la documentación en la sede del órgano sustantivo, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y en las oficinas de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas a la que está adscrita dicha Agencia.

2. Como ya se ha señalado anteriormente, no es objeto del Estudio de Viabilidad recoger la totalidad de los procedimientos administrativos que puede resultar necesario poner en marcha para alcanzar el objetivo previsto, sino presentar los datos y estudios suficientes para justificar la viabilidad de la actuación propuesta y someter ésta a un primer pronunciamiento de los distintos organismos con competencias en las materias afectadas.

Caben las mismas observaciones realizadas en el punto 4 en respuesta a la alegación anterior.

Tercero. Asimismo, conforme a lo dispuesto en el referido artículo 112.3 de la Ley 30/2007, se ha solicitado informe sobre el mencionado estudio de viabilidad al Ayuntamiento de Motril, Capitanía Marítima de Motril, a la Delegación del Gobierno de Andalucía, a la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, a la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, a la Consejería de Agricultura y Pesca, a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, a la Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente, al Servicio de Costas en Granada, a la Consejería de Cultura, así como a la Autoridad Portuaria de Motril. Se han recibido informes de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Consejería de Cultura, Ayuntamiento de Motril, la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Capitanía Marítima de Motril, Consejería de Agricultura y Pesca, Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa y Consejería de Medio Ambiente.

El análisis de los referidos informes consta en el Informe elaborado por la Dirección del Área de Desarrollo Portuario obrante en el expediente, concluyendo que los mismos no afectan al planteamiento sustancial de la actuación.

Cuarto. Finalmente, en el Informe elaborado por la Dirección del Área de Dominio Público y Desarrollo Portuario se detallan las consideraciones que a continuación se transcriben en relación al contenido del «Estudio de Viabilidad»:

- Dinámica litoral.

Debe considerarse la marina propuesta como una pieza en la unidad fisiográfica Margen izquierda del Guadalfeo al Puerto de Motril, y en consecuencia formularse propuestas

que permitan el mantenimiento de la integridad física y condiciones funcionales propias de los diferentes usos que se dan en el dominio público marítimo terrestre.

Del mismo modo, resulta necesario prestar especial atención a las condiciones de renovación de las aguas en el recinto propuesto y las posibles interacciones con masas de agua próximas, especialmente las que pueden localizarse en los acuíferos próximos.

- Evaluación de impacto ambiental.

La actuación propuesta, puerto deportivo bajo tipología de marina, requiere evaluación de impacto ambiental para su tramitación. El correspondiente estudio de impacto ambiental no deberá contemplar únicamente la posible incidencia en la franja litoral, como se hace en la información ambiental contenida en el Estudio de Viabilidad, si no que debe abordar la posible afección a la Reserva Natural Concertada «Charca de Suárez», tanto en sus aspectos bióticos como hidrológicos.

Independientemente de las prescripciones específicas que puedan ser establecidas por la Consejería de Medio Ambiente para la redacción del Estudio de Impacto Ambiental, como consecuencia de las consultas previas a formular a dicho organismo, cabe indicar que para la evaluación de los efectos ambientales de la nueva implantación se deben considerar como mínimo la siguientes incidencias ambientales:

- La incidencia sobre la unidad fisiográfica comprendida entre la margen derecha del Guadalfeo y el dique del puerto de Motril y desarrollar propuestas concretas para su manejo.

- Los efectos sobre la red de desagües, y la inundabilidad de áreas colindantes.

- Los efectos de la intrusión salina sobre humedales y zonas agrícolas colindantes.

- Las afecciones a la Reserva Natural Concertada «Charca de Suárez» (Acuerdo de 17 de febrero de 2009, del Consejo de Gobierno), tanto en sus aspectos bióticos como hidrológicos.

- Acceso Marítimo y condiciones hidrodinámicas.

Deberán aportarse los estudios que garanticen la operatividad del nuevo recinto, atendiendo a las condiciones de acceso y estancia de la flota, y los niveles de aterramiento esperables, que constituyen un elemento de notable importancia para la explotación y mantenimiento de la instalación portuaria, prestando además especial atención a la justificación de las adecuadas tasas de renovación de aguas, y de la geometría del recinto portuario propuesto, que incluye un estrangulamiento en la conexión entre la dársena principal de poniente y el recinto menor de levante.

Del mismo modo, deberán ser objeto de análisis específico las consecuencias de las orientaciones propuestas para los dos canales de conexión del espejo de agua con el mar exterior, en cuanto a los regímenes de vientos.

- Configuración del recinto.

