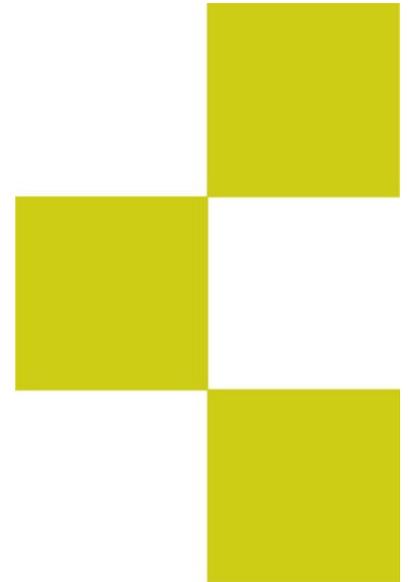
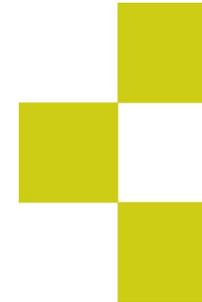


MEMORIA INFORMATIVA



ÍNDICE



	<i>Pág.</i>
1. Introducción	7
2. El Campo de Gibraltar, gran nodo logístico del Sur de Europa	9
3. Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa constituyen un gran atractivo territorial con capacidad de impulsar un desarrollo socioeconómico singular	10
4. El entramado productivo industrial de la Bahía de Algeciras es uno de los grandes activos de Andalucía	17
5. Las redes de transporte se van adaptando al potencial territorial del ámbito y su función de nodo estratégico	19
6. La energía ha sido, y puede seguir siendo, un componente diferencial de este territorio	24
7. El atractivo territorial del ámbito ha propiciado desarrollos residenciales y turísticos, siendo todavía insuficiente la valorización de los recursos turísticos	27
8. Contraste entre un litoral muy urbanizado y un gran espacio interior donde predominan los usos primarios, forestales y agrícolas	33
9. El Campo de Gibraltar presenta valiosos recursos naturales, paisajísticos y culturales que aportan una fuerte identidad y un gran potencial de uso turístico-recreativo	36
10. La abundancia de recursos hídricos permite abastecer las diferentes demandas	42
11. Los riesgos de inundación y tecnológicos tienen una especial incidencia	47

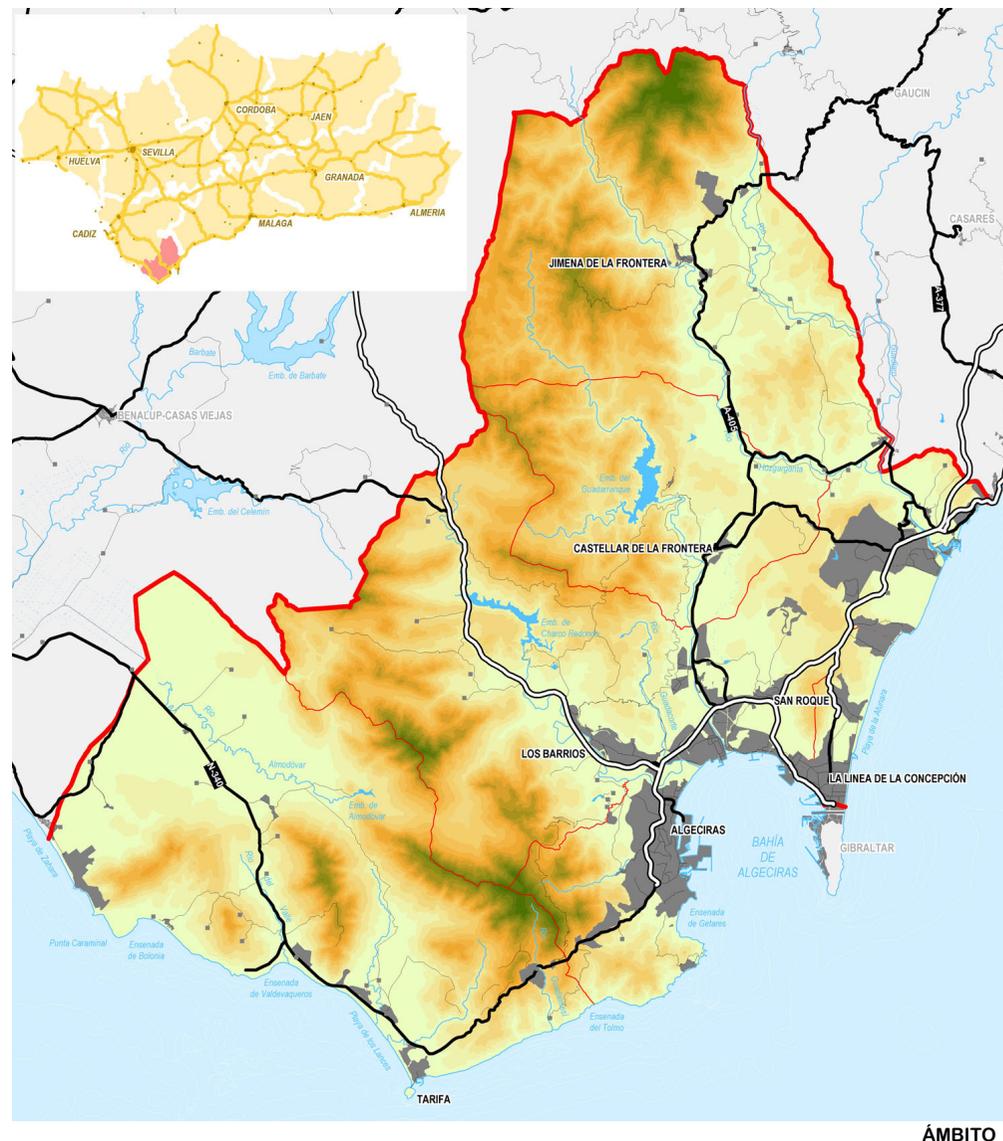


1. Introducción

El Campo de Gibraltar, con 1.514 Km² de superficie, se sitúa en la mitad sudeste de la provincia de Cádiz, y se encuentra abierto tanto al Atlántico en su fachada occidental, como al Mediterráneo en su fachada oriental. Los municipios de Tarifa, Jimena de la Frontera y Los Barrios ocupan más de las dos terceras partes de la superficie total del ámbito, completando el tercio restante Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque y Castellar de la Frontera.

Cerca del 90% de los 261.378 habitantes del ámbito (datos del año 2009) se concentran en el arco de la Bahía, sexta entidad urbana de Andalucía (tercera del litoral tras Málaga y Bahía de Cádiz), que se configura actualmente como una ciudad de carácter metropolitano, mientras que el interior se encuentra escasamente poblado.

La situación geoestratégica del Campo de Gibraltar como puerta de Europa hacia el continente africano, su interrelación con el Magreb y su condición de bisagra de los espacios marítimos mediterráneo y atlántico y de punto de enlace con el continente americano, junto a las favorables condiciones de abrigo y calado de la Bahía de Algeciras, que la hacen especialmente adecuada para las actividades portuarias, han constituido hasta ahora la base del desarrollo económico del ámbito y suponen, asimismo, el principal recurso de su potencial futuro.



Estos factores territoriales están ligados tanto a las actividades específicamente portuarias, como a las de mayor importancia industrial: la refinería, con la petroquímica apoyada en ella, y la siderurgia de acero inoxidable, a las que cabe

añadir, cada vez con mayor fuerza, las relacionadas con la actividad logística y la intermodalidad de los espacios portuarios.

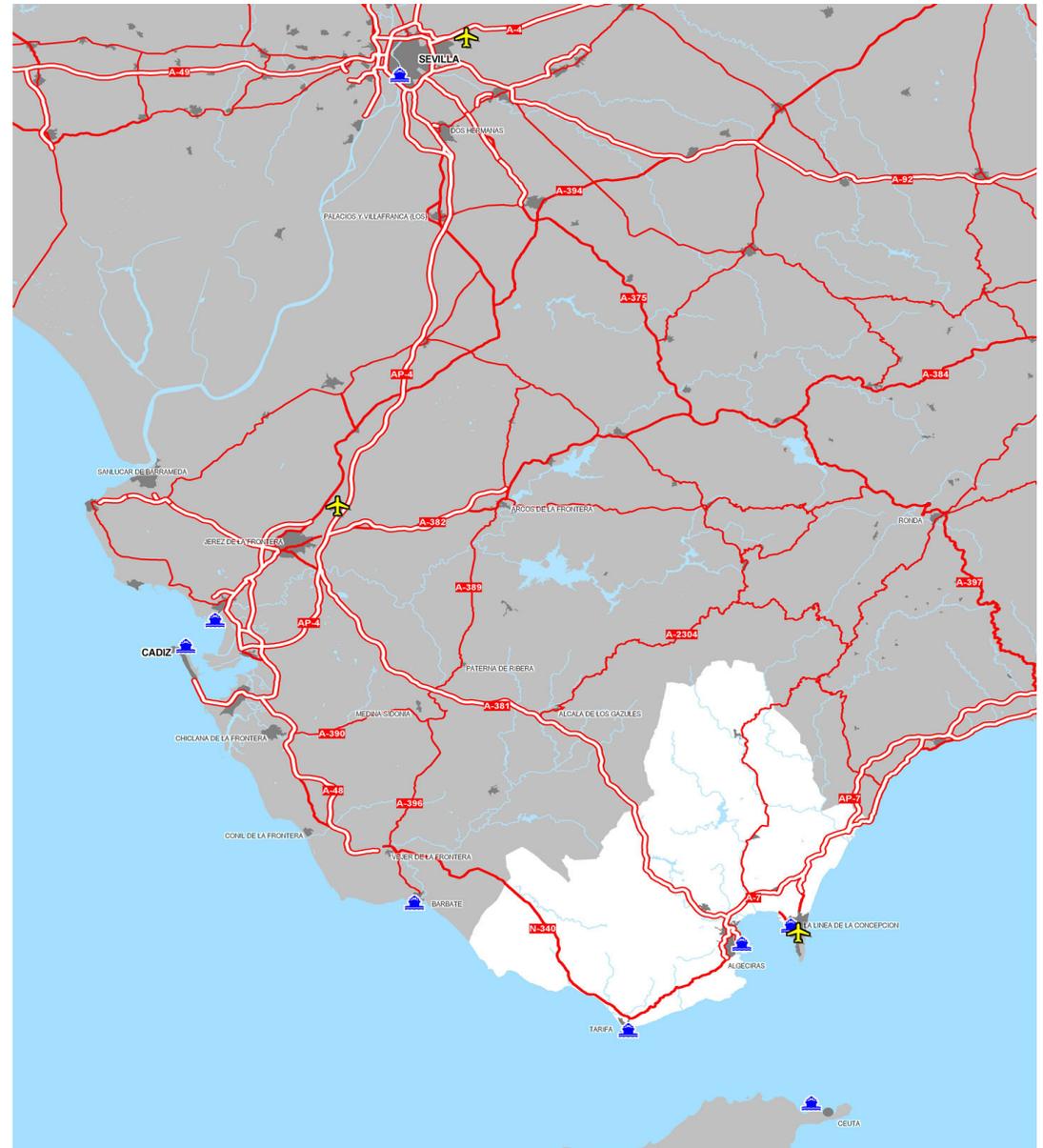
En este esquema de relaciones globales, la Bahía de Algeciras mantiene una alta exigencia de articulación territorial con el exterior, dado que de ésta depende, en buena parte, su actividad económica.

La construcción de la A-381, Autovía Jerez-Los Barrios (conexión con Bahía de Cádiz y Valle del Guadalquivir), ha significado una gran operación de desenclavamiento de este ámbito, que será complementada con las mejoras de las conexiones ferroviarias y el reforzamiento del corredor viario con la Costa del Sol (A-7 Autovía del Mediterráneo, conexión con Málaga). Estas mejoras van a incrementar el potencial socioeconómico de la Bahía de Algeciras y van a potenciar su papel a nivel provincial y nacional.

Adicionalmente, hay que señalar el papel de conexión intercomarcal de la futura A-48 (tramo Vejer de la Frontera-Algeciras), que refuerza la articulación de Tarifa con la Bahía de Algeciras y del ámbito con la costa oeste gaditana y el eje intercomarcal interior A-405 y A-369 que relaciona la Bahía, los núcleos interiores y el área de Ronda.

El Campo de Gibraltar atesora una gran dotación de capital territorial (natural, cultural y paisajístico), que aporta innegables valores de identidad espacial e histórica. Este ámbito se caracteriza, internamente, por mantener una marcada heterogeneidad desde el punto de vista territorial, derivada de su posición en la confluencia de dos mares, Mediterráneo y Atlántico, y tres sistemas orográficos, Valle del Guadalquivir, Cordillera Penibética y vertiente mediterránea.

Aparecen, así, espacios diferenciados (zonas interiores y litorales, atlánticas y mediterráneas) y numerosos recursos ligados al medio natural: la benignidad del clima, óptimo para el asentamiento de nuevos residentes y para la actividad turística; la elevada pluviometría en las zonas altas, que proporciona unos recursos hídricos excepcionales para su latitud; las características de su litoral, con diferencias entre los tramos correspondientes al Mediterráneo, al Estrecho de Gibraltar y al Atlántico, que totalizan unos 100 km. de longitud, la mitad de los cuales corresponden a playas de alta calidad; y su magnífico paisaje, tanto litoral como interior, con espacios únicos como el Parque Natural de los Alcornocales o el



ENCUADRE TERRITORIAL



Parque Natural del Estrecho. No obstante, la existencia de estos altos valores y acusados contrastes implican dos condicionamientos: su fragilidad, que precisa un mayor esfuerzo en compatibilizar la conservación del medio ambiente con el desarrollo de las actividades humanas; y sus limitaciones espaciales, que exigen una optimización del uso del suelo.

2. El Campo de Gibraltar, gran nodo logístico del Sur de Europa

La enunciada posición estratégica a escala internacional, y la presencia de factores productivos especializados, son potencialidades que ya están presentes en la zona. Así, el peso comercial de la Unión Europea, el aumento de la globalidad de la economía internacional y los cambios que se observan en las relaciones comerciales internacionales y en la logística mundial, pueden representar una oportunidad para captar importantes flujos comerciales internacionales y favorecer la potenciación de la zona como centro logístico de transporte intermodal.

La Bahía de Algeciras se ha configurado como un espacio urbano industrial asociado al transporte marítimo y a la movilidad de los combustibles fósiles y sus aplicaciones como materia prima para diversos productos químicos. El complejo de la Bahía de Algeciras incluye un papel organizador de los tráficós marítimos de contenedores en las relaciones trasatlánticas, el soporte de las relaciones Europa-África y un papel de recepción de materias primas (carbón y petróleo principalmente) para producir energía y productos químicos derivados.

El arco de la Bahía de Algeciras se configura como una entidad urbana totalmente vinculada a las facilidades contemporáneas del transporte de mercancías, tanto las de bajo valor unitario en granel, para transformación en el complejo industrial, como productos elaborados y dispuestos en contenedores para su distribución por los puertos europeos. De esta forma su *foreland* abarca gran parte del planeta y su papel como nodo de articulación económica en las relaciones mundiales es indiscutible.

Así, el ámbito de la Bahía acoge un complejo urbano muy vinculado, por un lado, a un fenómeno que irá en declive (el aprovechamiento energético y químico de los combustibles fósiles) y, por otro, a un factor que presenta una evolución muy positiva, el espacio geoestratégico del Estrecho de Gibraltar como nodo de

transporte con flujos y relaciones en dos direcciones: Europa-África y Europa-América. La importancia geoestratégica del Estrecho se va a ver reforzada con el desarrollo del puerto de Tánger. El macropuerto Tanger Med, cuya primera fase está en funcionamiento desde 2007 continúa su fase de expansión, para consolidarse como el puerto de referencia del Mediterráneo sur. La incorporación de Marruecos a la valorización de este potencial es un hecho que introduce una dimensión de competencia antes no existente, pero que debe suponer un nuevo escenario de capacidad organizadora de tráficós que podrá beneficiar a ambas orillas.

El Puerto Bahía de Algeciras y el Campo de Gibraltar se encuentran ante una nueva etapa de su desarrollo conjunto: la etapa logística. Bahía de Algeciras, primer puerto español y líder en el mercado de transporte contenerizado en el Mediterráneo, es uno de los nodos logísticos claves del sistema de transportes español, europeo y del Mediterráneo. Para el Puerto y para todo el ámbito, el desarrollo de actividades logísticas culmina una etapa (afianzamiento del puerto como base para contenedores) e inicia su integración plena en el sistema de



Vista aérea de la Bahía de Algeciras. Muelle Juan Carlos I

transportes español y en su *hinterland* regional. En este contexto, el Campo de Gibraltar y el entorno regional necesitan una mayor imbricación con el Puerto y sus actividades logísticas.

Por otra parte, el necesario y previsible desarrollo del norte de África y la búsqueda de un mayor equilibrio territorial en Europa y en el Mediterráneo, pueden coadyuvar a reforzar las relaciones comerciales en la zona y a potenciar el puente África-Europa.

3. Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa constituyen un gran atractivo territorial con capacidad de impulsar un desarrollo socioeconómico singular

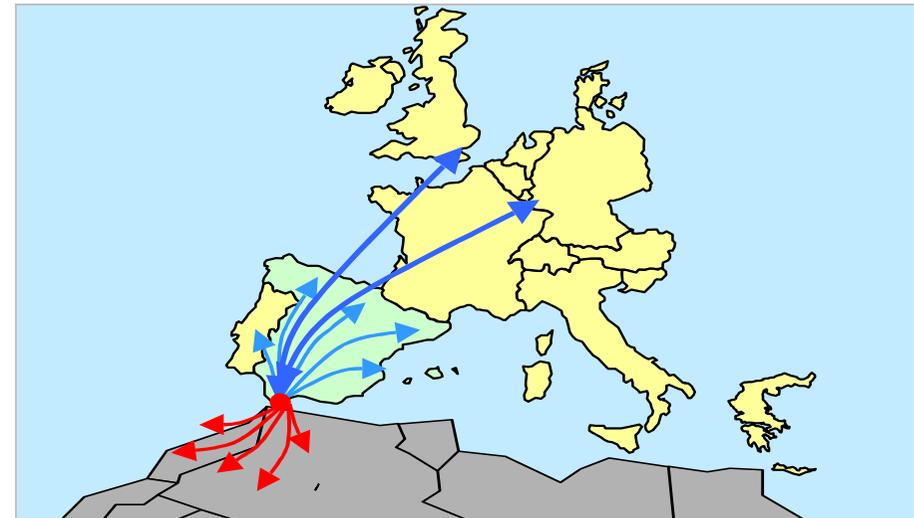
En este contexto interno y externo, los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa (dependientes ambos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras -APBA-) y sus *hinterlands* deben aprovechar sus ventajas competitivas para dar un salto cualitativo en su nivel de desarrollo, configurándose para el futuro, y teniendo presente el ya mencionado papel del puerto Tánger Med, como el Centro de Transporte y Comercio Internacional del Sur de Europa.

En los últimos diez años el Puerto Bahía de Algeciras se ha convertido en uno de los puertos más importantes y con mayor crecimiento del mundo, particularmente en el tráfico de contenedores, alcanzando el primer puesto en toneladas totales movidas de España. En un contexto de crisis internacional, con la mayoría de los puertos europeos en descenso, en el año 2008 ha mantenido una dinámica de crecimiento (74,7 millones de toneladas) de 0,3% respecto al año anterior. Por sus tráficos y localización estratégica, las principales navieras del mundo siguen escogiendo Algeciras como uno de sus puertos base, lo que les permite ofrecer los mejores fletes, enlaces y frecuencias de servicio del Mediterráneo.

Con el objeto de afianzar esta posición y alcanzar un mayor nivel de desarrollo, la APBA ha puesto en marcha la ampliación más importante llevada a cabo en la historia del Puerto Bahía de Algeciras: el desarrollo de Isla Verde Exterior (Algeciras), que supondrá conseguir una superficie de 121 hectáreas y 2.754 metros de línea de muelle. Asimismo, se prevén mejoras en las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque), que permitirán disponer de unas 74 hectá-

reas de superficie útil y muelles con calados de hasta 15,5 y 17,5 metros de profundidad.

La remodelación estructural del Puerto afecta también a su función como soporte del tráfico de pasajeros del Estrecho, en su relación con Marruecos. Este tráfico se intensifica de forma muy significativa durante el verano (Operación Paso del Estrecho -OPE-) y somete a una fuerte tensión al Puerto, a la red viaria y a la ciudad de Algeciras, afectando asimismo al puerto de Tarifa, que tiene que restringir la actividad portuaria durante los periodos punta de la OPE para evitar su colapso. El puerto de Tarifa ha ido incrementado en los últimos años el volumen de tráfico hasta superar en 2009 los 1.240.000 pasajeros y 280.000 vehículos, situándose en el tercer puerto peninsular en tráfico de pasajeros (sólo por detrás de Algeciras y Barcelona) y en el segundo puesto en cuanto a tráfico de vehículos. Este incremento de tráfico ha supuesto la saturación de las instalaciones actuales del puerto de Tarifa, de ahí que la APBA proyecte su ampliación (actualmente en estudio).





Planificación del Sistema de Transportes de Interés General: El puerto de Algeciras

El Plan Director de Infraestructuras de los puertos de la APBA establece actuaciones prioritarias en materia de infraestructuras portuarias en Isla Verde, Campamento y Tarifa, con los siguientes objetivos:

- Incrementar la capacidad de tráfico de contenedores con la ampliación de terminales.
- Incrementar la capacidad de recepción y aparcamiento de vehículos pesados (tráfico Ro-Ro).
- Mejorar la accesibilidad exterior tanto por carretera como por ferrocarril.
- Mejorar las comunicaciones viarias y ferroviarias internas para posibilitar la intermodalidad.



Actuaciones en Tarifa

La ejecución del nuevo puerto en la costa marroquí “Tánger Méditerranée”, situado unos 35 km al este del actual puerto de Tánger, la situación privilegiada del puerto de Tarifa dentro del Estrecho de Gibraltar y la declaración de sus instalaciones como “frontera exterior Schengen” hacen prever un crecimiento importante en la demanda. Su cercanía a Tánger reduciría el tiempo actual de viaje desde Algeciras de forma muy apreciable, pero actualmente sólo puede ofrecer dos atraques con imposibilidad de maniobra conjunta, de ahí la necesidad del desarrollo de futuras actuaciones de ampliación del puerto de Tarifa.

El Plan de Utilización de Espacios Portuarios de la Bahía de Algeciras, partiendo de la base de que las instalaciones de Tarifa servirán como complemento del Puerto de Algeciras, incluye su ampliación, la cual se plantea en tres etapas: en la primera se prevé la construcción de un área varadero en la zona más próxima a tierra y la ampliación del borde costero que incluye zonas verdes, comerciales y aparcamientos; en la segunda etapa se creará una nueva dársena para 250 amarres, zonas comerciales, estación marítima y tres áreas de aparcamiento, y se ampliará el puerto deportivo; y en la tercera etapa se prevé la ampliación de la zona de servicios y varadero y la creación de 144 nuevos puestos de atraque mediante la construcción de 3 muelles verticales y un pantalán fijo. El proyecto se encuentra en fase de estudio de viabilidad económica y ambiental.



Puerto pesquero de Tarifa

■ La Zona de Actividades Logísticas Bahía de Algeciras

Dentro de esta estrategia de liderazgo y “despegue logístico” del Puerto y de todo el área, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras juega un papel esencial. Su construcción supondrá un avance desde la concepción del Puerto como punto de tránsito, al concepto de Nodo Logístico, incorporando la Bahía y el Campo de Gibraltar.

La ZAL se concibe no sólo como un ámbito de oferta de instalaciones y servicios "de excelencia", sino como un verdadero operador de desarrollo logístico, imprescindible en un marco sectorialmente inmaduro como el Campo de Gibraltar, contando con el potencial necesario para convertirse en la plataforma de distribución natural para Andalucía, España, Sur de Europa y Norte de África.

Para la comunidad portuaria, la existencia de la ZAL tendrá como consecuencia la progresiva fidelización de sus clientes, ya que el mercado de servicios portuarios es extremadamente competitivo debido a que el servicio es poco diferenciado pues cualquier puerto ofrece prácticamente los mismos rendimientos, y los sistemas de transporte terrestres (ferrocarril y carretera) han acabado con las áreas de influencia cautivas, al servir los cargadores sus mercados a través de diferentes encaminamientos portuarios.

La ZAL Bahía de Algeciras es innovadora y presenta un perfil propio, muy específico, que la diferencia de otras ZAL portuarias de nuestro entorno, al vincularse a los tráficos globales y nacionales del “Nodo del Estrecho” y pretender transformar en desarrollo territorial y regional el elevado potencial de situación geoestratégica de este punto de proyección global.

La ZAL ha de fomentar, por tanto, el desarrollo logístico integral de la Bahía, y no solamente crear oferta de espacios y áreas para la logística; ha de suplir a instituciones y entramados público-privados que en otros puertos llevan décadas y casi siglos de implantación y desarrollo, e implicarse en propiciar proyectos de logística integral, con atención a todos los eslabones de la cadena, de empresas y operadores que opten con carácter estratégico por elegir este ámbito y su puerto como base de operaciones a escala internacional.

Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa y el Campo de Gibraltar presentan unas condiciones privilegiadas como enclave de comunicaciones internacionales

- La situación geoestratégica del Campo de Gibraltar como puerta de Europa hacia el continente africano, su interrelación con el Magreb y su condición de bisagra de los espacios marítimos mediterráneo y atlántico y de punto de enlace con el continente americano, han constituido hasta ahora el primer y principal activo para el desarrollo económico de la comarca.
- Prácticamente la totalidad de la Bahía de Algeciras constituye un espacio portuario, debido tanto a sus favorables condiciones de abrigo y calados, que admiten el fondeo de toda clase de buques, como a las instalaciones ya existentes o en ejecución.
- Las instalaciones más importantes de Algeciras y Gibraltar en los dos extremos del arco de la Bahía, se completan con las instalaciones autónomas de Acerinox, Intercar, Pantalán de Cepsa, Crinavis y La Línea de la Concepción.
- Algeciras emerge, pues, como uno de los puertos más atractivos de Europa. Sostiene su expectativas de crecimiento sobre diversos tipos de tráfico (mercados) distintos y, lo que es probablemente más importante, con capacidad de generar sinergias entre ellos.
- El puerto de Tarifa actúa como complementario del de Algeciras en tráfico de viajeros y pasajeros entre Europa y África, convirtiéndose en una opción de interés por la reducción de tiempo de trayecto.

Zonas de Actividades Logísticas Portuarias

Son Plataformas Logísticas vinculadas a Puertos, que albergan actividades de segunda y tercera línea portuaria, generalmente dedicadas a actividades logísticas de mercancías marítimas. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de la mercancía marítima hacia y desde el hinterland (zona de influencia) portuario.

ACTIVIDADES DE 2ª LÍNEA: Actividades no estrictamente necesarias para que se produzca el intercambio modal: servicios a mercancías y barcos (almacenaje y depósito, desembalaje y empaquetado, reparación, suministro y mantenimiento de barcos, etc).

ACTIVIDADES DE 3ª LÍNEA: Funciones relacionadas con los servicios del Puerto y flujos de tráfico (industria, centros de logística y de distribución). Producen una fidelización de los tráficos y generan una actividad económica superior a la producida por el paso de las mercancías por las instalaciones portuarias.



Actuaciones en Isla Verde

El desarrollo de Isla Verde Exterior representa una inversión de 500 millones de euros. La ejecución del proyecto se divide en tres fases, al final de las cuales se conseguirá una superficie de 121 ha, 2.754 m. de línea de muelle con un calado entre -18,5 m y -16,5 m, y 2.024 m. de dique con calados de 22 m.

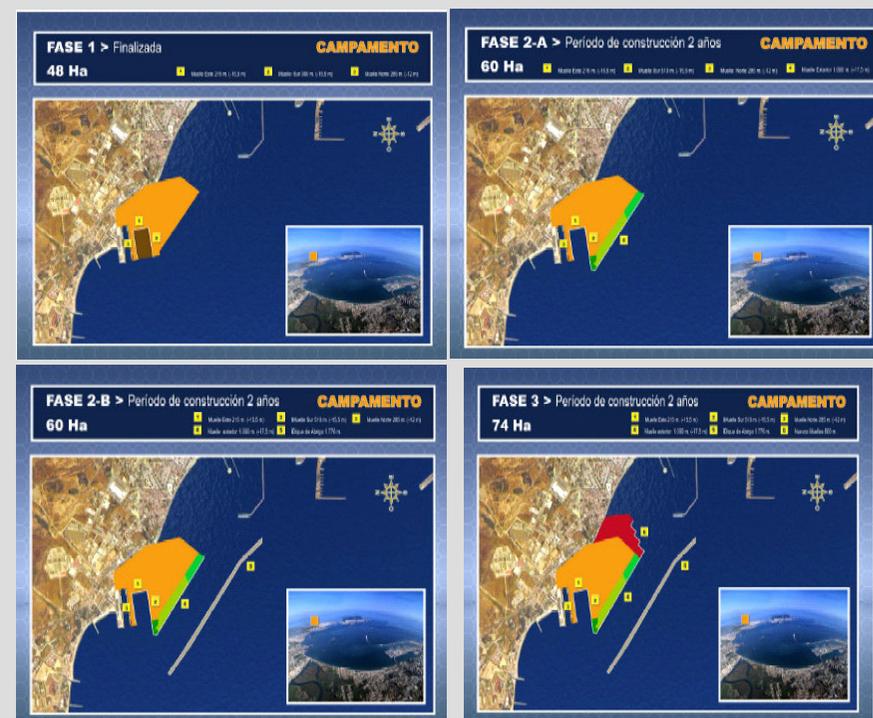
La primera fase ya completada, ha supuesto un primer relleno de 16 ha de superficie, así como la construcción del muelle "Príncipe Felipe" (535 m de longitud y calado de -16,5 m). La segunda fase, cofinanciada en un 51,78% mediante el Fondo de Cohesión de la UE, se encuentra en avanzado estado de ejecución y representa una explanada de 50 ha junto con un nuevo muelle de 680 m de longitud y un calado de 17,5 m de profundidad perpendicular al actual dique de abrigo. En 2009 las inversiones ascenderán a 153 millones de euros, de los que la mayoría tendrán como destino el dique de abrigo exento de Isla Verde exterior.



Actuaciones en Campamento

Las actuaciones previstas en las instalaciones de Campamento constan de tres fases en las que la APBA invertirá 180 millones de euros, y permitirán disponer de 74 ha así como muelles con calados comprendidos entre los 15,5 y 17,5 m.

Las dos primeras fases del proyecto han sido cofinanciadas en un 44% mediante el Fondo de Cohesión de la Unión Europea. Las obras de esta zona han permitido que en 2008 haya concluido la construcción la primera terminal de gas natural licuado que existe en el mundo. El proyecto de remodelación de la línea ferroviaria Madrid-Algeciras, que prevé la construcción del acceso ferroviario al muelle de Campamento, supondrá, además, una mejora de la competitividad de la zona, diversificando los medios de acceso y la intermodalidad del transporte de mercancías.





Ubicación de la ZAL, en las proximidades de la Estación de San Roque

La ZAL de la Bahía de Algeciras se ubica en las proximidades del puerto, cuenta con una extensión inicial de 298 hectáreas de superficie, dividida en dos áreas: El Fresno con 41 ha. (sector 1), orientada al sector servicios; y Guadarranque, subdividida en tres sectores, 2 (término de San Roque (125 ha.) y 3 y 4: Los Barrios (70 y 62 ha. respectivamente, el área se orienta a la logística y posibles zonas industriales).

La accesibilidad a los sectores de la ZAL Bahía de Algeciras está garantizada por las vías existentes y futuras de la zona. Área de El Fresno por la Autovía A-7 y Autovía A-381; y Guadarranque por la Variante de Miraflores (en construcción), la ronda interior de la Bahía (en proyecto) y la Línea ferroviaria Algeciras – Bobadilla (en remodelación). Esta localización, en las proximidades de la Estación de San Roque, es punto equidistante de todos los centros de producción del arco de la Bahía. Está prevista la construcción de un gran centro de negocios con todos los servicios integrados, con fácil acceso, vía ferrocarril, y los más eficaces sistemas de intermodalidad. Para ello se ha firmado un Convenio con ADIF Terminales de Mercancías, para la prestación de servicios adicionales, complemen-

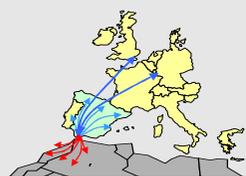
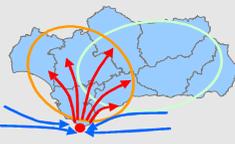


Áreas que integran la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras

tarios y auxiliares a las empresas ferroviarias, para garantizar el transporte de contenedores de ferrocarril desde y hasta el puerto.

El apoyo de las administraciones involucradas en esta iniciativa se refleja precisamente en estos proyectos de inversión asociados a la mejora de las conexiones de la Bahía de Algeciras. Con estas nuevas conexiones el Puerto y la ZAL se convertirán en la mejor alternativa para acceder a España y al resto del Sur de Europa.



Funciones Estratégicas de la ZAL del Campo de Gibraltar					
Funciones Estratégicas	Descripción	Funciones Estratégicas	Descripción	Funciones Estratégicas	Descripción
1	Centro Territorial de Transportes y Logística	4	Centro Regulador de Producción Norteafricana	7	Hub de productos hortofrutícolas
	Actividades y servicios ligados al transporte por carretera		Almacenes reguladores para el abastecimiento JIT de materias primas / componentes a factorías norteafricanas que producen para la U.E. Almacenes reguladores de distribución de productos manufacturados de factorías norteafricanas que producen para la U.E. Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	- el Cono Sur - el sur peninsular - el norte de África	
	Actividades de consolidación/desconsolidación de flujos territoriales de entrada/salida por carretera				
	Actividades de almacenaje y distribución de radio territorial				
2	Centro de Distribución Regional	5	Plataforma intercontinental de consolidación / desconsolidación	8	Centro de procesamiento y comercialización pesquero
	Plataformas de grupaje de import/export marítimo de ámbito regional		Plataformas de grupaje con origen y destino marítimo para operadores y cargadores de escala global Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	9 Centro de transferencia y distribución de graneles 	
	Centros de almacenaje y distribución regional de mercancía de procedencia marítima				
3	Centro de Distribución Nacional	6	Centro de Distribución para el Norte y Oeste de África	10	Centro de logística y servicios al complejo industrial
	Plataformas de grupaje de import/export marítimo de ámbito peninsular		Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	Parque de proveedores del Complejo Industrial Centros de almacenaje de productos con requerimientos especiales de seguridad Centros de gestión medioambiental	
	Centros de almacenaje y distribución peninsular de mercancía de procedencia marítima				
	Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores			11	Hub internacional de montaje y acondicionamiento final
					Centros de consolidación de productos de operadores globales para operaciones de acondicionamiento final y posterior distribución marítimo-terrestre

La ZAL Bahía de Algeciras además presenta las siguientes ventajas:

- Ordenación modular para dar acogida a distintos tipos de actividades y perfecta conexión con los diferentes sistemas de transporte (aeropuerto, ferrocarril y autovías).
- Flexibilidad comercial para acomodarse a las distintas exigencias y ritmo de comercialización del mercado a corto, medio y largo plazo.
- Capacidad de expansión al contemplar una importante extensión de suelos de reserva garantizados en el planeamiento.
- Precios competitivos.
- Seguridad: accesos controlados, recinto vallado y vigilancia continuada.
- Facilidades para el usuario: anchura de viales y patios de maniobra adecuados para la operativa de vehículos pesados, red viaria interna de fácil comprensión, etc.

Las características de las denominadas "funciones estratégicas" de un nodo logístico hacen referencia al conjunto de actividades que, por responder a un esquema logístico/geográfico homogéneo, presentan una problemática comercial similar. El Nodo Logístico del Campo de Gibraltar presenta, en el marco global, nacional y local, una serie de oportunidades de desarrollo de "funciones logísticas", con diferente grado de maduración, potencialidad de mercado y de valor añadido, importancia estratégica, etc., las cuales se representan en el cuadro.

▪ La relación puerto-ciudad

La frontera de separación puerto-ciudad se ha convertido en una zona en la que se producen numerosas tensiones de naturaleza muy diversa: urbanísticas, ambientales, sociales, etc. Para lograr el objetivo estratégico enunciado, se ha de profundizar en la coordinación eficaz y efectiva entre las ciudades de la Bahía y sus puertos, ofreciendo soluciones válidas a los problemas que surgen de la relación puerto-ciudad, tratando de configurar un espacio urbano con mayor calidad ambiental.

Así, entre los problemas ambientales más relevantes que se producen en la interfaz puerto-ciudad, destacan: la contaminación acústica derivada de determinadas actividades portuarias como es el tráfico de vehículos pesados y el uso de maquinaria pesada; la contaminación atmosférica producida por las emisiones de gases contaminantes y partículas generadas por determinadas actividades industriales, o durante el trasiego de algunos graneles sólidos; y el impacto paisajístico debido a la presencia de grandes grúas, zonas de almacenamiento de mercancía, barrera física puerto-ciudad.

En términos funcionales, la principal deficiencia está relacionada con la congestión en los accesos al Puerto, que deben atravesar necesariamente zonas densas de la ciudad, lo cual implica la necesidad de compartir infraestructuras viarias y la coexistencia de zonas residenciales próximas a otras de uso industrial o comercial.

▪ La relación con las redes básicas

Las redes básicas se encuentran en una situación especialmente compleja tanto por el momento crítico del ámbito, como por diferentes causas específicas en cada una de ellas. En el caso de las redes de transporte terrestre, viaria y ferroviaria, se ven afectadas fundamentalmente por las nuevas necesidades del Puerto de Bahía de Algeciras, pero también por la creciente movilidad de carácter general motivada por el desarrollo urbano y turístico del ámbito. La accesibilidad al Puerto es una condición necesaria para su competencia como centro de transporte y garantía de intermodalidad, por lo que está previsto mejorar los accesos norte (acondicionamiento de la conexión con la N-340) y sur (doble de la N-350).

En el caso de las redes de abastecimiento de agua, saneamiento, depuración y reutilización, se ven afectadas debido al fuerte incremento en la demanda derivada de los crecimientos urbanos, junto con las demandas industriales y portuarias.

La red energética, por su parte, debe resolver la conjunción de la función de recepción de centros generadores (centrales térmicas, ciclo combinado y eólicas) con la función de distribución a grandes centros consumidores (ciudades, industrias y nuevos núcleos residenciales).



Asimismo, la inserción territorial entre el Puerto Bahía de Algeciras y su Zona de Actividades Logísticas, requiere de redes de infraestructuras territoriales con capacidad suficiente y diseño acorde a sus nuevas funciones.

4. El entramado productivo industrial de la Bahía de Algeciras es uno de los grandes activos de Andalucía

La Bahía de Algeciras acoge uno de los grandes conglomerados productivos de Andalucía. Gracias a los factores de accesibilidad marítima de materias primas, en este espacio se implantaron una serie de industrias energéticas (conversión de combustibles fósiles en electricidad), petroquímicas (materiales y combustibles) o siderúrgicas, que han propiciado un tejido industrial complejo de especial valor en una comunidad autónoma como la andaluza, que concentra una gran parte de su producción en la agricultura y el turismo.

La composición de este entramado industrial está experimentando cambios relacionados con la sustitución paulatina del modelo energético y de los grandes procesos de relocalización industrial a escala global.

El escenario de futuro en relación a los espacios productivos industriales se plantea desde una doble perspectiva: por una parte, con una fuerte demanda de nuevos suelos asociados a la dinámica del Puerto de Algeciras, que tiene un claro carácter metropolitano e inclusive regional y pretende aprovechar las ventajas geográficas del Campo de Gibraltar; y por otra parte, con la necesidad de suelos productivos industriales relacionados con las economías de escala local.

Desde el planeamiento urbanístico municipal se reconoce el área de la Bahía como zona eminentemente industrial en la cual deben controlarse las nuevas implantaciones, delimitando reservas para industrias que no aumenten los niveles de contaminación ni la peligrosidad. Junto a ello, el hecho de haberse con-

vertido la logística en una pieza clave para la competitividad de las empresas y de los territorios, conlleva que las reservas de nuevos suelos productivos de los planes urbanísticos en tramitación se centren principalmente en Parques Tecnológicos, Parques Industriales, Parques Empresariales o de Actividades y Centros de Transportes de Mercancías.

La disponibilidad de unas dotaciones logísticas modernas y adecuadas es considerada un factor de desarrollo de primer nivel, máxime en un escenario como el Campo de Gibraltar, donde el Puerto de Algeciras desarrolla una importante actividad vinculada con el transporte y contenerización de mercancías, constituyéndose en un “nodo primario” al ofrecer enlaces de transporte intercontinental.

Los estudios elaborados en los últimos años ponen de manifiesto que la demanda de nuevos espacios productivos implica la duplicación de los suelos industriales actualmente existentes (730 ha).

En este sentido, hay que destacar las condiciones favorables de los municipios de San Roque y Los Barrios, tanto por posición relativa en la Bahía, como por las características de los suelos para su uso como espacios de actividades logísticas. Además, estas ubicaciones presentan una adecuada disposición en relación con los desarrollos urbanos previstos en zonas de máxima accesibilidad, propiciando una relación equilibrada y funcional entre las grandes funciones urbanas de la aglomeración.

Algeciras, por su parte, una vez desarrollados los polígonos de La Menacha y Cortijo Real, tan sólo dispone de la reserva del sector Los Pastores (aunque suponen 45 ha).

En este esquema general de configuración de la red de suelos para actividades productivas con vocación y proyección supramunicipal, no pueden ser descartadas ubicaciones en el resto de los municipios, siempre que concurren factores que justifiquen dichas localizaciones.

Espacios productivos industriales y logísticos existentes y propuestos por el planeamiento urbanístico municipal vigente. 2008

Municipio	Existente	Sup (ha)	Propuesto	Sup (ha)	TOTAL (ha)
Tarifa	Tarifa U.A. 13	2,37	Polígono Industrial de Facinas	19,27	
	Polígono Industrial La Vega	9,09			
	Polígono Industrial de Tahivilla	3,69			
	<i>Total existente Tarifa</i>	<i>15,15</i>	<i>Total propuesto Tarifa</i>	<i>19,27</i>	<i>34,42</i>
Jimena de la Frontera	Estación SAPU SI-1 (Los Angeles)	4,03	Jimena SAPU SI 1	8,80	
	<i>Total existente Jimena de la Frontera</i>	<i>4,03</i>	<i>Total propuesto Jimena de la Frontera</i>	<i>8,80</i>	<i>12,83</i>
Castellar de la Frontera	Parque Empresarial Almoraima	4,52	Suelo Urbano No Consolidado SUNC-2	2,07	
	<i>Total existente Castellar de la Frontera</i>	<i>4,52</i>	<i>Total propuesto Castellar de la Frontera</i>	<i>2,07</i>	<i>6,59</i>
San Roque	Guadarranque	243,17	Estación	14,99	
	San Roque	6,24	Miraflores	25,53	
	Campamento-INCOSUR	62,75	Taraguilla	10,04	
	La Pólvara	22,57	Área UN-20	0,84	
	Guadiaro	1,66	Centro de Transportes de Mercancías (SUS-022-ES-CTM)	119,90	
	El Cañuelo	1,74			
	<i>Total existente San Roque</i>	<i>338,13</i>	<i>Total propuesto San Roque</i>	<i>171,30</i>	<i>509,43</i>
La Línea de la Concepción	Zabal Bajo	32,56			
	Zabal Industrial II	18,57			
	Carretera de Zabal	7,16			
	Polígono Industrial Gibraltar	13,66			
	<i>Total existente La Línea de la Concepción</i>	<i>71,95</i>	<i>Total propuesto La Línea de la Concepción</i>		<i>71,95</i>
Los Barrios	Palmones I	27,50	Fresno Norte (SUOT-16)	6,97	
	Palmones II	29,2	Nueva entrada a Palmones (SUS-6)	13,36	
	Palmones III	21,96	Parque Tecnológico (SUS-7)	57,90	
	Parque Empresarial y Tecnológico Las Marismas de Palmones	31,93	Parque Industrial Los Barrios (SUS-8)	39,49	
	Fresno Sur	41,63	Entrada oriental Los Barrios (SUS-9)	8,48	
			Centro de Transportes de Mercancías-1 (SUS-10.)	70,09	
			Centro de Transportes de Mercancías-2 (SUNS-2)	61,85	
<i>Total existente Los Barrios</i>	<i>152,22</i>	<i>Total propuesto Los Barrios</i>	<i>258,14</i>	<i>410,36</i>	
Algeciras	Puerto de la Bahía de Algeciras	16,29	Los Pastores	45,01	
	Cortijo Real	56,36			
	Polígono Industrial La Menacha	54,14			
	Las Pilas	1,80			
	Los Pinos-San José	8,64			
	Parque Empresarial Bahía de Algeciras	5,33			
	<i>Total existente Algeciras</i>	<i>142,56</i>	<i>Total propuesto Algeciras</i>	<i>45,01</i>	<i>187,57</i>
TOTAL	Existente Campo de Gibraltar	728,56	Propuesto Campo de Gibraltar	504,59	1.233,15

Fuente: SESPA y Planeamiento urbanístico municipal.



5. Las redes de transporte se van adaptando al potencial territorial del ámbito y su función de nodo estratégico

La red viaria capilariza suficientemente el territorio, y especialmente al arco de la Bahía. La accesibilidad con el exterior se ha visto mejorada con las actuaciones realizadas: A-7 Autovía del Mediterráneo (tramo oriental de la N-340 desdoblado desde la Costa del Sol hasta Algeciras), que comunica con Málaga y el resto de la vertiente mediterránea andaluza; y A-381 Autovía Jerez-Los Barrios, que conecta con la Bahía de Cádiz y con el Valle del Guadalquivir. A estos viarios se suman otras dos conexiones exteriores: el tramo occidental de la N-340, entrando por Tarifa, que comunica con la vertiente atlántica gaditana y con Cádiz capital; y la A-405 que procedente de Ronda y el valle del Guadiaro, confluye en la N-340 a la altura de Taraguilla, siendo el camino más directo de entrada al centro peninsular.

En cuanto a las conexiones entre los distintos núcleos del Campo de Gibraltar, éstas se articulan sobre la N-340, que conecta directamente Tarifa, Algeciras y San Roque, y desde la cual parten las carreteras CA-34 y A-383, accesos oeste y norte, respectivamente, a La Línea de la Concepción, y la A-381 y A-405 en su función de articulación de los núcleos de Los Barrios, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera.

Las principales deficiencias detectadas son resultado, por una parte, de la elevada demanda de tráfico¹ que genera saturación en tramos de la N-340: entre Algeciras y San Roque y en el trayecto San Roque-La Línea de la Concepción; y, por otra parte, de la insuficiente accesibilidad a las instalaciones portuarias. Ello unido a la previsible dinámica de crecimiento de las áreas urbanas, industriales y portuarias, y a la oportunidad de reforzar la posición del Campo de Gibraltar como nodo estratégico de transporte por el incremento previsto de funciones en las relaciones tanto atlánticas como de Europa a África, plantea la necesidad de

nuevas actuaciones en la red viaria (muchas de ellas en estudio o propuestas y algunas en ejecución) que hacen referencia a:

- Red exterior: prolongación de la Autovía del Mediterráneo A-7 Algeciras-San Roque e interconexión con la A-381, y reconversión de la N-340 en autovía (A-48) en el tramo Vejer-Tarifa-Algeciras.
- Red interior: construcción de variantes en Estación de San Roque, San Martín del Tesorillo y Jimena de la Frontera, y creación de nuevos accesos a las instalaciones portuarias de Algeciras (acceso sur), Campamento (variante) y Tarifa (nuevo acceso directo).

En cuanto a la red ferroviaria, ésta se estructura en torno al eje Algeciras–Bobadilla, una de las líneas fundamentales de articulación entre los Centros Regionales de Andalucía, que conecta con el eje Granada–Almería, en el que se incluyen las ciudades medias de Ronda y Antequera, así como a nivel nacional, en conexión con el eje Córdoba–Madrid.



¹ IMD de más de 28.000 vehículos en la A-7 (tramo Algeciras-Torreguadiaro) y en el tramo de N-340 convertido en autovía que circunvala la ciudad de Algeciras; de 15.000 a 25.000 vehículos en la AP-7, en la A-7 (tramo Torreguadiaro-Estepona), y en la conexión Los Barrios-Algeciras (A-381); de 10.000 a 15.000 vehículos en la N-340 (tramo Facinas-Algeciras), en la A-381 (tramo Los Barrios-Alcalá de los Gazules) y en el acceso norte a La Línea de la Concepción (A-383); y de 5.000 a 10.000 vehículos en la N-340 (tramo Facinas-Vejer de la Frontera) y en el tramo final de la A-405 (desde Almoraima a Taraguilla). Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Mapa de Tráfico 2007.

Las principales conexiones ferroviarias internas proceden de las líneas y frecuencias del Regional Express Algeciras–Granada, con paradas en las estaciones de Los Barrios, San Roque–La Línea de la Concepción y Jimena de la Frontera, así como dos paradas facultativas en Almoraima y San Pablo. La estación de San Roque actúa de estación de apoyo para la expedición, formación y recepción de todos los trenes (TECO y cargas) con origen/destino en el Campo de Gibraltar. Desde esta estación existe un ramal de conexión con los apartaderos de Butano e Interquisa y una línea que llega hasta La Línea aunque nunca ha sido abierta al tráfico. A diferencia del arco de la Bahía, los extremos oriental y occidental del ámbito carecen de conexiones con la red ferroviaria.