El anteproyecto deberá definir con precisión el recinto portuario que será objeto de concesión, y que está conformado tanto por aquellos suelos que resulten inundados por la obra pública, y que automáticamente se convierten en dominio público marítimo-terrestre, como por el resto de suelos que se integren en la infraestructura portuaria constituida en la marina. En este sentido, cabe indicar que los terrenos a ocupar por los canales previstos y que en la actualidad no están situados dentro del dominio público marítimo-terrestre pasarán igualmente a formar parte de éste al resultar inundados, no habiendo sido así recogido en la propuesta de delimitación de la zona a concesionar que incluye el Estudio de Viabilidad.

Debe hacerse efectiva la servidumbre de paso y garantizarse el tránsito peatonal en adecuadas condiciones en todas las zonas del nuevo recinto portuario, en especial lo referente a la servidumbre de paso en todo el perímetro de los nuevos espacios inundados, salvo aquellas en las que esté justificada

la restricción de accesos por motivos de explotación o seguridad (área técnica y puestos de atraque). Así, los frentes marítimos no destinados directamente a funciones portuarias operativas deben constituirse preferentemente en paseos con zonas peatonales, reforzando su condición de dominio público.

Las necesidades de servicios básicos y plazas de aparcamiento asociadas a los puestos de atraque propuestos deben resolverse mediante las oportunas dotaciones en la zona de servicio portuario que será objeto de concesión, y garantizando recorridos peatonales asumibles.

En este orden de cosas, las plazas de aparcamiento deberán además disponerse preferentemente concentradas en bolsas atendiendo a la necesidad de restringir su uso únicamente a usuarios náutico-recreativos en las zonas más próximas a los puestos de atraque, y permitir el establecimiento de mecanismos de control y seguridad.

A tales hechos resultan de aplicación los siguientes,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. El artículo 112 apartado tercero de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, determina: «3. La Administración concedente someterá el estudio de viabilidad a información pública por el plazo de un mes, prorrogable por idéntico plazo en razón de la complejidad del mismo y dará traslado del mismo para informe a los órganos de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectados cuando la obra no figure en el correspondiente planeamiento urbanístico, que deberán emitirlo en el plazo de un mes.»

Segundo. Asimismo, el artículo 113 de la referida Ley 30/2007, determina:

«1. En función de la complejidad de la obra y del grado de definición de sus características, la Administración concedente, aprobado el estudio de viabilidad, podrá acordar la redacción del correspondiente anteproyecto. Este podrá incluir, de acuerdo con la naturaleza de la obra, zonas complementarias de explotación comercial.

2. El anteproyecto de construcción y explotación de la obra deberá contener, como mínimo, la siguiente documentación:

a) Una memoria en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, económicos, medioambientales y administrativos considerados para atender el objetivo fijado y la justificación de la solución que se propone. La memoria se acompañará de los datos y cálculos básicos correspondientes.

b) Los planos de situaciones generales y de conjunto necesarios para la definición de la obra.

c) Un presupuesto que comprenda los gastos de ejecución de la obra, incluido el coste de las expropiaciones que hubiese que llevar a cabo, partiendo de las correspondientes mediciones aproximadas y valoraciones. Para el cálculo del coste de las expropiaciones se tendrá en cuenta el sistema legal de valoraciones vigente.

d) Un estudio relativo al régimen de utilización y explotación de la obra, con indicación de su forma de financiación y del régimen tarifario que regirá en la concesión, incluyendo, en su caso, la incidencia o contribución en éstas de los rendimientos que pudieran corresponder a la zona de explotación comercial.

3. El anteproyecto se someterá a información pública por el plazo de un mes, prorrogable por idéntico plazo en razón de su complejidad, para que puedan formularse cuantas observaciones se consideren oportunas sobre la ubicación y características de la obra, así como cualquier otra circunstancia referente a su declaración de utilidad pública, y dará traslado de éste para informe a los órganos de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y Entidades Locales

afectados. Este trámite de información pública servirá también para cumplimentar el concerniente al estudio de impacto ambiental, en los casos en que la declaración de impacto ambiental resulte preceptiva y no se hubiera efectuado dicho trámite anteriormente por tratarse de un supuesto incluido en el apartado 6 del artículo anterior.

4. La Administración concedente aprobará el anteproyecto de la obra, considerando las alegaciones formuladas e incorporando las prescripciones de la declaración de impacto ambiental, e instará el reconocimiento concreto de la utilidad pública de ésta a los efectos previstos en la legislación de expropiación forzosa.»

Tercero. Los apartados segundo y tercero del artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas determinan:

«2. A los efectos previstos en el apartado anterior, los proyectos de las Comunidades Autónomas deberán contar con el informe favorable de la Administración del Estado, en cuanto a la delimitación del dominio público estatal susceptible de adscripción, usos previstos y medidas necesarias para la protección del dominio público, sin cuyo requisito aquellos no podrán entenderse definitivamente aprobados.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria. La adscripción se formalizará mediante acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.»