La conexión ferroviaria ha de cumplir tres funciones territoriales básicas:

- La conexión con la red de transporte de mercancías nacional de forma tal que permita operar con los contenedores de tamaños medianos y grandes en buenas condiciones de capacidad y tiempos.
- La conexión con el corredor litoral para facilitar el transporte de pasajeros de medio y largo recorrido.
- La conexión con África, a través del futuro Enlace Fijo.

En este sentido, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contempla para el ámbito las conexiones ferroviarias con la línea costera mediterránea (Málaga) y con la Bahía de Cádiz, que habría que completar con otras actuaciones para potenciar el transporte público en la zona, entre ellas, sería necesario analizar la posibilidad de implantar una plataforma reservada para transporte público en el arco de la Bahía y un sistema de transporte ferroviario de cercanías, aprovechando al máximo las infraestructuras existentes.

Asimismo, es preciso realizar la mejora funcional de la línea existente hasta Bobadilla para dotarla de mayor capacidad y adaptarla a la circulación de trenes de 450 metros de longitud. No obstante, cualquier actuación en esta línea resulta costosa y compleja tanto por el encaje del trazado en determinados tramos como desde el punto de vista ambiental por el hecho de que atraviesa un Parque Natural.

Por su parte, la red de transporte público de viajeros por carretera establece conexiones con todas las poblaciones del Campo de Gibraltar, reflejando la importancia del núcleo cabecera y las numerosas relaciones existentes entre los núcleos principales de la Bahía (Algeciras, La Línea de la Concepción y San Roque) y entre Algeciras y Tarifa. Las conexiones intraprovinciales se centran en Bahía de Cádiz, Sevilla y Málaga. En cuanto a las infraestructuras de transporte, La Línea de la Concepción cuenta con una estación de autobuses y Algeciras y Los Barrios con sendos apeaderos (el de Algeciras privado), careciendo los restantes núcleos de dotaciones que proporcionen un adecuado servicio a los viajeros.

El puerto de Algeciras es uno de los principales en movimiento de pasajeros y cuenta con una elevada capacidad de movimiento, cifrada en más de cinco millones de pasajeros al año (datos 2008). Las principales dificultades se plantean durante la Operación Paso del Estrecho, estando previsto el traslado del área de preembarque con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad y tránsito de la circulación en las operaciones de embarque y desembarque del pasaje. Además, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, prevé la ampliación de las instalaciones de Tarifa en movimiento de pasajeros y embarque de vehículos para alcanzar una capacidad de movimiento de pasajeros de unos dos millones al año.

En este momento, existe servicio de transporte marítimo de pasajeros interno a la Bahía de Algeciras (catamarán Algeciras-Gibraltar Punta Europa II), de marcado interés turístico, detectándose condiciones potenciales para la ampliación del servicio de conexión entre Algeciras y el otro extremo de la Bahía (La Línea de la Concepción y Gibraltar) a otro tipo de motivaciones.



Planificación del Sistema de Transportes de Interés General: Conexión España – África. El túnel ferroviario del Estrecho de Gibraltar

El proyecto de construcción de la conexión ferroviaria entre Marruecos y España se remonta a 1979, en que se produjo el acuerdo entre los monarcas de ambos países para estudiar su viabilidad. Este acuerdo facilitó la creación de dos sociedades (Sociedad Española de Estudios para la comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SEGEC) y por parte marroquí, la Société Nationale d'Etudes du Détroit (SNED, que trabajan conjuntamente desde 1981).

La solución "túnel", actualmente retenida como alternativa base del Proyecto, consiste en una infraestructura de tres tubos excavados bajo el Umbral del Estrecho. Está concebida para el enlace del tráfico ferroviario ordinario (pasajeros y mercancías) entre las redes ferroviarias marroquí y española, así como para el traspordo de vehículos carreteros (automóviles, camiones y autobuses) sobre trenes lanzadera entre dos terminales, una en Marruecos y otra en España. Esta solución consiste por consiguiente en un sistema de transporte análogo al del Túnel de la Mancha, que efectivamente significa un precedente determinante para el Proyecto del Enlace del Estrecho de Gibraltar La longitud del túnel será de 38,7 km. y la distancia entre terminales de 42 km.

CARACTERÍSTICAS DEL TÚNEL FERROVIARIO

PLANTA

PERFIL LONGITUDINAL DEL TUNEL

SECCION TRANSVERSAL

1995 Elección del túnel como solución base por las razones siguientes:

- Acceso garantizado a las técnicas de construcción;
- Ausencia de interferencia con la navegación marítima y de riesgos de colisión;
- Compatibilidad con la realización por fases en función de la evolución futura de los tráficos;
- Esquema financiero atractivo para su concesión al sector privado.

Sección longitudinal:

- Distancia entre las estaciones terminales: 42 km;
- Longitud total del túnel: 38,7 km;
- Longitud en túnel submarino: 27,7 km;
- Cobertura mínima en el punto más profundo: 120m;
- Pendiente: 25 a 30 ‰

Sección transversal en la fase final:

- Dos galerías ferroviarias de vía única de 7,5 m de diámetro, y
- Una galería de servicio/seguridad presurizada de 4,8 m de diámetro, centrada entre las dos galerías ferroviarias con comunicación con ellas a través de pasos transversales a intervalos regulares (cada 340 m)

OBRAS DE CONEXIÓN

El Enlace Fijo y las infraestructuras de conexión

Infraestructuras de conexión

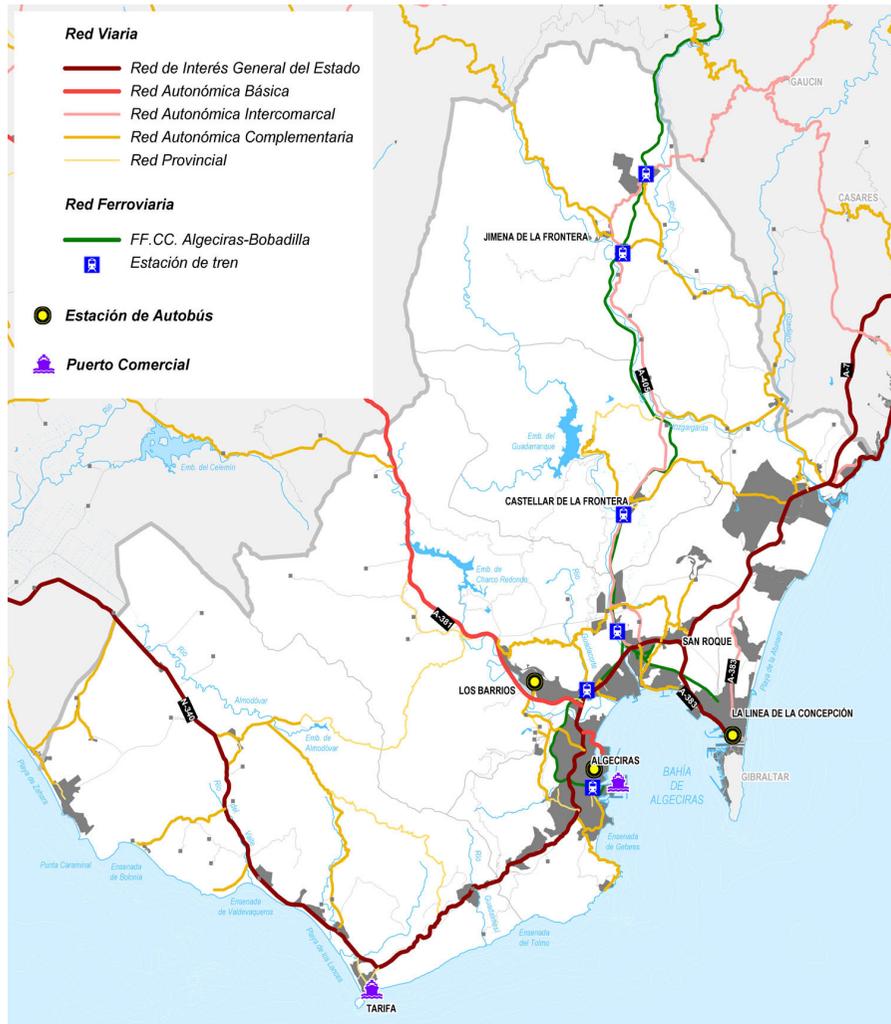
Conexión a la Terminal Norte

- Desdoblamiento de la carretera CN-340 entre Cádiz y Vejer (previsto en el PEIT);
- Desdoblamiento del tramo Vejer-Algeciras (previsto en función de la factibilidad del Enlace Fijo);
- Futura línea ferroviaria Cádiz-Algeciras (prevista en el PEIT);
- Ramal de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz (previsto en el PEIT);
- Empalme de la Terminal Norte con la línea ferroviaria

Conexión a la Terminal Sur

- Empalme con la vía de circunvalación urbana prevista en el SDAU y la carretera Tánger-Tetuán:
 - Conexión por autovía con la autopista principal Tánger-Rabat;
 - Conexión a la red ferroviaria Tánger-Tánger Med.

Fuente: www.secegsa.com.



RED DE TRANSPORTES

Accesos a las instalaciones portuarias

Puerto de Algeciras

- Acceso Norte, en servicio desde el año 1999, permite la conexión directa con el Muelle de Juan Carlos I (antiguo Muelle del Navío) a través de un puente de alta capacidad. No obstante, poco antes del enlace con la N-340 existe un tramo en falso túnel con un carril por sentido que restringe la capacidad del acceso.
- Acceso Sur, a través de un tramo urbano se accede a una glorieta distribuidora, desde la cual se continúa por la carretera convencional N-350, de una sola calzada y con una fuerte limitación de capacidad hasta su enlace con la N-340. En dirección a Tarifa, la N-340 es una carretera convencional con trazado sinuoso y fuertes pendientes, mientras que en dirección a Málaga se trata de la Ronda de Algeciras, con sección de autovía aunque próxima a la saturación en horas punta, sobre todo en las dos intersecciones a nivel semaforizadas próximas a la salida norte.

Campamento

- El acceso a las instalaciones portuarias de Campamento se realiza desde la N-340 a través de un ramal de doble calzada que en su tramo final se convierte en un tramo urbano denominado travesía de Campamento, cuya prolongación conecta las instalaciones portuarias de La Línea. Dicha travesía, que actualmente está colapsada, es un cuello de botella para la entrada y salida de vehículos pesados portuarios desde el citado ramal, lo que unido a los nuevos desarrollos de Campamento que la Autoridad Portuaria tiene previsto poner en servicio en 2007, hace necesario plantear una actuación que mejore las condiciones actuales de acceso.

Puerto de Tarifa

- Al puerto de Tarifa se accede mediante una trama urbana de calles estrechas y congestionadas, con fuerte inclinación del terreno, en dirección a la N-340. Este hecho dificulta la maniobrabilidad de los vehículos pesados en su tránsito hacia/desde Tarifa. Adicionalmente, las condiciones de accesibilidad impiden al puerto evacuar y recibir en condiciones mínimas de seguridad el tráfico generado por la Operación Paso del Estrecho, a pesar de estar habilitado como Frontera Schengen.

6. La energía ha sido, y puede seguir siendo, un componente diferencial de este territorio

En el Campo de Gibraltar se localiza la mayor concentración regional de instalaciones relacionadas con la generación eléctrica y con el refino de combustibles derivados del petróleo. Las antiguas centrales térmicas se están sustituyendo por centrales de ciclo combinado (gas). Además, se localizan en este ámbito algunos de los grandes consumidores de energía de la región (Acerinox, refinerías, celulosas,...) y la mayor concentración de líneas eléctricas de tensión superior a 66 kV. Esta densidad de red no está relacionada sólo con la complejidad de productores y consumidores, sino con la conexión de la red europea con África a través del Estrecho, lo que incide también en la multiplicidad de infraestructuras de transporte y distribución concentradas en el ámbito.

Añadiendo a lo anterior la limitación que supone, para los accesos a la zona, el carácter costero del territorio, el desarrollo de las infraestructuras es necesariamente complejo, presentando en la actualidad un entramado especialmente denso entre el arco industrial costero desde Algeciras a Campamento por el sur y hasta el nudo principal eléctrico de Pinar del Rey por el norte.

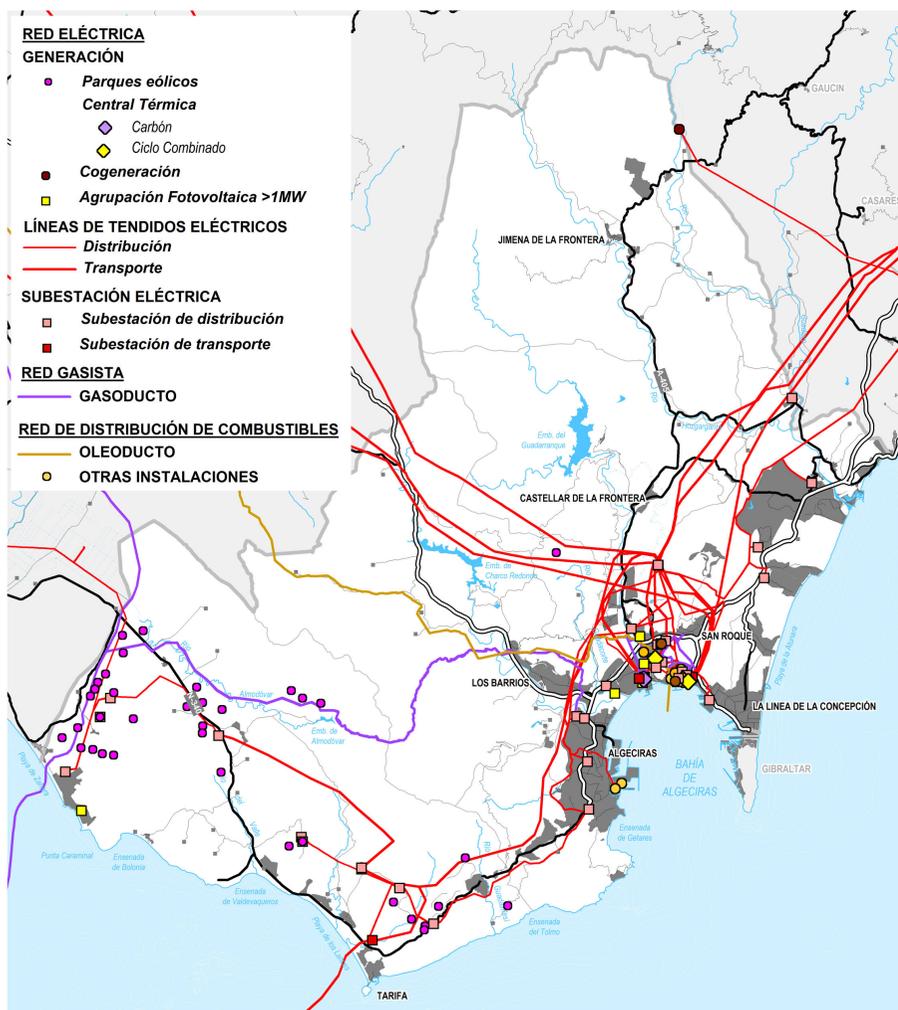
El modelo productivo basado en la energía procedente de combustibles fósiles (petróleo, gas y carbón) ha iniciado su sustitución progresiva por un nuevo modelo que se está configurando en la actualidad. En este nuevo modelo tienen un papel decisivo las energías renovables, los biocombustibles y los nuevos materiales. En cada uno de estos grandes componentes, el Campo de Gibraltar puede ejercer un papel productivo relevante y mantener, en este siglo, la presencia destacada en el conglomerado energético y derivados que tuvo en el siglo pasado.

Asimismo, hay que tener en cuenta que el Campo de Gibraltar es una zona pionera en el desarrollo e implantación de instalaciones de aprovechamiento de la energía eólica para su inclusión en la red general gracias a la extraordinaria calidad del recurso eólico. Actualmente existen 36 instalaciones productoras de energía eólica en el ámbito según el Registro del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio con una potencia total instalada de 581MW, el 96% de la cual se encuentra en el municipio de Tarifa. El desarrollo tecnológico de la energía eólica en el ámbito está siendo muy relevante, tanto en producción como en I+D.

En energía solar, también se dispone, como en el resto de Andalucía de condiciones para el aprovechamiento energético y se están instalando en la zona industrias de producción de componentes para las instalaciones generadoras. Según el citado Registro del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio existen 128 instalaciones productoras, con una potencia total instalada de 12,65 MW de los que el 98% se sitúan en el municipio de San Roque.

Los recursos de biomasa son igualmente significativos y existe un potencial aún no desarrollado para producir energía eléctrica a partir de este recurso.

Por último, en relación con los biocombustibles hay que señalar que, en este caso, se reproduce la lógica de factores de localización de plantas industriales propia de los derivados del petróleo: zonas accesibles por vía marítima para la importación de grandes cantidades de materia prima (cereales y oleaginosas) para producir combustible con destino al mercado peninsular. En 2011 existen dos plantas en San Roque, una de producción de ETBE, con capacidad de 22 ktep/año, y otra de Biodiesel con capacidad de 180 ktep/año.



La provincia de Cádiz es, junto a la de Huelva, la provincia con mayor demanda energética de la Comunidad Autónoma, y en la que, además, se registra un mayor crecimiento tanto del consumo de derivados del petróleo como del consumo final de energía. La provincia de Cádiz consume el 20,15% del total de energía de Andalucía y tiene instalada el 46,5% de la potencia en régimen ordinario. En el ámbito se sitúan una Central Térmica (Los Barrios) y tres de ciclo combinado (San Roque, Campo de Gibraltar y Bahía de Algeciras).

Consumo energía eléctrica por sectores (Mw/h). 2009

Municipio	Agric.	Industrial	Comercio / Servicios	Residen.	Admón./ Sv. Páb.	Resto	Total
Algeciras	114	5.830	153.564	148.914	43.296	4.127	355.845
Los Barrios	348	611.989	34.937	31.565	9.231	1.854	689.924
Castellar de la Frontera	4	274	1.497	3.535	9.815	8	15.133
Jimena de la Frontera	2.649	335	5.256	15.439	3.517	295	27.491
La Línea de la Concepción	579	7.759	45.634	77.828	19.348	1.546	152.694
San Roque	2.563	1.059.738	47.662	84.844	22.708	5.185	1.222.700
Tarifa	1.449	2.262	18.280	26.728	9.289	8.224	66.232
TOTAL	7.706	1.688.187	306.830	388.853	117.204	21.239	2.530.019
% sobre prov.							
Cádiz	9,7%	86,5%	32,4%	27,1%	23,2%	38,6%	50,8%

Fuentes IEA: Sevillana-Endesa (Endesa Distribución S.L.)

Instalaciones energéticas

Instalaciones de aprovechamiento energético:

1. Refinería de petróleo

La refinería de petróleo situada en San Roque, perteneciente al Grupo CEPSA, denominada "Gibraltar" (junto a la de Palos de la Frontera "La Rábida", las dos existentes en Andalucía) tiene una capacidad operativa de destilación de 12 millones de toneladas de crudo al año (frente a los 9, 5 de "La Rábida").

2. Generación eléctrica

Régimen ordinario:

- En Los Barrios se localiza una de las tres centrales térmicas que consumen carbón de Andalucía, con una potencia instalada de 568 MWe, que alimenta sus calderas con carbón de importación (siendo su procedencia principal Sudáfrica y Colombia).
- En San Roque se localizan tres centrales de ciclo combinado (datos REE 2009):
 - San Roque (consta de 2 grupos). Potencia total: 797 MWe.
 - Campo de Gibraltar (consta de 2 grupos). Potencia total: 781 MWe.
 - Bahía de Algeciras (consta de 1 grupo). Potencia total 821 MWe.

Régimen especial:

- De la potencia eléctrica instalada en parques eólicos de Andalucía, la mayor parte de ella está situada en Tarifa, existiendo otro parque de 24,6 MW en San Roque.
- De la potencia instalada en centrales solares, San Roque cuenta con 12.340 kw, lo que supone el 98% del total del ámbito en 2011.
- En potencia eléctrica instalada en centrales térmicas acogidas al régimen especial, también se localizan tres plantas de cogeneración a gas en el ámbito, que suman 115 MW de potencia instalada.

Instalaciones de transporte y distribución de energía:

3. Transporte y distribución de energía eléctrica

Líneas de alta tensión, de 400 kV (a África), y de 220 kV.

4. Transporte y distribución de gas natural

Gasoducto Magreb – Europa, cuyo primer tramo en suelo español conecta el Estrecho de Gibraltar con Córdoba, transportando el gas desde los yacimientos de Hassi R' Mel en Argelia. El gasoducto, desdoblado en dos tuberías, cruza el Estrecho de Gibraltar a 400 m de profundidad desde Tánger hasta Tarifa. Este tramo, que se conoce por el Gasoducto Al Andalus, tiene una longitud de 47 km, Ya en tierra el tubo se prolonga con el llamado gasoducto "Tarifa-Córdoba", que tiene una longitud total de 275 Km.

Del anterior gasoducto, parten otros dos, llamados "Gasoducto Campo de Gibraltar" y "Desdoble Gasoducto Campo de Gibraltar". Atraviesan la provincia de Cádiz de occidente a oriente y llegan al Polígono Industrial de la Línea de la Concepción, al complejo petroquímico de Algeciras y a la Central Térmica de Algeciras. La longitud total de ambos gasoductos es de 97 km.

En cuanto a la red de distribución, cabe señalar que en el ámbito, hay un total de 89,3 km. destinados a dotar de suministro a los términos municipales de Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

Infraestructura de productos petrolíferos.

En cuanto a estas infraestructuras, dos de los nueve almacenamientos de productos petrolíferos que hay actualmente en Andalucía, están en esta zona; están situados en los términos municipales de San Roque y Algeciras, coincidiendo con los puertos existentes. Estos tienen una capacidad total de almacenamiento de 13.589 y 68.114 Toneladas, respectivamente. En el caso del de San Roque, el puerto recibe también carbón, destinado principalmente para la Central Térmica de Los Barrios.

De los oleoductos que atraviesan Andalucía, el denominado "Rota - Zaragoza", discurre por esta zona, más concretamente el tramo "Rota - San Roque", con una longitud total de 108 km.

Por último, en el término municipal de San Roque, existen también dos centros de almacenamientos de GLP, con una capacidad de almacenamiento de Butano de 8.670 m³ y de Propano de 5.852 m³.



Aerogeneradores (alrededores de Tahivilla)



7. El atractivo territorial del ámbito ha propiciado desarrollos residenciales y turísticos, siendo todavía insuficiente la valorización de los recursos turísticos

El Campo de Gibraltar cuenta con numerosos atractivos derivados de una posición privilegiada en el litoral atlántico y mediterráneo: su medio natural, su paisaje, su clima y su patrimonio histórico y cultural. Este hecho unido a los avances en la accesibilidad con el interior motivados por la puesta en servicio hace pocos años de la autovía A-381, y a las mejoras en la red viaria de conexión con la Costa del Sol, ha contribuido a dinamizar los procesos de crecimiento urbano en el ámbito.

En un escenario previsible de extensión de los procesos propios de la aglomeración urbana de la Bahía de Algeciras y, por tanto, de incremento de la movilidad, especialmente por motivo trabajo y estudios, pero también para la adquisición de servicios y compras no cotidianas, se hace necesario mejorar la funcionalidad de las dotaciones actualmente existentes y prever las infraestructuras necesarias que permitan hacer frente a las demandas futuras.

Las tendencias de crecimiento en población y vivienda se expresan en una perspectiva municipal, si bien tienen innegables consecuencias supralocales que es preciso ordenar y canalizar. Las relaciones de tipo metropolitano crecen de día en día, tanto por el incremento de la movilidad general en los desplazamientos de corto y medio recorrido en la franja costera, como por la consolidación de la unidad funcional urbana del ámbito y la mutua implicación de decisiones y procesos que se registran entre municipios, a través de las redes comunes de servicios mancomunados y de las redes territoriales de infraestructuras.

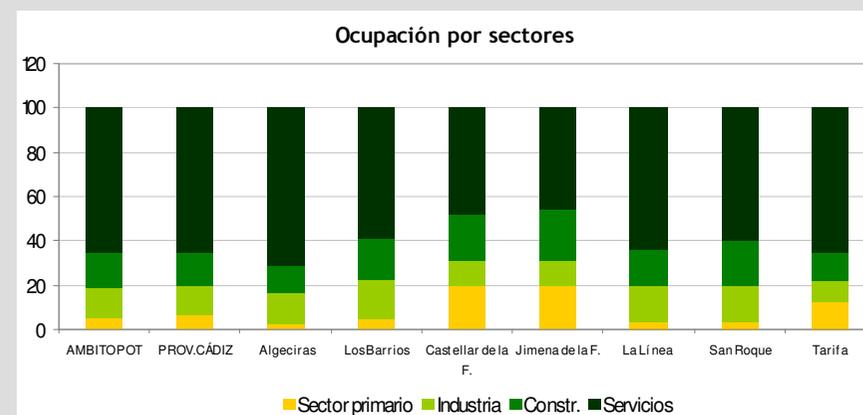
De todos estos procesos, la expansión del suelo residencial en casi todos los municipios es la que genera mayores desequilibrios, pues a la demanda derivada del incremento de la población, asociada al desarrollo económico y social del ámbito, se suman las demandas de vivienda derivadas de la población estacional vacacional y de la inmigración de tipo rentista procedente de Europa occidental y de tipo laboral procedente principalmente de los países del norte y centro de África y de América Latina.