En base a lo expuesto en los fundamentos de derecho segundo y tercero, resulta necesario destacar la importancia que tienen tanto la Autorización Ambiental Unificada como el referido informe favorable de la Administración del Estado, en cuanto a la delimitación del dominio público estatal susceptible de adscripción, usos previstos y medidas necesarias para la protección del dominio público, para la definitiva delimitación de la zona portuaria objeto del referido proyecto de puerto deportivo.

De conformidad con lo previsto en la normativa de regulación, la Administración concedente aprobado el estudio de viabilidad, podrá acordar la redacción del correspondiente anteproyecto, por lo que en ejercicio de la facultad delegada mediante Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 23 de diciembre de 2009, publicada en el BOJA núm. 6, de 12 de enero de 2010, este Director Gerente

R E S U E L V E

Primero. Aprobar el estudio de viabilidad del Proyecto de Puerto Deportivo «Marina Playa Granada» (Motril), presentado por la entidad Marina y Desarrollos Portuarios de Motril, S.L., con fecha 28 de junio de 2011.

Segundo. Comunicar a Marina y Desarrollos Portuarios de Motril, S.L., que al efecto de realizar las consultas previas ofrecidas en el informe de la Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente, deberá remitir en el plazo máximo de dos meses Memoria-Resumen de la actuación propuesta, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo II del Decreto 356/2010, por el que se regula la autorización ambiental unificada; y que el resultado de las citadas consultas previas deberá ser tenido en cuenta en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del anteproyecto.

Tercero. Acordar la redacción del correspondiente anteproyecto de Puerto Deportivo «Marina Playa Granada», el cual deberá tener el contenido previsto en el apartado segundo del artículo 113 de la referida Ley 30/2007, y atender a las consideraciones dispuestas en el Informe elaborado por la Dirección del Área de Desarrollo Portuario, detalladas en el hecho cuarto del presente documento, así como al resultado de las

consultas indicadas en el anterior punto segundo de esta Resolución.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el Director Gerente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, de conformidad con los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, o recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo competente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, conforme a lo establecido en los artículos 10 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 7 de noviembre de 2011.- El Director Gerente, Sergio Moreno Monrové.

ANUNCIO de 21 de febrero de 2012, de la Delegación Provincial de Córdoba, de certificación del acuerdo y normas urbanísticas del cumplimiento de Resolución 2 de la modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Santaella, en el ámbito de nuevos sectores que se citan, en el municipio de Santaella, de toma de conocimiento por el Delegado de 6 de febrero de 2012.

EXPEDIENTE DE CUMPLIMIENTO DE RESOLUCIÓN 2 DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA, EN EL ÁMBITO DE NUEVOS SECTORES SUNC-01 «COOPERATIVA OLIVARERA», SUS-01 «LAS TRES CRUCES» Y SUS-02 «ANGONAL» Y DIVERSAS DETERMINACIONES, EN EL MUNICIPIO DE SANTAELLA

PUBLICACIÓN DE CERTIFICACIÓN DEL ACUERDO

TOMA DE CONOCIMIENTO DE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA EN EL PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Expediente P-8/10: Cumplimiento de Resolución 2 de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística, en el ámbito de Nuevos Sectores SUNC-01 «Cooperativa Olivarrera», SUS-01 «Las Tres Cruces» y SUS-02 «Angonal», y diversas determinaciones; en el municipio de Santaella, formulado por dicho Ayuntamiento.

El Delegado Provincial en Córdoba de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, conforme a lo dispuesto en el art. 33.2.b de la LOUA y 132.3.b del Reglamento de Planeamiento, considera lo siguiente:

1. Que la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Córdoba (en adelante CPOT y U.), en sesión celebrada con fecha 20 de diciembre de 2011, resolvió la aprobación definitiva del expediente de referencia, a reserva de la simple subsanación de deficiencias, señaladas en el apartado segundo del cuarto fundamento de derecho de la referida resolución, quedando condicionada su inscripción en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, y la publicación de las Normas Urbanísticas, en tanto no sean efectuadas y aprobadas por la Corporación Municipal, y comunicadas a esta Delegación Provincial.

2. Que con fecha 10 de enero de 2012 tiene entrada en esta Delegación Provincial oficio del Ayuntamiento de Santaella comunicando la aprobación por el Pleno de la subsanación de deficiencias señaladas en sesión celebrada con fecha 29 de diciembre de 2011, y solicitando la inscripción del instrumento