Por su parte, el arco de la Bahía está sometido a un proceso de colmatación urbana que agota el recurso territorial existente y que pone de manifiesto todas las insuficiencias de planificación y ordenación de la primera implantación de las grandes industrias en la costa y marismas vírgenes de la Bahía. El hecho urbano-portuario-industrial de la Bahía tiende a integrarse en un todo, con relaciones funcionales complejas y con procesos propios de una ciudad indiferenciada. Para responder adecuadamente a estas tendencias se requiere la dotación de elementos estructurantes que den soporte a la movilidad, así como reforzar las centralidades o establecer otras nuevas y la definición de los espacios libres metropolitanos que articulen y den calidad al conjunto.

Población extranjera y mercado laboral

Debido a la singular localización de la colonia británica de Gibraltar en la comarca destaca la proporción de residentes en el ámbito nacidos en el extranjero, especialmente británicos, aunque en los últimos años se ha equilibrado el porcentaje de ciudadanos procedentes de otras nacionalidades, especialmente africanos y americanos que ya suponen más del 40% del total de residentes extranjeros. La población extranjera residente en el periodo 2001-2008 se ha multiplicado casi por cuatro, pasando de 5,674 a 20.264 personas. Mientras en Algeciras la mitad de los extranjeros proceden de África, y representan más del 70% de los registrados en el ámbito, en el resto de los municipios es muy mayoritaria la procedencia europea.

En cuanto a las actividades económicas, los sectores industrial y de servicios, en el que se encuentran gran parte de los empleos vinculados a las grandes industrias y al transporte marítimo, representan al menos tres cuartas partes del mercado laboral, salvo en los dos municipios de interior, en los que las actividades primarias (agricultura, ganadería, caza y selvicultura) concentran aún a uno de cada cinco empleos.





Urbanizaciones en Atlánterra

El crecimiento de la demanda de viviendas estacionales en el ámbito está asociado a dos fenómenos distintos. En la parte occidental del área (Tarifa), la explosión de la demanda de vivienda está fundamentada en cambios estructurales de gran calado en la organización del tiempo y en la movilidad, así como en el sistema de transportes. La disponibilidad generalizada de vehículos privados en la población española y el incremento de conectividad que proporciona el aeropuerto de Jerez de la Frontera y, en cierta forma, el de Gibraltar, ha convertido el Campo de Gibraltar en un territorio más accesible para las familias españolas y, de forma incipiente, para las europeas.

En la parte oriental, el fenómeno es de naturaleza especial y está asociado a una iniciativa empresarial iniciada hace treinta años: Sotogrande. Esta macrounbanización, de unas 800 hectáreas, acoge más de 1.000 viviendas de lujo y 871 plazas de hotel, con dotaciones de campos de golf, puerto deportivo, campos de polo, etc., del máximo nivel. La mayor parte de los propietarios de viviendas tienen un elevado nivel de renta, lo cual permite mantener un volumen de empleo muy significativo, aunque no sea ésta su vivienda principal. Las previsiones de viviendas tienen, en este caso, un componente de imitación del éxito empresarial, con la pretensión de reproducir el modelo Sotogrande incrementando su dimensión actual.

Los principales factores de incidencia territorial del crecimiento residencial no endógeno (es decir, segunda residencia, vivienda estacional y residentes climáticos) son los siguientes:

- El colectivo de usuarios de viviendas estacionales genera demandas de servicios públicos de carácter supramunicipal: administrativos, seguridad, salud, concentradas en el período estival, someten las infraestructuras territoriales (red viaria, agua y energía) a una tensión que genera saturación y congestión y presentan, en conjunto, un balance entre costes territoriales y ambientales, por un lado, y beneficios económicos y sociales, por otro, desfavorable.
- Los nuevos residentes (inmigrantes climáticos) generan demandas permanentes de estos mismos servicios, incrementadas de forma sensible en atención de salud, además de servicios sociales.
- La tipología de urbanización y vivienda predominante en estos colectivos es más demandante de agua que la correspondiente a la media de la población residente con trabajo. La práctica totalidad de las nuevas promociones inmobiliarias contemplan las diferentes tipologías de casa con parcela, que incrementan notablemente el consumo de agua.



- Vinculada a esta modalidad de urbanización y vivienda se registra un notable incremento del consumo de energía doméstica, superior para las tipologías de baja densidad, casa con parcela.
- El poblamiento disperso ha generado un fuerte impulso a la demanda de movilidad, difícilmente captable por transporte público. Esta demanda asociada al incremento del parque de vehículos en circulación, unos 163.000, provoca un notable aumento en la utilización de la red viaria, poniendo en riesgo sus niveles de servicio.
- Por último, es preciso tener en cuenta el fenómeno social y urbanístico asociado a una “ciudad sin empleo”, en la cual una gran mayoría de la población (residentes climáticos) son personas mayores que no trabajan y los que lo hacen es en puestos de baja cualificación.

La oferta regular de alojamiento hotelero, esto es, hoteles, hoteles-apartamentos, hostales y pensiones, en el ámbito es de 8.612 plazas, correspondiendo cerca del 60% a hoteles de cuatro y cinco estrellas. A ellos se suman 6.151 plazas en apartamentos turísticos de distintas categorías: 196 plazas en casas rurales y 5.955 en campamentos turísticos. Tanto los apartamentos como los campamentos turísticos se localizan mayoritariamente en Tarifa.

Oferta de alojamiento turístico 2011

Municipio	Hoteles		Hostales		Casas Rurales		Campamentos de Turismo	
	Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas
Algeciras	12	1.465	19	612	2	20	-	-
Los Barrios	6	901	2	61	-	-	-	-
Castellar de la F.	3	201	1	43	-	-	-	-
Jimena de la F.	3	80	6	120	15	117	1	250
La Línea de la C.	5	1.094	8	334	-	-	1	192
San Roque	7	819	18	550	2	21	1	1.143
Tarifa	22	1.608	33	724	3	38	7	4.370
TOTAL	58	6.168	87	2.444	22	196	10	5.955

Nota: Hoteles incluye Hotel y Hotel-apartamento. Hostales incluye Hostales y Pensiones.

Fuente: Registro de Turismo de Andalucía. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. Noviembre-2011.

Playas del Campo de Gibraltar enunciadas de oeste a este del ámbito

Municipio	Denominación	Long. (m)	Ancho (m)	Grado ocupación	Grado urbanización	
Tarifa	Atlanterra/Zahara de los Atunes/Cabo de la Plata	2.900	60	Medio	Semiurbana	
	Los Alemanes	1.500	50	Medio	Semiurbana	
	El Cañuelo	800	35	Bajo	Semiurbana	
	Bolonia	3.800	70	Medio	Aislada	
	Valdevaqueros	4.050	120	Medio	Aislada	
	Los Lances Norte	4.600	120	Bajo	Aislada	
	Los Lances Sur	2.650	120	Medio	Semiurbana	
Algeciras	Chica	400	28	Medio	Urbana	
	Cala Arenas	400	30	Bajo	Aislada	
	Getares/San García	1.500	40	Alto	Semiurbana	
Los Barrios	El Rinconcillo	2.550	40	Alto	Urbana	
	Palmones	750	30	Medio	Semiurbana	
San Roque	Guadarranque	600	40	Bajo	Semiurbana	
	Campamento/Puente Mayorga	1.200	20	Medio	Semiurbana	
La Línea de la Concepción	Poniente	800	20	Medio	Urbana	
	Levante/Santa Bárbara	700	40	Alto	Urbana	
	La Atunara/Levante	2.200	30	Medio	Urbana	
	La Atunara	1.500	90	Medio	Aislada	
	El Burgo/Torrenueva	1.250	120	Bajo	Aislada	
	La Hacienda	4.300	90	Bajo	Aislada	
	La Alcaidesa	4.300	60	Bajo	Semiurbana	
	San Roque	Torre carbonera/El Balneario	1.350	50	Bajo	Aislada
	Guadalquítón	2.200	70	Bajo	Aislada	
	Sotogrande	2.250	35	Medio	Semiurbana	
Torreguadiaro	Torreguadiaro	1.300	30	Alto	Semiurbana	
	El Cabrero/Cala Taraje	900	35	Bajo	Aislada	

Fuente: Guía de Playas, Ministerio de Medio Ambiente.

Relación Población-Parque de viviendas

A partir de la década de los noventa, se inicia un importante crecimiento del parque de viviendas, muy superior al que se registra en las poblaciones del ámbito, asociado al auge de la actividad residencial, tanto de segunda residencia como de vivienda de temporada y que ha generado acusados desajustes en el ratio persona / vivienda. En el caso del municipio de San Roque, mientras la población mantiene un crecimiento anual (2001-02) del 1,7%, sólo las viviendas libres de nueva planta experimentan un incremento del 9,5% respecto al parque de viviendas existente. Como consecuencia, el sector de la construcción concentra un importante porcentaje del empleo, en torno a la cual se generan intensos flujos residencia – trabajo.

Evolución de la población y la vivienda 1991 – 2001.

Municipio	% incremento viviendas	% incremento población
Algeciras	29,0	0,2
Los Barrios	37,0	29,8
Castellar de la F.	20,9	13,3
Jimena de la F.	22,5	2,6
La Línea de la C.	20,2	1,9
San Roque	20,9	10,4
Tarifa	62,0	8,0
TOTAL ÁMBITO	28,4	4,2
PROV. CÁDIZ	28,0	3,5

Fuente: INE. Censos de Población y Viviendas 1991 y 2001.

Movilidad por motivo laboral

LUGAR DE TRABAJO / DESTINO

Municipio	Algeciras	Los Barrios	Castellar F.	Jimena F.	La Línea C.	S. Roque	Tarifa	Jerez	Cádiz	Pr. Málaga
Algeciras	-	2.713	14	56	705	2.072	236	20	8	428
Los Barrios	1.157	-	14	40	246	693	26	0	10	154
Castellar de la F.	48	63	-	6	19	190	0	0	0	54
Jimena de la F.	132	85	19	-	54	341	0	5	16	347
La Línea de la C.	727	915	0	27	-	2.311	19	26	240	393
San Roque	407	599	16	21	718	-	13	5	6	265
Tarifa	475	59	17	0	57	83	-	6	8	45
TOTAL	2.946	4.434	80	150	1.799	5.690	294	62	288	1.686

Fuente: INE. Censos de Población y Viviendas, 2001.

Evolución de la población por núcleos, 2001 – 2008

Núcleo	Población 2008	% incremento
ALGECIRAS	114.206	10
El Pelayo	815	0
LOS BARRIOS	15.817	21
Ciudad Jardín	414	8
Cortijillos	1.950	159
Puente Romano	160	5
Palmones	1.980	6
Guadacorte	1.108	73
CASTELLAR DE LA FRONTERA	2.824	24
Almoraima	96	-27
Castillo de Castellar	148	16
JIMENA DE LA FRONTERA	3.398	7
Los Ángeles	1.814	22
San Martín del Tesorillo	2.701	13
San Pablo de Buceite	1.454	8
LA LINEA DE LA CONC.	60.527	3
La Hacienda	525	565
Santa Margarita	1.221	341
SAN ROQUE	10.709	9
Campamento	1.836	11
Carteya-Guadarranque	158	-4
Estación Férrea	2.562	17
Guadiaro	2.096	31
Pueblo Nuevo	1.320	47
Sotogrande	2.055	158
Puente Mayorga	1.970	13
San Enrique	1.040	9
Taraguilla	2.959	13
Puerto Sotogrande	357	237
San Diego	60	150
Torreguadiaro	1.30	51
TARIFA	13.215	13
El Almarchal	171	6
Betis (diseminado)	169	35
El Bujeo (diseminado)	375	39
El Cuartón	158	193
Las Caheruelas (diseminado)	82	-20
Cañada de La Jara (diseminado)	213	-12
Casas de Porro (diseminado)	66	35
La Costa (diseminado)	72	38
El Chaparral (diseminado)	143	24
Facinas	1.117	-2
La Herrumbrosa (diseminado)	107	19
Bolonia	139	17
El Lentiscal	150	40
Pedro Valiente (diseminado)	109	31
La Peña (diseminado)	315	89
Las Piñas (diseminado)	17	-26
El Pulido (diseminado)	37	-5
Tahivilla	417	-11
La Zarzuela (diseminado)	271	20
Los Zorrillos (diseminado)	15	-32
TOTAL ÁMBITO	255.638	11



Respecto a la provincia, el ámbito se sitúa en segundo lugar como destino, tras Bahía de Cádiz, en cuanto a número de turistas alojados.

La zona de Sotogrande concentra en torno a una de cada tres plazas hoteleras, y supone la oferta más consolidada, constituyendo el principal referente e imagen turística destacada en el mercado internacional.

El resto de la oferta hotelera se localiza a lo largo de los casi 30 kilómetros de costa del litoral atlántico, compuesta por aproximadamente 1.500 plazas, en establecimientos de 4 estrellas, caso de Atlanterra, y de 1, 2 y 3 estrellas en torno a la N-340, asociada a los deportes náuticos.

En el interior, la actividad turística es aún incipiente, con el desarrollo de una oferta de alojamiento rural cualificada pero de escasa dimensión. El fomento del turismo rural se basa fundamentalmente en los espacios naturales, si bien el nivel de dotaciones y equipamientos de uso público en estos espacios resulta insuficiente y, con frecuencia, se ve saturado por una demanda cada vez más intensa. Se constata, por tanto, la necesidad de tratar con una especial atención a los mecanismos de protección del paisaje y del medio natural ante la implantación de nuevos usos turísticos sobre ese territorio, de forma que se permita su conocimiento y disfrute en base a un modelo sostenible.

La oferta de alojamiento se complementa con equipamientos de ocio, deportivos y recreativos, entre los que destacan los campos de golf, y otras prácticas deportivas como la hípica y la náutica. Esta oferta se concentra fundamentalmente en el municipio de San Roque, salvo en el caso de los deportes náuticos de viento, que constituyen una oferta específica de la que Tarifa es uno de los referentes europeos. Actualmente existen ocho campos de golf en la zona, uno en La Línea de la Concepción (La Alcaldesa) y siete en el municipio de San Roque, que suman un total de 108 hoyos. Sólo en la zona de Sotogrande se ubican cuatro, en su mayoría acompañados de otras ofertas de actividades, como la hípica, el polo y el tenis. La mayor parte de los campos de golf existentes están vinculados a urbanizaciones residenciales.



El modelo de desarrollo turístico predominante en gran parte del ámbito está basado, fundamentalmente, en la oferta vacacional y de golf (asociada al espacio turístico mediterráneo), cuyos recursos son, básicamente, la bondad del clima y el paisaje.

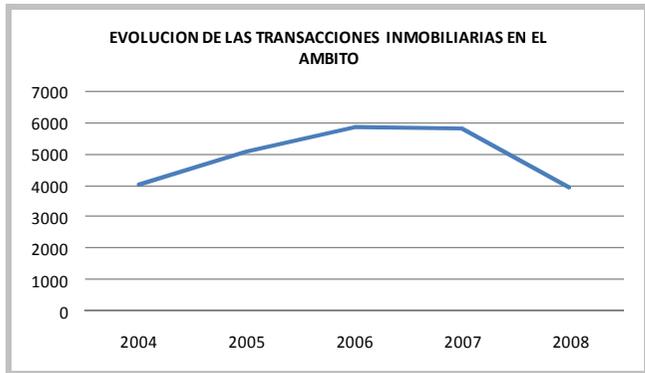
En los últimos años se ha producido un importante desarrollo de la oferta residencial, que ha favorecido el crecimiento del sector de la construcción e inmobiliario en los municipios de la Bahía.

Cuantitativamente, la proporción relativa entre plazas en viviendas de uso estacional y plazas hoteleras en el conjunto del ámbito subió de 7 al 8 entre 2001 y 2007. Sin embargo en 2008 y 2009, la crisis económica ha afectado especialmente a estos sectores, produciendo un retroceso y una paralización de las operaciones de promoción y compra-venta de todo tipo de viviendas.

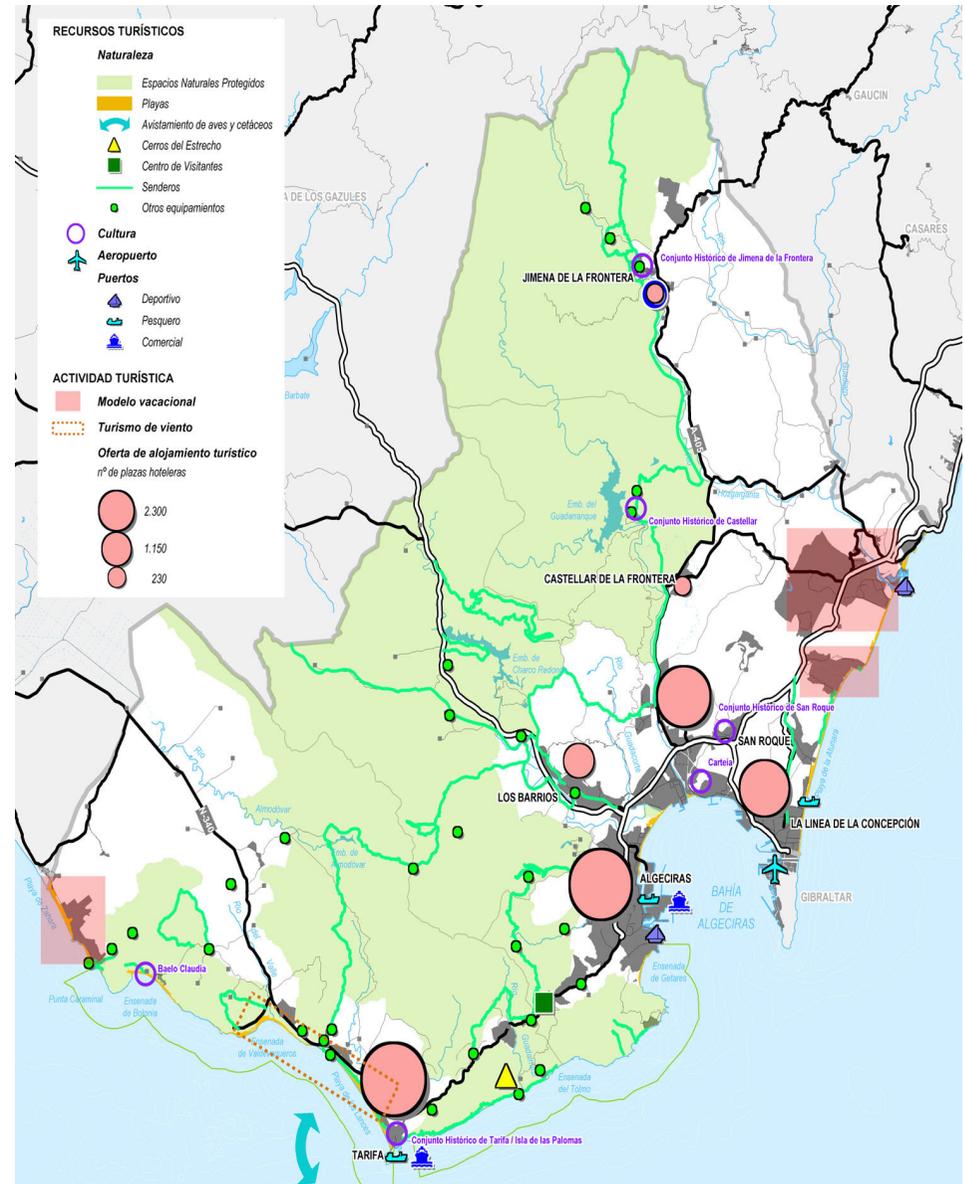
Este desequilibrio entre recursos potenciales y desarrollo del sector turístico, incide en la necesidad de promover las condiciones para favorecer la transición hacia un modelo turístico en el que se aprovechen los singulares recursos territoriales del Campo de Gibraltar mediante la consolidación de un tejido empresarial basado en establecimientos hoteleros y prestación de servicios al turismo que permita generar empleo de calidad y riqueza, a la vez que se respetan los valores intrínsecos y la identidad que singulariza este espacio.



Hotel Cuatro Molinos. junto a la N-340. Tarifa



Fuente: Ministerio de Vivienda. Registro de Transacciones inmobiliarias 2009



RECURSOS Y ACTIVIDAD TURÍSTICA

Entre los instrumentos de planificación de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, que pretenden incrementar el desarrollo socioeconómico y promover la calidad de los servicios, se encuentran la declaración de municipio turístico de Tarifa y las Iniciativas de Turismo Sostenible de Los Alcornocales (Alcalá de los Gazules, los Barrios, Benalup-Casas Viejas, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, Medina Sidonia, Paterna de Rivera, San José del Valle y Tarifa), y dos fiestas de Interés Turístico en Algeciras y Los Barrios.

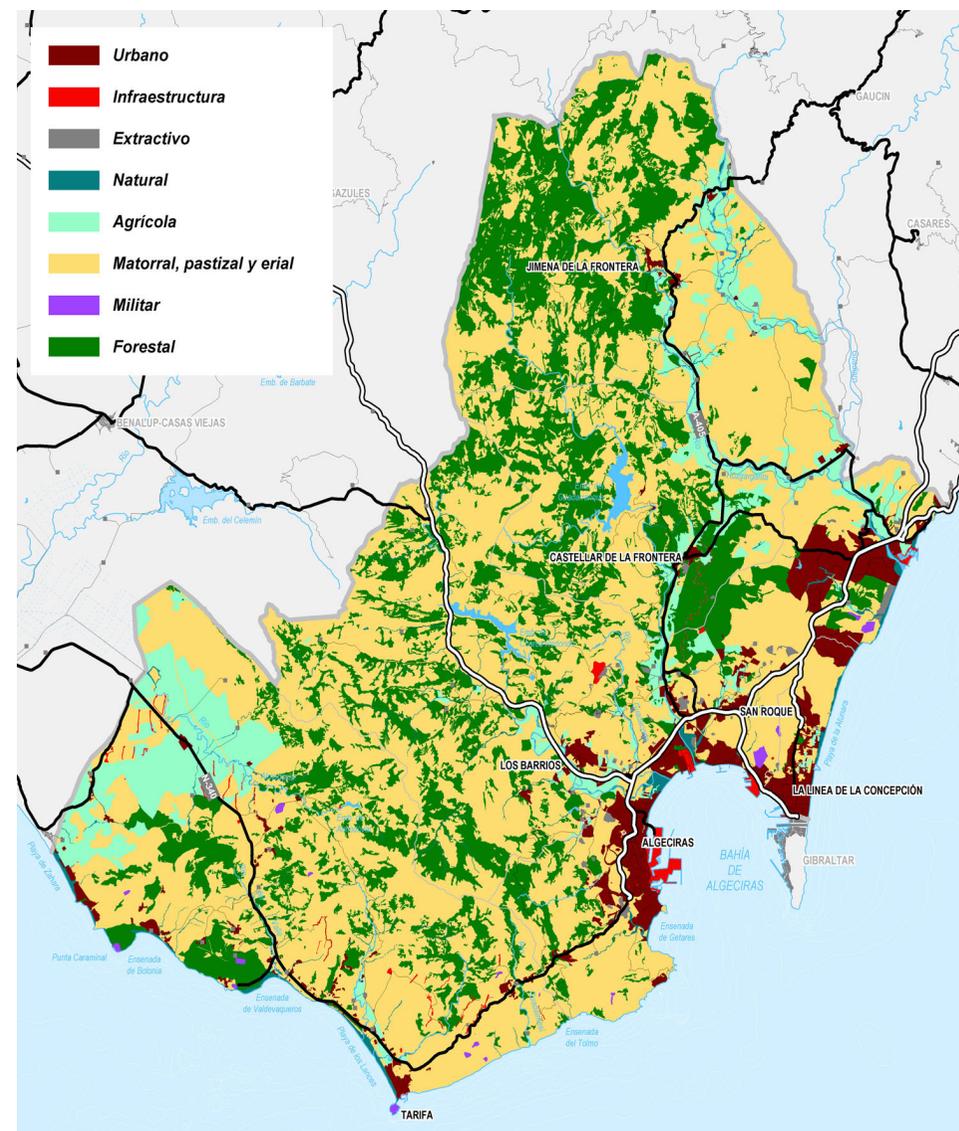
8. Contraste entre un litoral muy urbanizado y un gran espacio interior donde predominan los usos primarios, forestales y agrícolas

Los usos forestales se registran en las sierras a alturas superiores a los 100-200 m., donde el monte aparece denso y casi continuo, sólo interrumpido por los crestones de arenisca y por formaciones de matorral que son la consecuencia de un dilatado proceso histórico en el que diferentes modelos culturales y económicos han vivido y transformado el entorno, de acuerdo con sus necesidades y aprovechamientos particulares.

Las emergencias rocosas de la sierra contrastan con el manto verde del entorno de bosques mediterráneos, donde el alcornoque es la especie mayoritaria, en tanto que el quejigo y el acebuche, siempre mezclados con el alcornoque, llegan a alcanzar cierta representación en umbrías y zonas más húmedas. Localmente, también se reconocen áreas repobladas con coníferas que hoy desempeñan una función protectora y ambiental.

La importancia ecológica de las masas de alcornocal, frecuentemente adhesionadas, radica en su configuración y permanencia como un ecosistema funcional, debido al uso correcto de sus recursos. Toda la sierra presenta un elevado interés ecológico derivado de su alta diversidad biótica, su continuidad territorial y la presencia de especies botánicas y faunísticas singulares.

En cuanto a los aprovechamientos agropecuarios, dado el carácter agreste de las tierras con fuertes limitaciones físicas a la actividad agraria, en su mayor parte se sustentan en el manejo tradicional de los recursos ganaderos y forestales y en la explotación intensiva de los suelos fértiles de las vegas del Almodóvar, Guadarranque y Guadiaro.



USOS DEL SUELO

Los usos agropecuarios presentan una distribución en mosaico en la que los distintos aprovechamientos permanecen de manera integrada y sostenible, creando paisajes diversos caracterizados por la sucesión en el espacio de formas acolinadas, pastizales abiertos y despejados con pies o bosquetes aislados, espacios adehesados, matorrales y reductos forestales en laderas de mayor pendiente, generando un mosaico integrado de agricultura, ganadería y montes con notables valores de diversidad biológica y paisajística.

El aprovechamiento característico es el ganadero de pastizales y cultivos herbáceos de secano con rotaciones largas; secundariamente, todavía mantiene cierta vigencia el uso múltiple del monte (cinegético, maderas y leñas, corcho, y otros productos forestales). La ganadería se basa en especies de vacuno domésticas, fundamentalmente variedades autóctonas adaptadas a condiciones locales. Actualmente esta realidad ha entrado en crisis, en correspondencia con los procesos de declive del medio rural, y el uso pecuario se ha reorientado hacia la producción intensiva, abandonando gradualmente el manejo extensivo y los aprovechamientos de pastos.



Matorrales y pastizales en el entorno del río Hozqaraanta (Castellar de la Frontera)

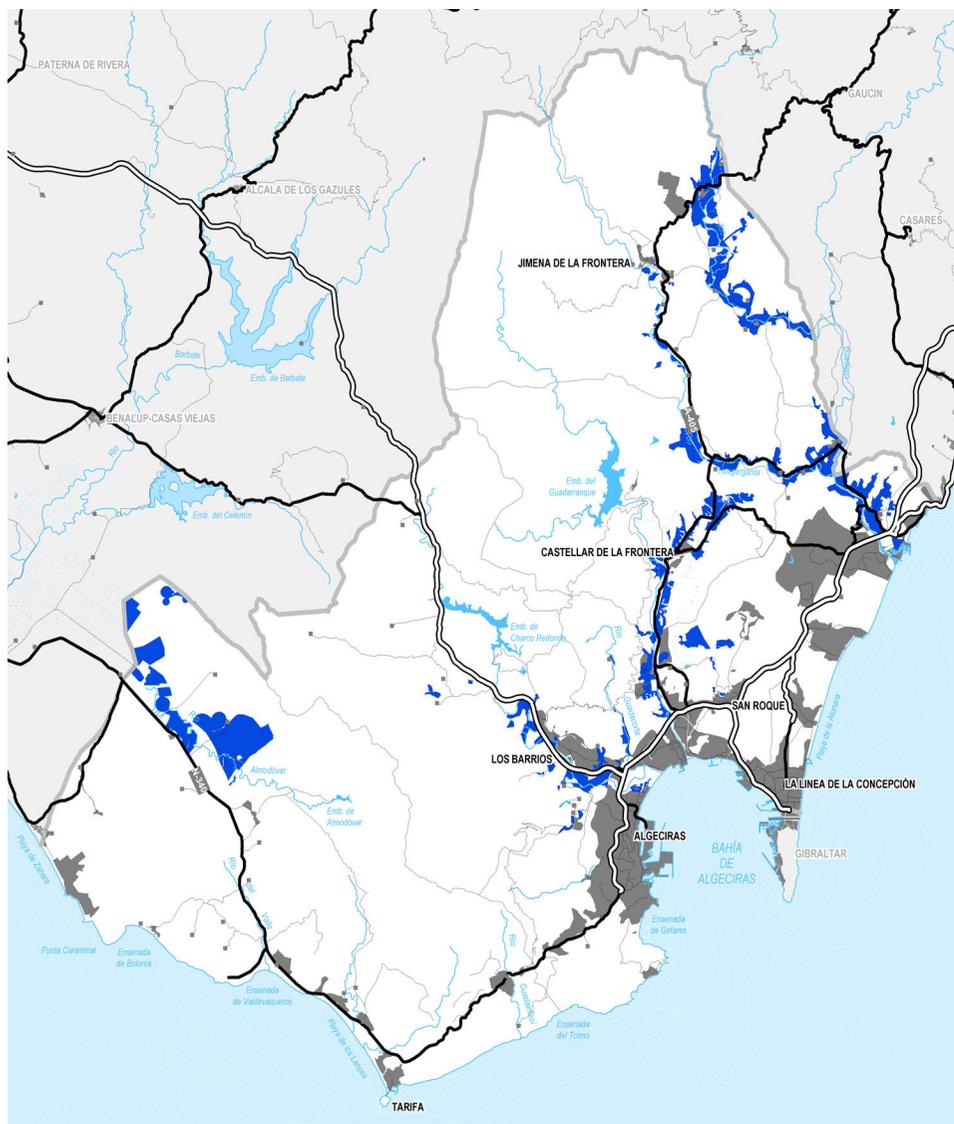
Las zonas regables, en su mayoría públicas, se implantan sobre las vegas bajas de los ríos Almodóvar, Palmones, Guadarranque, Hozgarganta y Guadiaro, desempeñando un papel importante en la diversificación de la economía rural, en la generación de empleo y renta municipal, en su estructura territorial y en su paisaje. Estos suelos productivos de vega coinciden con las mejores condiciones agrológicas para los cultivos, relieves llanos, disponibilidad de agua, fertilidad de los suelos, cercanía a los núcleos urbanos y por ende a la población, etc. El algodón es el herbáceo más cultivado, y entre los leñosos destacan los cítricos, además de haber entrado recientemente los cultivos subtropicales. Se pueden diferenciar:

- Vegas del Guadiaro-Hozgarganta: Constituye el espacio más intensivo del ámbito que ha experimentado una importante evolución hacia una especialización productiva fundamentalmente de cítricos, y cuyo potencial aún no está suficientemente explotado.
- Vegas centrales del Palmones-Guadarranque: La extensión del regadío ha estado protagonizada por la actuación de la administración al declararlas zonas regables de interés nacional, si bien no se han logrado los resultados esperados y, en síntesis, padecen los efectos de la descoordinación con otras políticas de incidencia territorial y de los procesos de urbanización. La convivencia de regadíos intensivos con pastos regados y cultivos de bajos rendimientos ejemplifica la compleja realidad de las vegas sometidas, sobre todo en los tramos inferiores y colindantes con zonas urbanas, a una tensión notable y creciente.
- Vega del Almodóvar: Riegos privados, donde la persistencia de pastizales entre los campos de cultivos definen una situación donde todavía se infrutilizan los recursos existentes.

Zonas Regables		
Tipo	Denominación	Superficie (ha)
Público	Guadarranque-Palmones	1.631,00
	Riegos Hozgarganta	846,00
	San Martín del Tesorillo	1.009,19
	Zona Intermedia Guadiaro	947,31
	San Pablo Buceite	494,48
	Zona Baja Genal	354,55
	Subtotal	5.282,53
Privado	Río Almodóvar	1.696,00
	Otros	82,00
	Subtotal	1.778,00
TOTAL		7.060,53

Fuente: Consejería de Agricultura, 2006 y Mapa de Usos del Suelo, 2005.

En las vegas fluviales los usos agrícolas han evolucionado hacia fórmulas más intensivas y estables, impulsadas por la puesta en regadío y por las iniciativas de las medianas y pequeñas explotaciones, si bien no con la repercusión de otros ámbitos dada la escasez de tierras con buena aptitud agrobiológica.



ZONAS REGABLES

Usos del suelo

Los usos principales del Campo de Gibraltar se caracterizan por una coexistencia con escasa interferencia entre dos tipos de utilización del territorio: el tradicional en el interior y el industrial y urbano en la costa. Superficialmente predominan los esquemas de utilización primaria: el forestal en las sierras y la ganadería tradicional sobre lomas y colinas (82%), y la agricultura de regadíos en las vegas de los principales ríos (8%).

Con menor representación territorial, pero con gran proyección pública, el arco de la Bahía de Algeciras constituye un continuo poblacional – industrial – portuario, de unos 24 km de longitud que alberga más de 230.200 habitantes, junto a implantaciones industriales y centrales de generación eléctrica, e instalaciones portuarias. Todo ello supone la ocupación del suelo del frente de la Bahía con un fondo variable de 1 a 3 km, afectando por tanto a más de 50 km².

Finalmente, los usos residenciales y turísticos han registrado un importante crecimiento en los últimos años, especialmente en el sector mediterráneo del ámbito. En el sector occidental, el uso militar va cediendo espacios en paralelo a la obsolescencia de los sistemas de defensa costera.

Distribución de los usos en el territorio

Uso	Superficie		Subuso	Superficie	
	Ha	%		Ha	%
Forestal y ganadero	125.743	82,2	Monte denso	24.041	15,7
			Monte adehesado	14.241	9,3
			Matorral	44.241	29,3
			Pastizal	40.831	26,5
			Roquedo y suelo desnudo	2.039	1,3
Natural	2.837	1,9	Riberas	2.144	1,4
			Playas, dunas, arenales...	533	0,3
			Marisma	160	0,1
Agrícola	12.585	8,2	Cultivos en regadío	5.933	3,9
			Cultivos en secano	6.652	4,3
Otros usos	11.789	7,7	Erial	533	0,3
			Militar	258	0,2
			Canteras, vertederos y escombreras	520	0,3
			Equipamientos	315	0,2
			Infraestructuras	2.816	1,8
			Industrial	880	0,6
			Urbanizado Residencial	4.059	2,7
			Urbanizado Residencial de baja densidad	2.408	1,6
			TOTAL	152.954	100,0

Fuente: Mapa de Usos del Suelo (2005). Escala 1:10.000.

9. El Campo de Gibraltar presenta valiosos recursos naturales, paisajísticos y culturales que aportan una fuerte identidad y un gran potencial de uso turístico-recreativo

En este capítulo se describen los interesantes recursos territoriales que alberga el Campo de Gibraltar que dotan a este espacio de una fuerte personalidad e identidad propia, así como de un importante potencial de desarrollo turístico y de uso público.

■ Un patrimonio natural singular asociado a su posición geoestratégica

El Campo de Gibraltar cuenta con un patrimonio natural muy rico y diverso que goza además de una fuerte singularidad, asociada principalmente a la confluencia de dos ecotonos de escala regional (atlántico-mediterráneo y entre continentes Europa-África). En su configuración es relevante tanto la presencia de elementos de elevado valor natural (entre las que destacan las extensas y bien conservadas masas de alcornocales o la franja litoral en la que confluyen ecosistemas diversos), como las relaciones ecológicas e interacciones entre éstos.

Esta concentración de espacios de elevado valor natural, se refleja en la extensa superficie (cerca del 60% del total) adscrita a alguna figura de Espacio Natural Protegido por la legislación ambiental: los Parques Naturales de Los Alcornocales y del Estrecho, ambos declarados Reserva de la Biosfera; los Parajes Naturales de las Marismas del río Palmones, Estuario del río Guadiaro y Playa de los Lances; el Monumento Natural de las Dunas de Bolonia; y los Lugares de Interés Comunitario (LIC) de los Ríos Guadiaro y Hozgarganta, Río de la Jara, Búnker del Santuario de la Luz y Búnker del Tufillo; así como tres zonas marítimas recientemente incorporadas a esta última categoría (Estrecho Oriental, Fondos marinos de Marismas del Río Palmones y Fondos Marinos Estuario del Río Guadiaro).

Junto a estos, se han identificado otro conjunto de espacios que presentan valores ambientales y paisajísticos que se describen con detalle a continuación.

Espacios Naturales Protegidos

Denominación	Figura	Municipios (en el ámbito)	Sup. (ha)
Los Alcornocales	Parque Natural ZEPA y LIC	Algeciras, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, Los Barrios y Tarifa	79.600
El Estrecho	Parque Natural ZEPA y LIC	Algeciras y Tarifa	9.684
Playa de los Lances	Paraje Natural	Tarifa	226
Marismas del río Palmones	Paraje Natural ZEPA y LIC	Algeciras y Los Barrios	58
Estuario del río Guadiaro	Paraje Natural ZEPA y LIC	San Roque	27
Duna de Bolonia	Monumento Natural	Tarifa	13
Ríos Guadiaro y Hozgarganta	LIC	Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera	37
Río de la Jara	LIC	Tarifa	6
Búnker del Santuario de la Luz	LIC	Tarifa	3
Búnker del Tufillo	LIC	Tarifa	0,1
Estrecho oriental	LIC	Zona marítima	23.641,8
Fondos marinos Marismas del Río Palmones	LIC	Zona marítima	88,3
Fondos marinos Estuario del río Guadiaro	LIC	Zona marítima	107,27

Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2008.

NOTAS:

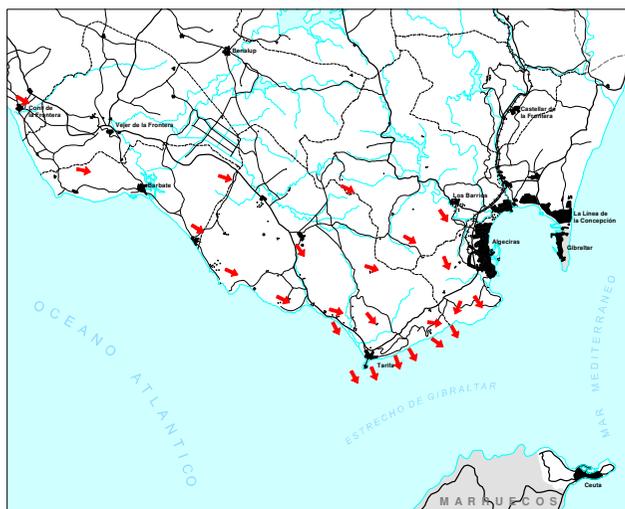
- El Parque Natural de los Alcornocales tiene una superficie total de 167.767 ha, afectando fuera del ámbito a los municipios de: Alcalá de los Gazules, Algar, Arcos de la Fra., Benalup-Casas Viejas, Benaocaz, El Bosque, Jerez de la Frontera, Medina-Sidonia, Prado del Rey, San José del Valle, Ubrique y Cortes de la Frontera.

- El Parque Natural del Estrecho ocupa 18.931 hectáreas, de las cuales 9.247 ha son marinas.

- El LIC Ríos Guadiaro y Hozgarganta tiene una superficie total de 50 ha, afectando fuera del ámbito al municipio de Casares (Málaga).

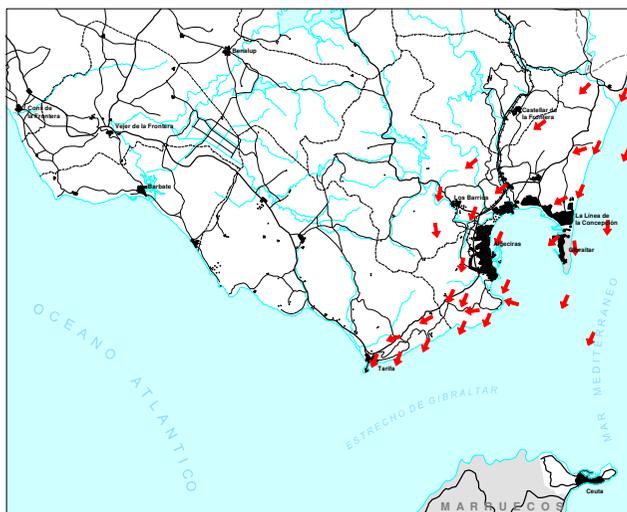


Esquema de trazado del movimiento de las aves migratorias planeadoras



Adaptado de F.Bernis(1980):"La migración de las aves en el Estrecho de Gibraltar"

Soplando vientos de levante



Adaptado de F.Bernis(1980):"La migración de las aves en el Estrecho de Gibraltar"

Soplando vientos de poniente

Adaptado de F.Bernis(1980):"La migración de las aves en el Estrecho de Gibraltar"

A) Criterio de valoración ambiental:

■ Alcornocal de Castellar de la Frontera-Pinar del Rey-Alcaidesa

Se trata de una gran mancha forestal de más de 2.000 hectáreas que se localiza al SE del núcleo urbano de Castellar de la Frontera, formando parte tanto del mencionado término municipal como del vecino San Roque.



Alcornocal al este de Castellar de la Frontera

Básicamente se trata de un alcornocal en buen estado de conservación donde están presentes otras formaciones vegetales autóctonas como acebuchales y bosques de ribera y que en su zona suroriental se entremezcla con el también extenso pinar de pino piñonero conocido como Pinar del Rey, en el cual aparecen las especies forestales típicas del bosque mediterráneo, y que destaca como lugar de ocio y esparcimiento de todo el Campo de Gibraltar, fomentándose desde el ayuntamiento de San Roque su declaración como Parque Periurbano. La mancha conecta con las formaciones vegetales existentes en la Sierra del Arca.

■ Alcornocal costero de Guadalquítón

Gran formación forestal natural localizada al sur de la urbanización Sotogrande, en el municipio de San Roque, con una superficie aproximada de 500 hectáreas. Es una zona de elevado interés ecológico y singularidad, al tratarse de uno de los pocos alcornocales costeros de la península.

Está formado por alcornoques, algarrobos, acebuches, coscoja, acompañándolos existe un importante sotobosque con una amplia variedad. Incluye formaciones riparias en la desembocadura del Guadalquítón y cordones arenosos dunares que mantienen comunidades vegetales de interés, catalogadas como hábitats de interés comunitario, aunque en algunos puntos afectadas por las extracciones de áridos.

Este alcornocal presenta un estado de conservación muy aceptable, a pesar de la existencia de zonas aclaradas en el mismo, así como un estrato arbustivo bien desarrollado.

■ Sistema litoral de Diente Borondo

Situado junto a Guadalquítón, es otro de los escasos ejemplos de bosque mediterráneo costero (acebuches, pinos piñoneros y alcornoques), en el que destacan por su valor ambiental las zonas dunares con alcornoques y monte bajo, que se adentran casi en el mar, junto a otras áreas de pinar y eucaliptal que presentan menor interés. Posee un elevado valor ecológico y arqueológico.

■ El Valle del Santuario y entorno del río del Valle

Se trata de un espacio alomado dominado por el sistema agrario de tipo tradicional que alcanza una especial significación como zona de sedimentación y asentamiento temporal de especies de aves migratorias (especialmente en su flujo migratorio con vientos predominantes de levante). Su ubicación entre el PN del Estrecho, localizado al sur, y el PN de Los Alcornocales al norte, le confiere además a este eje un valor adicional como área de esponjamiento y de transición, sirviendo de corredor ecológico entre los dos espacios naturales.

■ Lagunas de Tarifa y Los Derramaderos

Estas lagunas, actualmente secas, formaban parte del complejo endorreico de la Janda, uno de los humedales más importantes de la Península Ibérica. Su relevancia en la recuperación del funcionamiento del sistema endorreico de la zona es destacable, además de constituir áreas importantes en la invernada de aves.

Los humedales están deslindados, pertenecen al Dominio Público hidráulico y están explotados en régimen de concesión.

■ Entre-ríos

Al N del río Hozgarganta antes de su confluencia con el Guadiaro se localiza un espacio ganadero tradicional caracterizado por la alternancia de lomas y colinas cubiertas por un mosaico de acebuches, matorral mediterráneo y pastizal. Son formaciones que constituyen hábitats naturales de interés, con estructura más abierta que las existentes en el PN de Los Alcornocales, que funcionan como áreas de campeo y alimentación de las grandes rapaces y como lugar de asentamiento temporal de especies migratorias.

■ Cauces y riberas de los principales ríos del ámbito

El Plan identifica como zonas especialmente vulnerables, que suman valores naturales y paisajísticos los cauces y riberas de los principales ríos del ámbito (Palmones, Guadarranque, Guadalquítón y Guadiaro), en los cuales se reconoce, a su vez, una clara vocación de uso público y de articulación territorial del espacio metropolitano en el caso de los dos primeros, que desembocan en el arco de la Bahía.

B) Criterio de valoración paisajística:

En lo que respecta a los enclaves de interés paisajístico y su valor identitario asociado, el Plan identifica determinadas áreas o elementos secuenciales o puntuales de referencia en la configuración de los paisajes del ámbito:

En la configuración estructural de las referencias paisajísticas del arco de la Bahía destaca en su extremo más meridional la ensenada de Getares-punta Carneiro, el Peñón de Gibraltar que actúa de hito paisajístico en gran parte del ámbito y la Sierra Carbonera.



En un segundo nivel de relevancia, se encuentran las Sierras del Arca y Almenara, que proporcionan el referente visual de las poblaciones de La Línea y San Roque.



Sierra del Arca desde Sierra Carbonera

■ Sierra Carbonera

Se trata de una sierra costera de unas 750 hectáreas, con orientación N-S, alrededor de 300 m de cota máxima sobre el nivel del mar y cuya ladera occidental pertenece al municipio de San Roque y la oriental a La Línea de la Concepción. La sierra parece tener un uso exclusivamente ganadero, no existiendo formaciones arbóreas, aunque en la ladera occidental crece un matorral denso de lentisco, palmitos, jaras, aulagas, jérguenes, brezos, etc. Destaca como elemento de referencia paisajística y por sus impresionantes vistas hacia el Peñón de Gibraltar, la Bahía de Algeciras, San Roque, Guadarranque, etc.

■ Sierra del Arca

Esta sierra, con orientación SE-NW, de unas 600 hectáreas y 250 m de cota máxima, se enclava íntegramente en el municipio de San Roque, y tiene uso ganadero, siendo escasas las masas arboladas, si bien en la parte norte puede hablarse de formaciones boscosas de cierto interés (manchas de eucaliptos, de pinos piñoneros, de acebuches y de alcornoques). La zona cuenta, además, con importantes cuevas con pinturas rupestres, como es el caso de la cueva de la Horadada, declarada BIC. Si bien de menor protagonismo que la anterior, también cuenta con buenas vistas tanto hacia la Bahía de Algeciras como hacia la costa mediterránea. Desde el punto de vista ambiental, representa la continuidad del alcornocal-pinar que llega hasta Castellar de la Frontera y permite la conectividad de éste y el espacio litoral libre de Portichuelos.

■ Sierra Almenara

Mancha de mediana extensión (140 ha) que se corresponde con la parte más alta de la Sierra de la Almenara, sobre todo con la vertiente norte, incluida íntegramente en el término municipal de San Roque, coronando las actuaciones urbanísticas en el denominado Nuevo Guadiaro. La zona está densamente forestada con bosques de acebuches y alcornoques con un tupido estrato arbustivo, de enredaderas y otras especies típicas de la etapa climática del alcornocal mediterráneo. Desde el Cerro Castellón se puede avistar la desembocadura del Río Guadiaro, así como de Sierra Crestellina y Sierra Bermeja. Es una zona muy bien conservada que destaca entre la proliferación urbanística y los terrenos más llanos que conforman la vega del Río Guadiaro.

- Divisorias visuales, líneas de cumbres y crestas que definen los principales horizontes visuales del ámbito.
- Hitos paisajísticos, conformados por lugares puntuales con una exposición visual relevante, ya que se sitúan en una posición elevada sobre su entorno (vértices, cerros, puertos), a los que en ocasiones se suma la presencia de elementos patrimoniales y culturales con impronta en el paisaje (torres vigías, faros, etc). Cumplen a menudo además una función de mirador sobre las magníficas vistas panorámicas del ámbito.

▪ **Un diverso patrimonio cultural con gran potencial de uso público y como recurso turístico**

El patrimonio histórico del Campo de Gibraltar representa un importante recurso turístico-territorial, dada su diversidad y riqueza y como reflejo de la identidad histórica de la zona.

En el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz (CGPHA) figuran 93 Bienes de Interés Cultural (BIC) y 276 elementos de interés arqueológico, arquitectónico y/o etnológico declarados o incoados, a los que habría que añadir numerosos restos de edificaciones o construcciones que muestran las diferentes culturas y modos del aprovechamiento del territorio, muchos de ellos incorporados en los catálogos de bienes de interés de los documentos de planificación.

Así, los conjuntos históricos de los núcleos de Jimena de la Frontera, San Roque, Tarifa y Castillo de Castellar; los yacimientos de Carteia y Baelo Claudia; el sistema defensivo, formado por castillos, fortalezas medievales, torres costeras y bunkers; las cuevas y abrigos con representaciones rupestres; y demás bienes incluidos en el CGPHA, y por tanto sometidos a un régimen de protección por la normativa sectorial, deben ser potenciados como recursos turísticos en el desarrollo del ámbito.

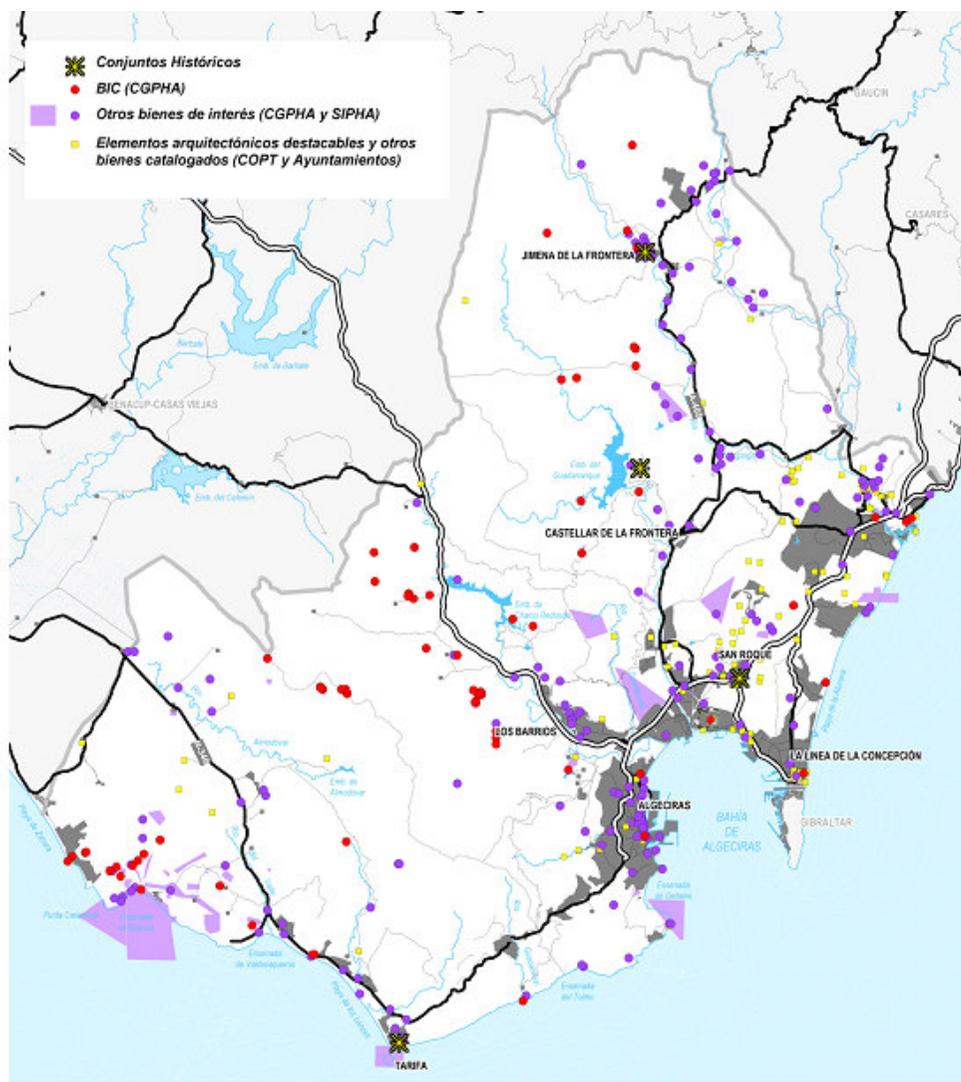
Especial mención merece el conjunto arqueológico de Baelo Claudia (Monumento Histórico Nacional), elemento de notable interés histórico y cultural por varias razones: su privilegiado emplazamiento, su estado de conservación, sus dimensiones, las posibilidades que ofrece para la investigación de estructuras urbanas y productivas antiguas, y su potencial turístico, así como también el yacimiento arqueológico de Carteia. Próximo a éste se localiza el yacimiento fenicio del Cerro del Prado.

Junto a estos bienes protegidos, existen otros posibles elementos de interés cultural, con potencialidad para promover el desarrollo turístico del ámbito. Estos son los casos de la Isla de Tarifa o de las Palomas de interés tanto ambiental como cultural, y especialmente de carácter paisajístico y emblemático por su posición en el medio marino del Estrecho, y de los numerosos restos arqueológicos subacuáticos en el medio marino del Estrecho.



Conjunto Arqueológico de Baelo Claudia

Las edificaciones rurales constituyen, asimismo, un patrimonio de interés para el reconocimiento de la identidad del ámbito. Entre estas edificaciones destacan los cortijos, sobre todo los de secano, con mayor presencia de dependencias señoriales, aunque también son interesantes los dedicados a la ganadería o los que combinan el secano con la caza y la explotación forestal, dada la abundancia de formaciones forestales en el ámbito. Junto a los cortijos se singularizan los molinos hidráulicos, estructuras que constituyen auténticos testimonios de adaptación al territorio y de respuesta arquitectónica a tan alta especificidad funcional (destacan el Molino de Miraflores, y el del Rayo, ambos en el término de Tarifa), así como otras construcciones singulares como los faros y sobretodo los bunkers, que aparecen repartidos por todo el litoral y constituyen un conjunto defensivo de relevancia territorial por su elevado número y su situación estratégica.



PATRIMONIO HISTÓRICO



Faro de Carbonera (Punta Mala. San Roaue)



Bunker en la Ensenada de Getares

10. La abundancia de recursos hídricos permite abastecer las diferentes demandas

Según el Decreto 357/2009 de 20 de octubre que delimita las demarcaciones hidrográficas de las Cuencas intracomunitarias de Andalucía, la planificación y gestión de los recursos hídricos dentro del ámbito corresponde a las demarcaciones hidrográficas de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (DHCMA, antigua Cuenca Sur) y Guadalete-Barbate (DHGB), siendo esta última minoritaria y coincidente con su extremo occidental.

El Plan Hidrológico actualmente vigente fue aprobado cuando no había tenido lugar todavía la transferencia de la gestión de la Cuenca Sur desde la Administración General del Estado a la Junta de Andalucía (enero 2005), si bien se están desarrollando en la actualidad los trabajos de una nueva planificación hidrológica de acuerdo con las directrices de la Directiva Marco del Agua.

Mediante la reciente Resolución de 21 de mayo de 2010 de la DG de Planificación y Participación de la Agencia Andaluza del Agua, se anuncia la apertura del periodo de consulta pública de los documentos "Propuesta de proyecto de Planificación Hidrológica e Informes de Sostenibilidad Ambiental correspondientes a las Demarcaciones Hidrográficas de las cuencas andaluzas intracomunitarias". Este nuevo proceso de planificación hidrológica profundiza en la información y participación pública, por lo que ha sido posible consultar y tener en consideración tanto una información más exhaustiva sobre los recursos hídricos del ámbito, como sus propuestas y determinaciones.

Según esta fuente, el ámbito se adscribe al Sistema Barbate de la DHGB (Tarifa) y, principalmente, al Sistema I (Serranía de Ronda) de la DHCMA, e integra los siguientes subsistemas de manera total o parcial:

- Subsistema I-1. Cuencas de los ríos Guadarranque y Palmones.
- Subsistema I-2. Cuenca del río Guadiaro.

Atendiendo a la citada documentación sobre ambas cuencas de reciente publicación, en el ámbito se dispone de los recursos reflejados en la tabla.

Estimación de recursos hídricos disponibles (hm³/año)

Sistema / Subsistema	Subterráneos	Superficiales	Total*
I – 1 Cuencas Guadarranque y Palmones	1,83	56,76	59,28
I – 2 Cuenca Guadiaro	14,18	75,44	89,87
Sistema Barbate MaSb Barbate y Embalse de Almodóvar	9,56-9,69	8,81-9,44	18,4-19
TOTAL	25,6	141,3	167

Fuente: Agencia Andaluza del Agua (2010)

* NOTA: Se han incluido también los recursos procedentes de reutilización, si bien son poco significativos sobre el conjunto (0,69 y 0,25), conceptualmente es importante realizar esta precisión.

En el subsistema I-1, el volumen más importante procede de las aguas superficiales reguladas (embalses de Guadarranque y Charco Redondo), mientras que en el I-2 presentan mayor magnitud los recursos superficiales fluyentes (Guadiaro). Esta abundancia de recursos determina la existencia de la transferencia externa de recursos a la Demarcación Guadalete-Barbate a través del trasvase Guadiaro-Majaceite (del orden de 56 Hm³/año). En el Sistema Barbate, las aportaciones globales (de un orden de magnitud muy inferior) están equilibradas en su origen superficial (embalse de Almodóvar) y subterráneo (MASb Barbate).

La situación de la red hidrográfica superficial es, en general, buena. Se presentan algunas deficiencias cuantitativas en la salida de embalses y presas de derivación, por lo que se han asignado caudales ecológicos en los embalses de Charco Redondo, Guadarranque y Almodóvar, así como en el Bajo Guadiaro (S. Pablo de Buceite, DHCMA I.2), que son considerados como una restricción más que como una demanda más del sistema. Desde el punto de vista cualitativo, se identifica la incidencia de los vertidos de Castellar sobre la calidad del agua en el Medio/Bajo Guadarranque, así como de algunas urbanizaciones en el Bajo Palmones.

La información disponible sobre las Masas de Agua Subterránea en el ámbito ofrece un diagnóstico de gran vulnerabilidad de la MaSb Barbate (tanto cuantitativa como cualitativamente, ya que presenta indicios de intrusión marina). Respecto a las dos MaSb de la DHCMA (060.047Guadiaro-Genal-Hozgargante y 060.049 Guadarranque-Palmones), la primera presenta un mal estado cuantitativo y químico, a causa de la contaminación por nitratos de origen agrario e indicios de sobreexplotación, mientras que la segunda, presenta buen estado



cuantitativo pero su calidad está degradada por la existencia de vertidos de origen residual urbano e industrial.

Las demandas actuales de agua en el Campo de Gibraltar (DHCMA, 11 y 12) presentan una distribución general entre el abastecimiento urbano (en torno a 40 hm³), los usos agrícolas (33 hm³) y las demandas industriales (19 hm³)². El balance hídrico, considerando este esquema de demandas principales, los recursos hídricos disponibles y las transferencias externas, se salda en estas subunidades con un ajustado equilibrio.

En el caso de la DHGB (Sistema Barbate), destaca la demanda agrícola³, con una escasa representación en el ámbito. En un segundo nivel se encuentra el abastecimiento a Tarifa (2,27 hm³), con recursos que provienen tanto del embalse de Almodóvar, como de captaciones subterráneas. En la nueva planificación hidrológica se propone la reserva de 5 hm³ en dicho embalse para asegurar el abastecimiento a las poblaciones de Tarifa, Vejer-Barbate y Benalup en épocas de sequía.

■ Sistema de regulación

El sistema de regulación comprende dos grandes embalses (Guadarranque y Charco Redondo) en DHCMA y el embalse de Almodóvar en la DHGB, de menor capacidad de regulación (abastecimiento a la población de Tarifa).

A pesar de presentar una situación general aceptable, con la incorporación al sistema del municipio de Jimena de la Frontera y la prevista de los riegos de la cuenca media y baja del Guadiaro, se plantean determinadas actuaciones de mejora de las infraestructuras de regulación consideradas necesarias para hacer frente a la demanda prevista a medio-largo plazo: el recrecimiento del embalse de Guadarranque, su interconexión con el de Charco Redondo y nuevos depósitos reguladores.

² La demanda total industrial supera ligeramente los 19 hm³, de los cuales 18,92 no están conectados a la red (denominadas "singulares", un 84% del total de la Demarcación) y proceden de aguas reguladas por el sistema Guadarranque-Palmones.

³ UDA Barbate, que se abastece de los embalses Celemin, Barbate, fuera del ámbito, y Almodóvar, así como de aguas subterráneas.

■ Abastecimiento urbano

El sistema de abastecimiento en el ámbito se completa con una captación al río Guadiaro y diversas captaciones hidrogeológicas, todas ellas consideradas de carácter estratégico.

De esta manera, las infraestructuras básicas que definen el abastecimiento al Campo de Gibraltar la integran los grandes embalses de Guadarranque y Charco Redondo; dos trasvases de agua a Charco Redondo: La Hoya (8,6 hm³/año) y Valdeinfierno (11,6 hm³/año); tres grandes depósitos de regulación general del sistema, el depósito regulador de Charco Redondo, así como varios depósitos de cabecera. A ellas se suman las captaciones hidrogeológicas del Pinar del Rey y las superficiales de la Viñuela (río Guadiaro).

Existen también abastecimientos independientes del sistema descrito: Tarifa (cabecera, pedanías y urbanizaciones costeras), que se nutre de los manantiales de la Sierra de Ojén, embalse de Almodóvar y algunas captaciones subterráneas; y Sotogrande, que cuenta con los recursos complementarios de dos embalses privados destinados al riego y al abastecimiento. Además, varios municipios disponen de recursos alternativos y/o complementarios a los de la Mancomunidad, que son utilizados preferentemente en invierno-primavera o para abastecer ciertos usos o sectores urbanos.

En 2001 se firmó un Convenio de Colaboración entre la Confederación Hidrográfica del Sur y la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar (MMCG) por el cual se transfirió a esta última el sistema de tratamiento y abastecimiento de agua potable en alta. El organismo de cuenca sigue manteniendo la explotación del sistema de regulación y el abastecimiento de agua bruta, el cual incluye los regadíos y algunas industrias, y también sirve para el eventual suministro a Ceuta desde Buque Tanque.

La sociedad Aguas y Residuos del Campo de Gibraltar, S.A. (ARCGISA)⁴ es la encargada de la explotación y conservación de las instalaciones del servicio de agua en alta que ostenta la MMCG, contando con las instalaciones que fueron

⁴ Antigua "Iniciativas y Desarrollo del Campo de Gibraltar, S.A.", que a finales del 2007 cambió su denominación.

trasferidas por la Confederación y con otras nuevas cuya inversión ha sido asumida por la propia Mancomunidad.

El sistema de tratamiento y distribución de agua en alta presta servicio a Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque, Castellar de la Frontera y, más recientemente, Jimena de la Frontera. El proceso de potabilización se centra en dos plantas de tratamiento:

- ETAP El Cañuelo (localizada en el municipio de Los Barrios), donde se trata el agua para los cuatro municipios mayores, es decir, Algeciras, La Línea, San Roque y Los Barrios, y desde la que parten dos conducciones de gran diámetro y doble ramal, con una longitud total de aproximadamente 40 kilómetros, que discurren de este a oeste de la Bahía, dando suministro a las principales poblaciones e industrias del Campo de Gibraltar.
- ETAP Arenillas (ubicada en el municipio de Castellar de la Frontera), ya construida y pendiente de su puesta en marcha, que servirá a los municipios interiores (Castellar y Jimena de la Frontera).

El volumen de agua suministrada en alta durante el año 2007 se sitúa en torno a los 39 hm³/año⁵, de los cuales 24 hm³ son destinados al abastecimiento urbano y 14 hm³ a los usuarios industriales instalados en la Bahía, entre los que destacan, en función del consumo de agua, Refinería Gibraltar e Interquisa. Las pérdidas para ese mismo año superan el 31%, algo elevadas si se considera como referencia ideal un nivel de rendimiento de la red del 75%, es decir, unas pérdidas del 25%.

Dicha sociedad presta, asimismo, los servicios relacionados con la distribución de agua potable en baja (servicio domiciliario), red de alcantarillado, tratamiento de aguas residuales y obras relacionadas con infraestructuras hidráulicas. Los problemas de antigüedad o mal estado de las principales conducciones generales de suministro de la Bahía, gran parte de las cuales proceden del Plan Guadarranque desarrollado en los años 60, y la necesidad de una adecuada valoración sobre los recursos disponibles y las nuevas demandas generadas, especialmente intensas en el extremo noroccidental del ámbito, constituyen los principa-

⁵ Datos de ARCGISA.

les factores en torno a la planificación y gestión de las infraestructuras y servicios hidráulicos de abastecimiento.

En este sentido, está prevista la remodelación de las conducciones de suministro de agua potable en alta a las poblaciones de la Bahía, consistiendo el proyecto en la construcción de unos 20 kilómetros de tuberías que sustituirán a las mencionadas conducciones de los años 60. Y existe un proyecto de “Impulsión, depósito de regulación y conducción de agua para riego urbano de la Zona Norte de San Roque”, cuyo objetivo es hacer frente a los riegos de zonas ajardinadas y campos de golf en la zona de Sotogrande, la de mayor desarrollo turístico del ámbito, mediante la remodelación de la estación de bombeo de Arenillas y de la impulsión de parte de esa estación, y la construcción de un depósito regulador de 25.000 metros cúbicos y de una conducción de agua bruta para riego de urbanizaciones y golf.

En el caso de Tarifa, gestionado por una empresa privada, se dispone de dos ETAPs (Tarifa y El Cuartón), no detectándose problemas de regulación o disponibilidad de recursos, puesto que las previsiones de crecimiento del municipio se acompañan de las actuaciones necesarias para garantizar el abastecimiento de agua potable, aunque se puede incrementar la calidad del servicio público con algunas mejoras en la gestión. Una situación diferente se encuentra en la zona turística de Zahara-Atlanterra (Barbate-Tarifa), que se abastece de pozos y sondeos hidrogeológicos pertenecientes al sistema acuífero de Barbate, de gran vulnerabilidad.

▪ El sistema de saneamiento

El sistema de saneamiento presenta una situación complicada, en la que, ante la carencia de planificación, se dieron respuestas puntuales con infraestructuras de escasa dimensión, algunas de ellas obsoletas y desbordadas en capacidad. También se han estado realizando vertidos tanto a ríos como al mar, fundamentalmente de origen urbano puesto que la mayor parte de las industrias disponen de sistemas de depuración, como ha sido el caso de la ciudad de Algeciras antes de la construcción de la EDAR de Isla Verde.

No obstante estas condiciones iniciales, la situación está cambiando en la actualidad debido a las mejoras que la MMCG está llevando a cabo para conseguir un correcto funcionamiento de las EDARs. Así, se han realizado o iniciado planes de actuación en las depuradoras de “San Roque”, “San Enrique” (en el munici-



pio de San Roque), “Los Barrios” y “Guadacorte” (en el término de Los Barrios) y “Jimena de la Frontera”, y un estudio específico de la EDAR “Guadiaro” (San Roque) para conocer su situación actual y sus deficiencias. También se efectúan las determinaciones analíticas de calidad de agua y se realiza la valorización de los lodos a través de su utilización en la fertilización de suelos. Por último, se está realizando una analítica periódica del vertido para conocer cuál es la situación y a partir de ahí proponer acciones de mejora.

Las propuestas planteadas por la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar pretenden centralizar la depuración de las aguas residuales urbanas que vierten a la Bahía de Algeciras en tres grandes EDARs mediante la ampliación de depuradoras existentes y la construcción de nuevos colectores y la eliminación de pequeñas depuradoras. Así, se prevé una depuradora para la zona oriental de la Bahía (EDAR de La Línea), con capacidad para 100.000 hab. equiv., otra para la zona centro (EDAR de Guadarranque), para 75.000 hab. equiv. y otra para la zona occidental (EDAR Isla Verde) para 200.000 hab. equiv.

La MMCG tiene prevista, asimismo, la instalación de un sistema terciario integral, que daría cobertura a las instalaciones turístico-recreativas y deportivas existentes (campos de polo y golf). La primera fase prevista supondrá la implantación de tratamiento terciario en la EDAR de La Línea y la segunda fase en la nueva EDAR de Guadalquivir. Una última fase podría preverse en la nueva EDAR de Guadarranque, pero su aprovechamiento sería para abastecimiento a la zona industrial.

La EDAR de La Línea (tratamiento secundario) recoge las aguas residuales de dicho municipio así como de los núcleos de Campamento y Puente Mayorga, pertenecientes ambos al término de San Roque, vertiendo los efluentes fuera de la Bahía a través de un emisario submarino.

La EDAR de San Roque que se encuentra desbordada en cuanto a su capacidad será reemplazada por una nueva en Guadarranque, que además de las aguas residuales procedentes de San Roque, Taraguillas y Estación de San Roque, reciba las de los núcleos de Los Barrios, Guadacorte y Palmones, cuyas depuradoras serán cerradas. La eliminación de la actual EDAR de Los Barrios (con capacidad insuficiente) supondrá la supresión de vertidos al río Palmones, especialmente sensible desde un punto de vista medioambiental. Para conducir las

aguas desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones hasta la EDAR de Guadarranque será necesario construir nuevos colectores.

Estado del sistema de saneamiento y propuestas

Municipio / Núcleo	Actual	Previsto
Algeciras	EDAR Isla Verde (incluye terciario)	
Los Barrios	EDAR Los Barrios (capacidad insuficiente) con emisario al río Palmones EDAR Guadacorte con emisario al río Guadarranque	Colector Los Barrios - nueva EDAR Guadarranque Colector Guadacorte - Palmones – nueva EDAR Guadarranque
San Roque	EDAR San Roque (desbordada) Colector Campamento - Puente Mayorga - La Línea - EDAR La Línea	Nueva EDAR Guadarranque (terciario)
Guadiaro	4 depuradoras, 2 obsoletas (San Enrique y Guadiaro, que se desbordan en verano) con emisarios al río Palmones y al mar San Martín del Tesorillo sin depuración	Nueva EDAR Guadalquivir (terciario), con nuevos colectores desde San Martín del Tesorillo (incorporando Barriada Secadero)
La Línea de la C.	EDAR Alcaidesa (terciario) EDAR La Línea (secundario) Emisario submarino	EDAR La Línea (terciario)
Castellar de la F.	EDAR Castellar de la Frontera EDAR Castillo de Castellar Almoraima sin depuración	Nueva EDAR en Castellar de la Frontera (localizada sobre la existente), con capacidad para acoger aguas residuales de Almoraima
Jimena de la F.	EDAR Jimena de la Frontera (recoge las aguas residuales de Los Angeles) EDAR San Pablo de Buceite	Remodelación EDAR Jimena
Tarifa	EDAR Tarifa (sólo primario) con emisario al mar EDAR Facinas	Nueva EDAR en Tarifa Nueva EDAR en Bolonia (incluye terciario) Nueva EDAR en Atlanterra Nueva EDAR en El Cuartón

Fuente: Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. Octubre 2008 / mayo 2009.

Por último, está previsto que la nueva EDAR de Isla Verde (tratamiento terciario) reciba las aguas residuales de la ciudad de Algeciras.

También se prevé centralizar la depuración de la zona de Guadiaro, para lo cual se procederá a la construcción de una nueva EDAR (tratamiento terciario) en la desembocadura del río Guadalquivir. La capacidad prevista de esta nueva EDAR será de 75.000 hab. equiv., incorporando las poblaciones de San Martín del Tesorillo y de la Barriada Secadero (externa al ámbito), estando para ello prevista la construcción de un colector que canalice las aguas residuales de estas poblaciones a la nueva EDAR de Guadalquivir.

■ Abastecimiento a regadíos

Existen en el ámbito dos zonas netamente diferenciadas, por una parte, la zona regable desarrollada a través del Plan Guadarranque, que comprende unas 1.600 ha, a la que se suministra agua bruta desde el sistema Guadarranque-Charco Redondo, y que presenta problemas por la escasa capacidad de los depósitos de regulación en cabecera (dependientes de la Agencia Andaluza del Agua y, por otra parte, los riegos de la cuenca baja y media del Guadiaro, que suponen unas 2.500 ha, para los que actualmente no existe infraestructura que permita atender esta demanda.

Para mejorar el sistema de explotación y cubrir la demanda se hace necesaria la construcción de nuevos depósitos reguladores, la mejora y modernización de los regadíos existentes y la incorporación al sistema de los riegos de las Comunidades de Regantes del Guadiaro.

■ Residuos urbanos

La gestión de residuos urbanos en el ámbito se lleva a cabo en cumplimiento de lo estipulado en el Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos (P.P.R.S.U.), a cargo de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, definida en el mismo como unidad funcional territorial. La empresa pública "Agua y Residuos del Campo de Gibraltar S.A." (ARCGISA), ente instrumental de dicha Mancomunidad, tiene entre sus objetivos los de recogida, transporte, depósito, tratamiento y eliminación de los residuos urbanos, así como las actividades relacionadas con la planificación, ejecución, gestión y administración de actividades y obras de cualquier clase sobre todo tipo de residuos en el Campo de Gibraltar.

Residuos urbanos tratados en el Complejo Medioambiental Sur de Europa. 2007

Municipio	Toneladas
Algeciras	60.840,26
Los Barrios	16.838,35
Castellar de la Frontera	1.751,96
Jimena de la Frontera	5.446,70
La Línea de la Concepción	38.997,74
San Roque	20.046,53
Tarifa	10.955,66
Gibraltar	27.949,74
Empresas Privadas	24.170,15
TOTAL	206.997,09

Fuente: Memoria de Gestión 2007. Complejo Medioambiental Sur de Europa.

El tratamiento de los residuos urbanos se realiza por las entidades mencionadas en el Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), cuyas instalaciones comprenden la planta de recuperación y compostaje de residuos urbanos, la planta de clasificación de envases ligeros y residuos de envases, y el aula de educación ambiental. Durante el año 2007 se trataron 207.000 toneladas de residuos, centrándose la recuperación en el compost (supone el 66% de los sub-productos recuperados).

A este respecto y para garantizar una capacidad adecuada de tratamiento, es ya necesaria la ampliación del Complejo Medioambiental mencionado con la construcción de nuevas celdas de vertido en terrenos colindantes a las existentes y/o con la construcción de una planta de valorización energética.

En dicho mismo sentido se prevé reservar los terrenos aledaños al Complejo mencionado (los cuales conforman el Área ordenada por el Plan Especial en Suelo No Urbanizable de Gestión Medioambiental de Los Barrios que fue aprobado definitivamente por Resolución de 22 de abril de 2008) para la instalación de empresas relacionadas con la gestión de residuos no peligrosos. En dicho Área se prevé realizar dos actuaciones fundamentales, consistentes en la construcción de dos plantas de tratamiento: una Planta de Tratamiento de RCDs (Residuos de Construcción y Demolición) y una Planta de Tratamiento de Residuos Industriales No Peligrosos, las cuales permitirían el tratamiento de ambos tipos de residuos en instalaciones ubicadas en el propio ámbito territorial del Campo de Gibraltar.

Por otra parte, para la adecuada funcionalidad de las instalaciones que conforman el Complejo es fundamental que las Administraciones competentes acom-



tan la mejora de la carretera provincial CA- 9207 (antigua CA-512) que da acceso actualmente desde la Autovía A-381 a las propias instalaciones del Complejo, así como a la Planta de Tratamiento de residuos industriales peligrosos de GAMASUR y al vertedero de inertes de GAMA, y cuyo firme no está preparado para la intensidad de tráfico pesado que soporta, amén de que su sinuoso trazado dificulta el tránsito de este tipo de vehículos.

A su vez, actualmente existen plantas de transferencia de residuos en Algeciras y Jimena de la Frontera (recoge también los residuos de Castellar de la Frontera) y está previsto dotar de estas instalaciones a La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

La recogida selectiva se realiza en los siete municipios del ámbito, y se basa en las distintas fracciones recuperables: papel-cartón, vidrio, envases y pilas. Los datos de producción para el año 2007 son los siguientes: 3.487.865 kilogramos de papel-cartón, 2.167.595 kilogramos de vidrio, 1.647.000 kilogramos de envases ligeros y 5.991,83 kilogramos de pilas alcalinas, aumentando las cantidades recuperadas con respecto a años anteriores.

Las previsiones para la mejora del sistema de recogida de residuos urbanos por parte de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar hacen referencia a:

- Construcción de estaciones de transferencia de residuos urbanos en: La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.
- Construcción de estaciones de transferencia de RCDs en: Algeciras, San Roque y Jimena de la Frontera.
- Instalación de puntos limpios en San Roque y La Línea de la Concepción (actualmente San Roque tiene uno).

El Campo de Gibraltar está dotado, así pues, de infraestructuras adecuadas para la recogida y tratamiento de residuos urbanos, aunque, no obstante, sería necesario avanzar en la recogida selectiva (aumento del número de contenedores de la fracción de Envases Ligeros) y dotar al ámbito de un plan de carácter territorial que solucione alguno de los aspectos pendientes en cuanto a la gestión de los residuos urbanos.

11. Los riesgos de inundación y tecnológicos tienen una especial incidencia

Las zonas sujetas a riesgos de inundación alcanzan en el ámbito una superficie aproximada de 7.000 hectáreas, coincidentes con los tramos bajos de la red fluvial. La acusada torrencialidad del régimen pluviométrico y la corta distancia entre las sierras y el mar, resuelta con unas diferencias muy apreciables en las pendientes de los cursos fluviales, fuertes en el tramo serrano y muy suaves al internarse en las vegas, son las características que definen al Campo de Gibraltar como una zona de riesgos elevados de inundación.

El riesgo de incidencia de las inundaciones se ve incrementado, asimismo, como consecuencia de las acciones no respetuosas o desconocedoras de los efectos de actuaciones en el medio, que no evalúan su incidencia en situaciones excepcionales o poco habituales como fuertes lluvias o grandes temporales. Entre estas actuaciones debe destacarse la inadecuada inserción de actuaciones urbanizadoras que desconocen la larga experiencia existente en el litoral mediterráneo andaluz sobre la integración de las actuaciones en el medio natural.

Por otra parte, las obras de regulación y defensa contra las inundaciones corrigen el riesgo de inundación, pero no lo solucionan, ya que sólo tienen una presencia importante en los ríos que vierten a la Bahía, en las presas del Palmones (Embalse de Charco Redondo) y del Guadarranque (Embalse del Guadarranque). En ese sector, la instalación de infraestructuras y desarrollos urbanos en los cauces de inundación puede influir en los futuros episodios de avenidas incrementando los efectos perjudiciales de las mismas.

El río Almodóvar reúne una serie de condiciones que implican un aumento de los riesgos de inundaciones, como son las bajas pendientes de la vega a la que desaguan los torrentes, y el sustrato de la misma, formado por arcillas impermeables de la Unidad de Almarchar. Las infraestructuras de defensa contra las inundaciones están constituidas más que por presas (la presa del Almodóvar tiene una ubicación y capacidad poco apta para estos fines), por una red de canales de desagüe que en varias ocasiones se han visto superados por las avenidas. La construcción de la presa del Barbate, al evitar el taponamiento que producía las inundaciones del propio río, mejorará la situación permitiendo un drenaje más acelerado del cauce principal.

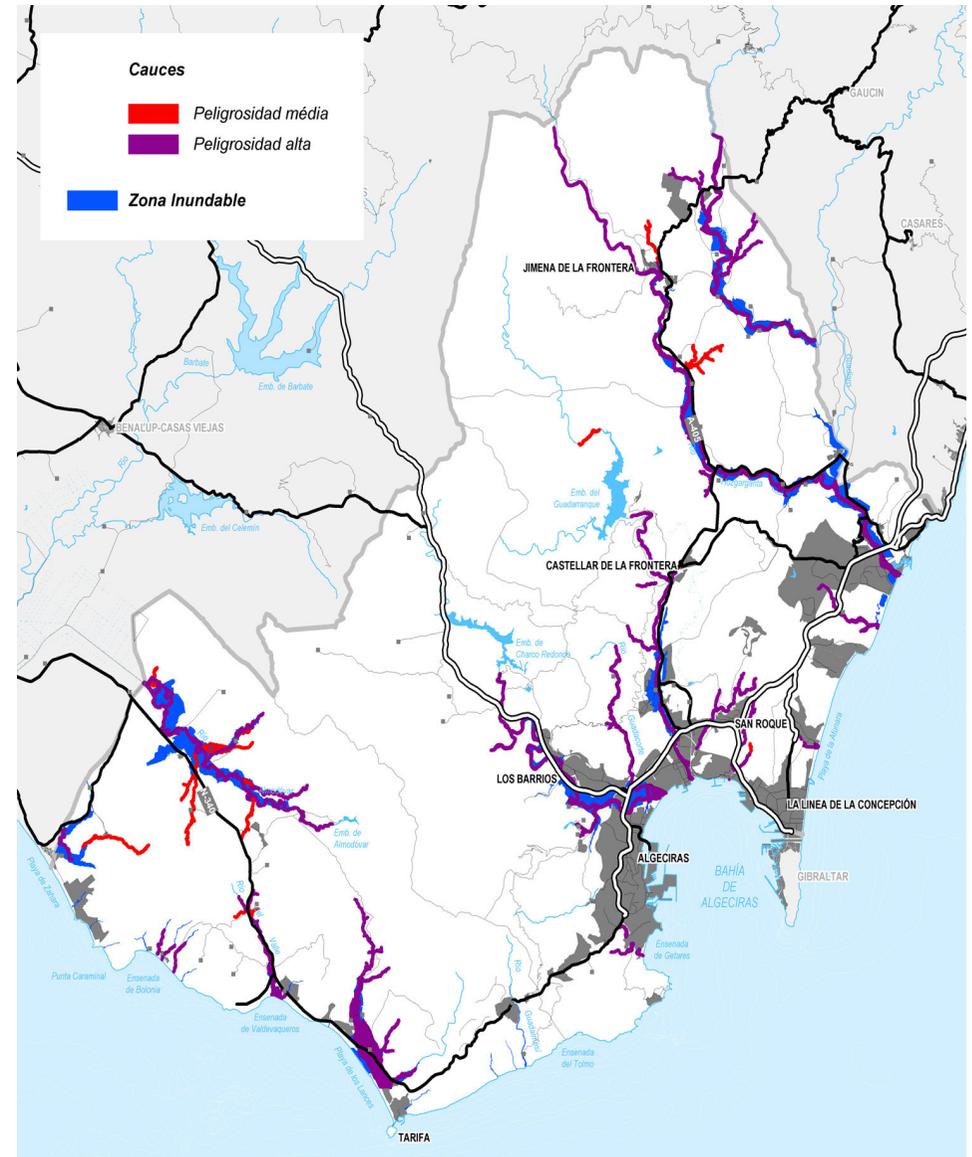
El tramo final del río Guadiaro, a partir de la confluencia Guadiaro-Hozgarganta, es otro sector con riesgos considerados como medios. Los elementos que permiten tal calificación son la gran cuenca del río, también con un marcado régimen torrencial, y la ausencia de obras de regulación. La construcción prevista de una presa sobre el Hozgarganta aliviará sensiblemente tales riesgos.

La definición de las zonas sujetas a riesgos de inundación presenta una gran complejidad y escapa al alcance de este Plan. La Agencia Andaluza del Agua está desarrollando actualmente “Estudios hidráulicos de detalle” para la delimitación administrativa de estas zonas que, en el ámbito del Campo de Gibraltar, se han finalizado e incorporado únicamente para el municipio de Tarifa. No obstante, en el Plan se han definido un conjunto de “zonas problema” que requieren análisis de detalle. Estas son:

- Río Guadiaro en San Pablo de Buceite, San Martín del Tesorillo y tramo de desembocadura.
- Río Hozgarganta en Vega Barría.
- Río Guadarranque y papel desempeñado por la carretera y el ferrocarril en su margen izquierda.
- Río Guadarranque en Estación de San Roque.

En todas estas zonas, la inundabilidad establece condicionantes estrictos a la planificación de sectores urbanizables en áreas con expectativas o con presiones urbanas, como son el río Jara, Palmones y Guadarranque, río Guadiaro y Hozgarganta.

Otros riesgos naturales presentes en el ámbito hacen referencia a procesos erosivos y dinámica litoral. Los primeros están atenuados por el predominio de las formaciones boscosas. La actuación del hombre ha ido eliminando dicha capa protectora y contribuyendo al incremento de los procesos de modelado y a la inestabilidad del relieve, aunque los medios estables priman aún sobre los inestables, lo que no evita que en determinados sectores existan riesgos importantes de erosión (colinas, vegas y llanuras aluviales).



RIESGOS



La dinámica litoral en el arco de la Bahía está siendo afectada tanto por la proliferación de infraestructuras portuarias, como por el crecimiento del frente urbano y la ubicación de los sistemas relacionales sobre la franja costera. Los desarrollos portuarios, con un número importante de muelles, espigones y pantalanes repartidos por toda la Bahía de Algeciras, han provocado una modificación en las corrientes que la recorren con una repercusión importante en la estabilidad de las playas. Así, playas como las de El Rinconcillo, en Algeciras, o la de Poniente, en La Línea de la Concepción, han entrado en una clara dinámica regresiva que intenta paliarse con el aporte de arenas mediante actuaciones de regeneración.

En lo que se refiere a los riesgos tecnológicos, estos proceden de la presencia del complejo industrial-portuario: industrias peligrosas y contaminantes, centrales térmicas, grandes depósitos de combustible, tráfico de mercancías peligrosas a través del eje ferroviario Algeciras-Bobadilla-Granada y, fundamentalmente, de las infraestructuras portuarias. Los principales riesgos derivan, además de los propios de la actividad, de deficiencias infraestructurales, de gestión y localización.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ha aprobado⁶ el Plan de Calidad Ambiental del Campo de Gibraltar (incluye los términos municipales de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción), cuyo objetivo es establecer medidas, de carácter inmediato y provisional, tendentes a: a) mejorar la calidad del aire, del agua y de los suelos; y b) minimizar los efectos medioambientales producidos por situaciones transitorias e incidentales de funcionamiento de las actividades incluidas en su ámbito de actuación. Dicho Plan obliga a las instalaciones industriales a cumplir los límites de emisión establecidos para los contaminantes controlados hasta que obtengan la correspondiente Autorización Ambiental Integrada⁷.

La cercanía de los núcleos de población al complejo industrial implica riesgos para la población (Cepsa, Compañía Logística de Hidrocarburos, Repsol-Butano, Acerinox) y otro tipo de molestias (cenizas, humos, olores, etc.). A ellos

se suman los riesgos para la seguridad ciudadana que entraña el transporte, tanto marítimo como terrestre, de combustibles y otras mercancías peligrosas.

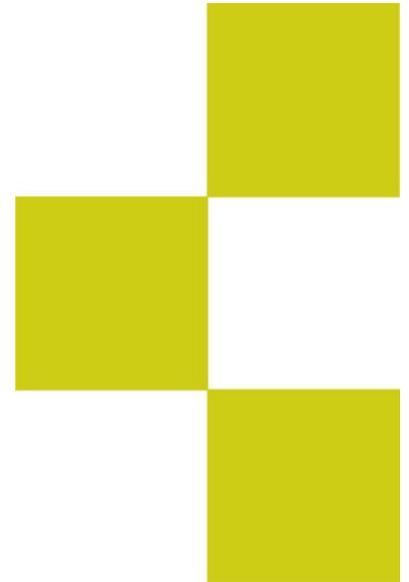
Si bien los cuatro municipios del Arco de la Bahía disponen de Planes de Protección Civil y existen un Plan Especial de Vigilancia de la Bahía de Algeciras y un Plan de Emergencia Interior del Puerto, se hace necesaria la elaboración de un Plan Territorial de Emergencia del Campo de Gibraltar que conlleve una gestión conjunta de las emergencias y la evacuación en todo el ámbito.

Por otra parte, las nuevas implantaciones industriales en el arco de la Bahía, así como las ampliaciones de las existentes, deben ser controladas y limitadas de forma que no aumenten el riesgo potencial ni los valores de contaminación de la zona. Se trata de compatibilizar las necesidades de funcionamiento y desarrollo de estas industrias con las derivadas de aspectos hoy irrenunciables, como son la seguridad de la población, el mantenimiento de los valores ambientales y el bienestar y la garantía de desarrollo de la población.

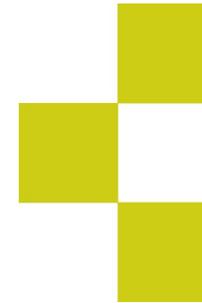
⁶ Orden de 15 de septiembre de 2005.

⁷ En aplicación de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, y de la cual deberán disponer en todo caso, antes del 31 de octubre de 2007, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la citada Ley.

MEMORIA DE ORDENACIÓN



ÍNDICE



Pág.

FINALIDADES DEL PLAN	55
OBJETIVOS DEL PLAN	57
ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN	61
1. BASES DEL PLAN	61
2. ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN	62
DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN	65
1. SÍNTESIS DE LA ORDENACIÓN	65
2. LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO TERRITORIAL	67
3. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LOS USOS URBANOS	72
4. LA ARTICULACIÓN INTERNA DEL ÁMBITO Y SU INTEGRACIÓN CON EL EXTERIOR	76
5. CONFIGURACIÓN Y ORDENACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO Y RECREATIVO	83
6. LA PREVENCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	95
7. EL TERRITORIO DE LA ENERGÍA	95
8. LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y DE TELECOMUNICACIÓN	97

FINALIDADES DEL PLAN



Este Plan se inicia con el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, en el cual se establecen como finalidades u objetivos generales los siguientes:

- Asegurar la integración territorial del Campo de Gibraltar en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
- Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan tanto con las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, como con las que se establezcan para el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda.
- Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.
- Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Campo de Gibraltar y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.

- Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.
- Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.
- Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos suelos urbanos.

OBJETIVOS DEL PLAN



El potencial económico y territorial del Campo de Gibraltar descansa, por un lado, en su posición geoestratégica y, por otro, en su calidad climática y ambiental.

El primer factor ha sido aprovechado, en las últimas décadas, como soporte de una gran factoría-isla de producción energética y productos químicos y un gran centro de organización del tráfico marítimo de contenedores. En el futuro esta favorable posición, entre mares y entre continentes, debe articularse con el territorio peninsular y aprovechar todo su potencial para dar cabida a múltiples actividades transformadoras y logísticas relacionadas con los tráficos intercontinentales.

El segundo factor, la bondad climática, unida a la calidad del patrimonio natural y cultural de este territorio, debe ser aprovechada en la forma que mejor convenga al interés general, dando lugar a aprovechamientos productivos, generadores de empleo y riqueza y de un tejido social maduro y productivo, en un contexto de elevada calidad de vida.

La propuesta de ordenación de este Plan tiene por objeto preparar este territorio para los retos que le plantea el nuevo modelo económico y territorial del siglo XXI. Para ello es preciso adoptar medidas que contengan y reorienten las tendencias de transformación más intensas en el corto plazo, las cuales pueden proporcionar altos beneficios económicos y sociales con agilidad y eficacia pero que pueden ser igualmente generadoras de disfunciones en la estructura territorial a medio y largo plazo.

El carácter de territorio-isla que ha definido el especial esquema de conexiones del ámbito (fuertes relaciones por mar y débiles y difíciles por tierra) durante las últimas décadas, inicia un proceso de sustitución por un complejo entramado de relaciones económicas, territoriales y sociales, en el cual el Campo de Gibraltar tiene una función básica de nodo. Estas relaciones están soportadas por transporte aéreo, marítimo, ferroviario y viario. El gran cambio que se está operando requiere una ordenación territorial que articule correctamente las diferentes funciones y que optimice el aprovechamiento de las nuevas oportunidades.

Frente a este potencial territorial de medio y largo plazo, en la dinámica actual adquiere un gran protagonismo el crecimiento de la demanda de promociones inmobiliarias residenciales ligadas a viviendas estacionales y a los residentes climáticos. Ante esta tendencia, el Plan de Ordenación del Territorio plantea criterios para la ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana, su patrimonio territorial y sus recursos productivos del futuro, asegurando un cambio de modelo del espacio turístico, orientando los nuevos sectores urbanos hacia una estructura productiva basada en establecimientos turísticos reglados y actividades de diverso tipo que fundamenten su competitividad en la diferenciación basada en los atractivos naturales, culturales y paisajísticos del Campo de Gibraltar. En este sentido, el Plan establece nuevas fórmulas para la activación territorial de espacios dotados de gran singularidad y atractivo paisajístico.

Por otro lado, este territorio ha jugado un papel muy especial en el espacio de la energía. La Bahía ha proporcionado el soporte para instalaciones básicas de obtención de energía eléctrica a partir de combustibles fósiles (carbón, fuel y gas) y de obtención de combustibles a partir del petróleo. En las próximas décadas este modelo energético será sustituido por uno nuevo, donde ocuparán un papel relevante las energías renovables, los ciclos combinados y la adaptación del espacio construido a un nuevo escenario de ahorro y eficiencia energética, con los nuevos materiales adaptados al clima mediterráneo como protagonistas de la urbanización y la edificación.

Por último, el Plan afronta el reto histórico de reestructurar el Arco de la Bahía y generar un marco supralocal de usos, servicios supramunicipales y redes, en el cual se integren las ordenaciones urbanas de los cuatro municipios ribereños (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción). En esta nueva propuesta de estructura urbana ocupan un papel básico en el sistema relacional tanto los transportes públicos, como la red de espacios libres metropolitanos.

A estos efectos, son objetivos del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar los siguientes:

1. DESARROLLAR EL POTENCIAL TERRITORIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR Y FAVORECER SU CONSOLIDACIÓN COMO GRAN NODO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICO DEL SUR DE EUROPA.
2. POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES, DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES Y DE LAS DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS.
3. PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS RESIDENCIALES Y TURÍSTICOS.
4. ORDENAR LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.
5. PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES.



Objetivo 1

DESARROLLAR EL POTENCIAL TERRITORIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR Y FAVORECER SU CONSOLIDACION COMO ESPACIO PRODUCTIVO Y GRAN NODO DE TRANSPORTE Y LOGISTICO DEL SUR DE EUROPA

El Campo de Gibraltar ocupa una posición geoestratégica de trascendencia permanente a lo largo de la historia, que se está revalorizando en el nuevo contexto mundial de relaciones. Durante décadas el Puerto de Algeciras ha tendido a funcionar como un poderoso organizador de flujos de transporte marítimo, pero con un bajo nivel de conexión con su hinterland. También sus industrias portuarias, han aprovechado las conectividades marítimas para aprovisionamiento de materias primas, pero no han optimizado su integración en el territorio.

El Plan debe acometer una misión histórica para este ámbito, resolviendo los déficits de estructuración del puerto con su territorio y ordenando la consolidación como espacio productivo de significación global, vinculado a las funciones de transporte y logísticas, así como a las nuevas actividades energéticas y transformadoras que emerjan y se desarrollen en el siglo XXI.

Además, este ámbito dispone de potenciales endógenos de producción primaria, apoyados en la climatología, la disponibilidad de agua y su propia estructura productiva que requieren una optimización de sus oportunidades.

Objetivo 2

POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES, DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES Y DE LAS DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS

La Bahía de Algeciras es hoy un complejo urbano vinculado, por un lado, a un fenómeno decisivo en el desarrollo económico del siglo XX (el aprovechamiento energético y químico de los combustibles fósiles) y, por otro, a un factor que tendrá una papel creciente en la próxima década, el espacio geoestratégico del Estrecho de Gibraltar.

El propósito de este Plan es crear las mejores condiciones para que se aprovechen las oportunidades como territorio nodal en las relaciones continentales

mediante la integración plena del Puerto en el sistema de transportes español y en su hinterland regional. Para ello, el Plan plantea un esquema de infraestructuras articuladas en los diferentes modos de transporte: ferroviario, viario, marítimo y aéreo. Asimismo, el Plan apuesta por la potenciación del transporte público de viajeros, tanto en las relaciones de largo recorrido, como en las de carácter metropolitano.

El Campo de Gibraltar ha mejorado su posición territorial con la puesta en servicio de la autovía A-381 (Jerez-Los Barrios), que articula este ámbito con el eje del Guadalquivir y la Meseta. Esta gran iniciativa infraestructural debe ser adecuadamente integrada por el Plan en la red viaria de alta capacidad y articulada con el resto de las redes de transporte.

El Plan establece, además, el esquema de articulación que permite una adecuada accesibilidad a las distintas partes del territorio del Campo de Gibraltar y prevé un modelo territorial de distribución y acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal, cuya localización debe ser definida de forma tal que estos equipamientos estén bien estructurados y regularmente repartidos en el territorio.

El reforzamiento de la cohesión territorial de la aglomeración urbana se completa con la definición de una red territorial de espacios libres de valor ambiental, articulada con los espacios urbanos, residenciales, industriales, turísticos y recreativos.

Objetivo 3

PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS URBANOS Y TURÍSTICOS

Las demandas privadas de suelo para promoción inmobiliaria residencial son cuantiosas y superan, con mucho, las necesidades vegetativas y las ligadas al desarrollo endógeno del territorio. Esta presión actúa sobre las estructuras territoriales, forzando sus capacidades y alterando la configuración conveniente de sus estructuras. Estas demandas tienden a limitar, además, otros usos productivos (establecimientos empresariales) que no ofrecen rentabilidades tan altas a corto plazo como la promoción inmobiliaria residencial.

El Campo de Gibraltar dispone de excelentes condiciones para el desarrollo de iniciativas turísticas que aprovechen el buen clima, la fuerza de sus paisajes na-

turales, la significación y espectacularidad del Estrecho y los recursos culturales y antropológicos de la zona. Estas condiciones no han sido aprovechadas suficientemente hasta la fecha.

El Plan debe garantizar una progresiva adaptación del desarrollo urbano a las necesidades de nuevas viviendas y nuevos equipamientos, al ritmo de formación de nuevos hogares, tanto por crecimiento vegetativo y modificación de pautas sociales, como por la llegada de la población inmigrante laboral que acude atraída por el desarrollo económico del ámbito.

El espacio de la Bahía de Algeciras debe disponer de un marco de ordenación supramunicipal que le permita reestructurar usos centrales y redes para recomponer de forma radical la negativa situación actual.

El Plan debe establecer los criterios de actuación generales para regular el desarrollo urbanístico, garantizando las dotaciones de equipamientos y servicios y el respeto a los valores ambientales y paisajísticos del territorio. Asimismo, el Plan determina los criterios que orienten el desarrollo de los usos turísticos ligados a establecimientos empresariales.

Objetivo 4

SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

El esquema productivo de la Bahía de Algeciras está fuertemente ligado a la energía debido a las facilidades de su acceso marítimo y a la disponibilidad de suelo en la costa marismeña preexistente. Ambos factores facilitaron la implantación de instalaciones de producción de energía eléctrica (centrales térmicas de carbón, de fuel-gas y, más recientemente, de ciclo combinado) y refinería de productos petrolíferos. Además, este territorio es un nodo en la red intercontinental de transporte de energía enlazando en Tarifa dos cables de conexión de energía eléctrica con Marruecos y un gasoducto.

En el nuevo modelo de generación de energía, las renovables ocupan un lugar preferente y el Campo de Gibraltar dispone de unas condiciones excepcionales en recursos básicos: viento y sol, a los que podría añadirse la biomasa.

El Plan debe establecer las condiciones de ordenación para el nuevo modelo energético del siglo XXI, propiciando el mantenimiento del protagonismo del Campo de Gibraltar en el escenario de producción energética no contaminante, de manera que se configure como un factor generador de empleo y riqueza compatible con la calidad de vida en la zona y con la conservación de su rico patrimonio natural.

Por último, el Plan asume el objetivo de sentar las bases para que la densa malla de líneas eléctricas se integre en el territorio y viabilice la recuperación de un espacio estratégico para la reestructuración urbana del Arco de la Bahía.

Objetivo 5

PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES

El Campo de Gibraltar es un espacio que alberga un valioso y diverso patrimonio territorial, con destacados valores ambientales, paisajísticos y culturales. De hecho, la mayor parte del ámbito está incluida en espacios protegidos por la normativa ambiental, destacando el Parque Natural del Estrecho y el sur de los Alcornocales.

El Plan establece las medidas necesarias para lograr que las intervenciones sean plenamente respetuosas con las características de este territorio; evitando inserciones que dañen un paisaje muy humanizado en la costa pero sujeto a patrones de integración con el medio natural; y salvaguardando los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica del Campo de Gibraltar.

Además de su protección, el Plan debe buscar la puesta en valor de estos espacios naturales, especialmente los ligados a la costa por sus mejores condiciones para el uso público, así como mejorar la integración entre espacios naturales litorales e interiores.

El Plan asume también como contenido propio la identificación y desarrollo de actuaciones de mejora y conservación de los recursos histórico-culturales y la posible adecuación de instalaciones para su aprovechamiento turístico o recreativo.

ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN



1. Bases del Plan

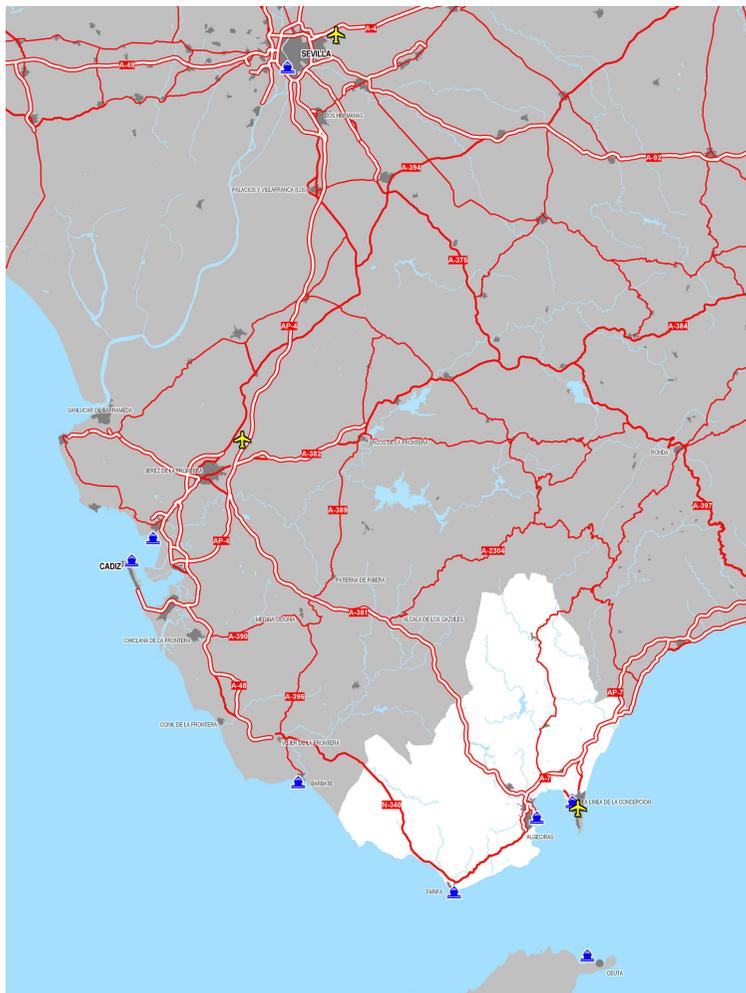
El Campo de Gibraltar es un territorio sometido a procesos muy dinámicos y con expectativas de transformación de gran alcance geoestratégico. Los procesos y las expectativas más destacados son:

- *La configuración de un nuevo modelo industrial y logístico* en torno a la posición geoestratégica del Estrecho y las nuevas oportunidades del modelo productivo emergente.
- *El incremento histórico de las relaciones intercontinentales, especialmente las correspondientes a Europa-África.* Independientemente de la articulación de estas relaciones mediante enlace fijo ó puente marítimo, esta intensificación tendrá grandes consecuencias en la ordenación del territorio de este ámbito.
- El agotamiento de las posibilidades de una acumulación de usos urbanos, portuarios e industriales en el *Arco de la Bahía, carentes de estructura urbana y de modelo de ciudad.*
- *La configuración de un nuevo espacio turístico,* compartido con el litoral gaditano, por el noroeste, y una progresiva articulación del litoral mediterráneo del Campo de Gibraltar como territorio residencial y turístico, por el este.

- Un desarrollo muy potente en las décadas anteriores de distintos *fenómenos residenciales ligados al ocio,* desde la segunda residencia más convencional en Andalucía, veraneo nacional en Atlanterra, a las fórmulas residenciales con presencia de usuarios variable y discontinua de Sotogrande y otras urbanizaciones colindantes de la zona del Guadiaro. Estos distintos crecimientos tienen orígenes y lógicas de desarrollo muy diferentes, pero todos ellos son consecuencia de la creciente valorización de los recursos territoriales existentes y de la mejora de la accesibilidad y de la aparición de las primeras oleadas de compradores de viviendas de origen extranjero con planteamientos de uso de primera residencia, tras la consolidación de los selectos contingentes de las urbanizaciones de lujo.

Partiendo del diagnóstico realizado y para dar respuesta a estos retos, las bases sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

- a) Abordar la reestructuración urbana del Arco de la Bahía en una perspectiva de integración supramunicipal de todos sus componentes y mejorando sustancialmente su integración territorial.
- b) Establecer un esquema ajustado y equilibrado de las infraestructuras que completen y garanticen el buen funcionamiento de las redes territoriales, sin que se generen efectos desequilibrantes indeseables o disfunciones urbanas y en las propias redes territoriales.
- c) Otorgar carácter prioritario al tratamiento de los crecimientos del espacio residencial asociados a la satisfacción de las necesidades de vivienda de escala metropolitana en condiciones que contribuyan a reforzar la estructura urbana y la cohesión territorial. El resto de los nuevos desarrollos urbanos deben estar plenamente justificados por su capacidad de generar espacios productivos, que contribuyan de forma eficaz a la generación de empleo y tejido empresarial.
- d) Asegurar el correcto aprovechamiento de los valiosos recursos territoriales escasos, especialmente los litorales, optimizando su orientación de aprovechamiento hacia las opciones de mayor interés general desde el punto de vista económico, social y ambiental y garantizando un ritmo de transformación que no genere disfunciones en los procesos territoriales.



- e) Orientar la movilidad hacia el sistema de transporte público y reforzar los sistemas de los modos con menor consumo de recursos y energía y menos contaminantes.
- f) Facilitar la pervivencia de los valores territoriales asociados al medio rural, mediante una integración gradual y progresiva de las transformaciones urbanas y adaptadas a las condiciones locales.

- g) El sistema urbano deberá mantener el modelo de ciudad compacta y desarrollar modelos de adaptación a las condiciones del territorio para optimizar su metabolismo urbano, reduciendo al máximo las necesidades de agua y energía y la generación de residuos.
- h) Asegurar el despliegue de los componentes estratégicos del papel del Estrecho de Gibraltar en las relaciones intercontinentales en todo su potencial, cuando se den las condiciones para ello.

2. Estrategias de actuación

De acuerdo con estas bases, el Plan de Ordenación del Territorio se desarrolla con las siguientes estrategias de actuación:

1. En relación con los recursos territoriales.
 - La protección de los elementos paisajísticos, ambientales y culturales referentes del Campo de Gibraltar y las condiciones para el desarrollo turístico de carácter rural y recreativo.
 - La configuración de una red territorial de espacios acondicionados para el uso recreativo y disfrute de la naturaleza.
2. En relación con el incremento de la cohesión territorial.
 - La adecuada jerarquización de los equipamientos de nivel supramunicipal, y la racionalización de su distribución en el territorio.
 - El acceso a los servicios públicos de carácter supramunicipal mediante una elección de emplazamiento de estos equipamientos que contribuya a reforzar la centralidad y en zonas con facilidades para una buena conexión con los sistemas de transporte público.
 - La identificación y adecuación de un sistema metropolitano de espacios libres, basado en parques fluviales como componentes de cualificación ambiental de los entornos urbanos, asimilación de las demandas sociales de espacios recreativos cualificados y como espacios de transición urbano-rural y en parques metropolitanos de uso público, ligados a los anteriores.



3. En relación con el sistema de asentamientos y la aglomeración urbana.

- La creación de condiciones favorables a la configuración de una estructura urbana en el Arco de la Bahía que mejore la articulación del inconexo conjunto de funciones residenciales, industriales, logísticas y comerciales, facilitando la configuración de un marco en el cual los municipios puedan desarrollar sus propias políticas urbanísticas.
- El desarrollo ordenado de los usos litorales para el mejor desenvolvimiento de las actividades económicas, el aprovechamiento del potencial residencial y de referencia urbana del borde costero de la Bahía y la fructífera relación puerto-territorio.
- Crecimientos urbanos.
- El impulso al desarrollo de las actividades productivas industriales, logísticas y comerciales mediante el desarrollo de zonas productivas de interés supramunicipal que propicien una relación no conflictiva con el resto de las funciones urbanas.

4. En relación con la articulación territorial interna y con el exterior del ámbito.

- La mejora de condiciones para incrementar la contribución territorial a la consolidación del Estrecho de Gibraltar como nodo mundial del transporte.
- El establecimiento de un sistema de transportes intermodal (viario, ferroviario, marítimo) y una red viaria jerarquizada que mejore la conexión con el exterior y permita una adecuada accesibilidad a las distintas partes del Campo de Gibraltar.
- La potenciación de un nuevo modelo de movilidad metropolitano basado en el transporte público de pasajeros y que posibilite los desplazamientos en medios no motorizados.

5. En relación con los usos industriales, logísticos y portuarios.

- La definición de áreas de reserva estratégicas ligadas a las conexiones con África y a las oportunidades de nuevas actividades industriales y de servicios empresariales relacionadas con el nuevo modelo productivo.



- La identificación de zonas de interés supramunicipal para la localización de actividades productivas, logísticas e industriales y al desarrollo de actividades productivas vinculadas al nuevo modelo energético.
- La integración territorial del espacio portuario y la búsqueda de la optimización de sus oportunidades.

6. En relación con el desarrollo turístico.

- El incremento del potencial turístico del interior favoreciendo la implantación de instalaciones turísticas y el desarrollo de las actividades recreativas y de ocio.
- La diferenciación de modelos territoriales. Estableciendo para el litoral mediterráneo un modelo equilibrado de espacio urbano turístico, mientras que en el litoral atlántico se plantea la ordenación de un modelo natural-turístico.
- La efectiva incorporación de los principales recursos territoriales de interés turístico al programa de estancia de los visitantes mediante la promoción de áreas de activación territorial en un contexto de actividad desestacionalizado y de flujos no masificados.

- La identificación de zonas de interés supramunicipal para la dinamización turística que sean capaces de implantar nuevos modelos urbanos de espacio turístico basados en un denso y estable tejido empresarial que preste servicios de diverso tipo.
 - La identificación de zonas que gozan de unos importantes activos territoriales de carácter natural, cultural y paisajístico, las cuales son objeto de protección por los instrumentos sectoriales correspondientes y que requieren de una intervención eficaz y coordinada de las administraciones para activar turísticamente estos activos, sin menoscabo de su conservación.
 - El mantenimiento de las características del litoral, evitando la formación de un continuo urbanizado, mediante la protección de los espacios de mayor valor territorial y la priorización de los usos turísticos y recreativos en la Zona de Influencia Litoral.
7. En relación con las actividades agrarias y el uso recreativo del medio rural.
- La consolidación de la actividad agraria en las vegas de regadío y espacios apropiados para la actividad ganadera.
 - La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los usos recreativos que permitan valorizar el abundante patrimonio territorial existente.
8. En relación con las infraestructuras energéticas.
- La definición del territorio de la energía y de nuevas condiciones de relación entre factores territoriales y oportunidades energéticas de origen renovable, facilitando su implantación y optimizando su integración en el territorio.
9. En relación con los riesgos naturales y la sostenibilidad de las actuaciones urbanísticas.
- La reducción de los riesgos naturales y tecnológicos mediante medidas de protección y de control de los usos del territorio.
 - La determinación de criterios de sostenibilidad para la inserción ambiental de las actuaciones de interés territorial.
10. En relación con las infraestructuras ligadas al metabolismo urbano y a la telecomunicación.
- La consolidación de las redes asociadas a la gestión integral del ciclo del agua para garantizar los suministros, mejorar su calidad e incrementar el ahorro del recurso y su reutilización.
 - La inserción territorial de las instalaciones que permiten la recogida selectiva y tratamiento de los residuos, tanto en sus escalas intermedias, como finales.
 - El establecimiento de los criterios de implantación de las instalaciones de telecomunicación para la protección del paisaje.

DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN



1. Síntesis de la ordenación

El Plan aborda la ordenación del ámbito a escala supramunicipal para afrontar al mejor aprovechamiento de las potencialidades de desarrollo existentes, sin merma de su capital territorial, y para resolver disfuncionalidades derivadas de una larga etapa de crecimiento urbano y productivo carente de un modelo apropiado para este territorio.

Las potencialidades provienen de su privilegiada posición geoestratégica, entre dos mares y dos continentes. Esta posición nodal a nivel mundial ha sido generadora de asentamientos urbanos y relaciones sociales y económicas de diferente tipo a lo largo de la historia y en época más reciente. La intensificación de relaciones globales propias del siglo XXI va a reforzar estas relaciones, especialmente en el caso de las correspondientes a Europa y África, revalorizando la posición de este territorio.

Por ello, el Plan revisa y refuerza las previsiones de las redes de infraestructuras de transportes tanto de pasajeros como de mercancías y establece las medidas para asegurar que, en el futuro, se dispondrá de recursos territoriales para nuevas infraestructuras aeroportuarias, que permitan dar respuesta a las posibles necesidades de apoyo a un enlace fijo con África o para disponer de una adecuada relación entre las instalaciones portuarias y el territorio del Campo de Gibraltar.



Desde los años sesenta la bahía de Algeciras ha cumplido un papel básico en la configuración y funcionamiento de la red de ciudades y de los espacios industriales españoles. Las instalaciones energéticas, la obtención de productos químicos y la función logística son ingredientes sin los cuales no se hubiera producido el despegue urbano-industrial de nuestro país. Sin embargo, este modelo ha alcanzado los límites de sus posibilidades de expansión y sostenimiento, por agotamiento de materias primas y por la inviabilidad ambiental de la acumulación de residuos. En estos años se está gestando a nivel mundial un nuevo modelo energético y productivo y la estructura urbano-productiva de la bahía de Algeciras debe aspirar a cumplir un papel relevante en el mismo. Por ello, junto a la revisión de los fundamentos de la estructura urbana actual, se adoptan medidas de previsión para los citados esquemas de infraestructuras y estableciendo reservas de suelo en Facinas, Botafuegos y Santa Rosa, que responden tanto a las necesidades pendientes de concreción del nuevo modelo productivo, como a las necesidades logísticas del nodo estratégico intercontinental.

La declaración y desarrollo del Polo de Desarrollo del Campo de Gibraltar ha plasmado en el Arco de la Bahía un modelo de grandes piezas urbanas y pro-

ductivas yuxtapuestas y con una escasa o nula estructura de integración urbana o relacional. Mientras el nivel de expansión de intensidad de los flujos relacionales lo permitió, el Arco de la Bahía funcionó como soporte pasivo de funciones urbanas y productivas acumuladas. Pero este modelo está totalmente agotado y ha creado una situación de muy compleja reversibilidad y que genera múltiples disfuncionalidades. La solución, en ningún caso, puede venir de una suma los planeamientos urbanísticos de los cuatro municipios de la Bahía (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción).

El Plan trata de poner las bases de una nueva estructura urbana con los siguientes ingredientes:

- Establecimiento y potenciación de un nuevo esquema de centralidad basado en el reforzamiento del potencial de las entidades urbanas de mayor nivel (Algeciras y Las Línea) y configuración de un nuevo área de centralidad en la zona de Cortijillos (Los Barrios) que sirva de germen a una estructura urbana moderna y compleja donde se hibriden funciones residenciales, equipamientos supralocales, dotacionales públicas y de servicios terciarios en modelos compactos y ordenados.
- Creación de un eje estructurante relacional y emblemático en torno a la actual N-340, que pasaría a funcionar como gran avenida organizadora de la macro-ciudad del Arco de la Bahía.
- Reforzamiento de los sistemas de transporte público en el Arco de la Bahía, con un sistema de tipo tranviario, con la posible incorporación de servicios marítimos internos a la Bahía y con una mejora y refuerzo de los servicios de autobuses y ferroviarios de cercanías.
- Establecimiento de dos parques fluviales, Palmones y Guadarranque, y protección de los componentes básicos identitarios de esta estructura urbana: los dos principales cauces fluviales citados, el borde de la Bahía y los referentes elevados: Getares y sierra Carbonera. Los parques fluviales funcionan como grandes espacios libres estructurantes del Arco de la Bahía que deben facilitar un nuevo tipo de relaciones urbano-rurales donde conviven espacios de uso público y privados no urbanizados, dotados de grandes parques de uso público de escala metropolitana.

El otro gran proceso territorial del Campo de Gibraltar está relacionado con la bondad climática y la calidad y singularidad paisajística. En los últimos treinta años se han ido desarrollando diferentes modelos de aprovechamiento del potencial de este ámbito para atraer visitantes estacionales, ocasionales o recurrentes, e inclusive residentes semipermanentes en urbanizaciones de alto nivel.

En la parte final del río Guadiaro y el litoral comprendido entre su desembocadura y la Línea se ha implantado un modelo de urbanización, con buenas dotaciones de servicios y de instalaciones deportivas al aire libre, campos de golf, campos de polo y navegación deportiva, que constituye un referente europeo de alta calidad y que son el soporte de gran número de empleos estables durante todo el año, tanto en el mantenimiento de urbanizaciones y servicios domésticos, como en los establecimientos hoteleros y en los destinados a otros servicios y actividades.

En torno al éxito de esta experiencia han surgido en los últimos años múltiples iniciativas de promoción de urbanizaciones con intención de replicar el modelo, aunque es dudosa la viabilidad de una reproducción significativa del mismo modelo sin que se diluyan los beneficios económicos y sociales del espacio actual.

El Plan considera que este gran espacio, desarrollado en tipología urbanística de baja densidad, está necesitado de una articulación en todo su frente litoral, configurando una nueva estructura urbano-turística, denominada Territorio Turístico Mediterráneo. Esta nueva estructura urbana de escala supramunicipal debe ser capaz de contener y evitar los riesgos de conurbación, canalizar las tendencias de reconversión hacia residencia principal y lograr un refuerzo significativo de la oferta turística de servicios de alojamiento y de actividades empresariales que den soporte a una estructura productiva competitiva y con capacidad para generar empleo estable y de calidad.

Con este fin, se identifican zonas de desarrollo turístico en Los Pinos (Guadiaro) y y Portichuelos y establece un área de protección para contener los riesgos de conurbación en el alcornocal de Guadalquítón, de excepcional calidad naturalística y paisajística. En la zona de Borondo, se contempla una actuación que posibilite su conservación, compatible con la incorporación de la parte más adecuada de este espacio litoral para reforzar la oferta de uso público para esparcimiento de toda la población urbana del ámbito.



En el litoral atlántico (Tarifa) se está consolidando un modelo de aprovechamiento turístico singular apoyado en los recursos de sol, mar, viento y naturaleza. Junto a este sector en proceso de maduración se registra una intensa demanda residencial para uso veraniego que tiene su plasmación más significativa en el núcleo urbano de Zahara-Atlanterra. Además, este ámbito es el destino de miles de personas procedentes del Arco de la Bahía que utilizan sus playas como espacio recreativo de referencia en fines de semana de primavera y en los meses de verano. Para dar respuesta a estos intensos flujos de demanda el Plan mantiene una estrategia de servicio público especializado que goce de tratamiento preferente en los servicios de carretera por la N-340 y con el establecimiento de nuevos servicios de transporte público marítimo entre la Bahía y Tarifa. Estas vías de acceso se complementan con medios de distribución por los 11 kilómetros de costa entre Los Lances y Valdevaqueros.

El Plan contempla la necesidad de consolidar el potencial de desarrollo turístico ligado a los deportes de viento y de naturaleza, para lo cual establece la composición de usos urbanos del suelo en desarrollo de los Lances y elevar la capacidad alojativa de la zona, junto con las ofertas de servicios a la actividad deportiva, comerciales y de hostelería.

Por último, el Plan da respuesta a la necesidad de proteger los recursos naturales, culturales y paisajísticos mediante el establecimiento de amplias zonas de protección territorial que reconocen valores de significación supralocal y que protegen los potenciales corredores ecológicos y las valiosas relaciones que se ven amenazadas por las tendencias de fragmentación territorial. Conjuntamente con los instrumentos de protección se habilita un nuevo instrumento de intervención en la ordenación territorial denominado Áreas de Activación Territorial localizadas en zonas de una especial acumulación de valores y singularidad cultural, natural y paisajística y que tiene como finalidad activar su potencial mediante la intervención pública con intervenciones compatibles con la conservación y con desarrollos específicos de mecanismos de coordinación interdepartamental que sean capaces de incorporar estos recursos a la dinámica social y económica, contribuyen a reforzar el atractivo del ámbito y contribuyendo a su conservación mediante la valorización socioeconómica de los recursos.

De acuerdo con los objetivos del Plan y las estrategias planteadas se establece la siguiente ordenación territorial del Campo de Gibraltar:

Epígrafe	Objetivo relacionado
LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO TERRITORIAL	1 y 5
EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LOS USOS URBANOS	1, 2, 3 y 5
LA INTEGRACIÓN Y LA COHESIÓN DEL ÁMBITO Y SU ARTICULACIÓN CON EL EXTERIOR	2
LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO Y RECREATIVO	1, 2 y 3
LA PREVENCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	1, 2 y 5
LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA ENERGÍA	1, 4 y 5
LAS INFRAESTRUCTURAS LIGADAS AL METABOLISMO URBANO Y LAS DE TELECOMUNICACIÓN	3 y 5
<i>Objetivo 1. Desarrollar el potencial territorial del Campo de Gibraltar y favorecer su consolidación como gran nodo de transporte y logístico del sur de Europa.</i> <i>Objetivo 2. Potenciar la articulación territorial externa e interna mediante la mejora de las infraestructuras de transportes, de la red de espacios libres y de las dotaciones de equipamientos.</i> <i>Objetivo 3. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales y turísticos.</i> <i>Objetivo 4. Ordenar las infraestructuras energéticas.</i> <i>Objetivo 5. Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales.</i>	

2. La protección y puesta en valor del patrimonio territorial

El Campo de Gibraltar es un territorio con destacados valores ambientales, paisajísticos y culturales, que contrastan con el importante desarrollo de los sistemas urbano, relacional y productivo del Arco de la Bahía. La concentración de determinados usos en esta parte del ámbito y la ausencia de una ordenación apropiada, han generado una acumulación de riesgos ambientales y un deterioro paisajístico en determinados enclaves.

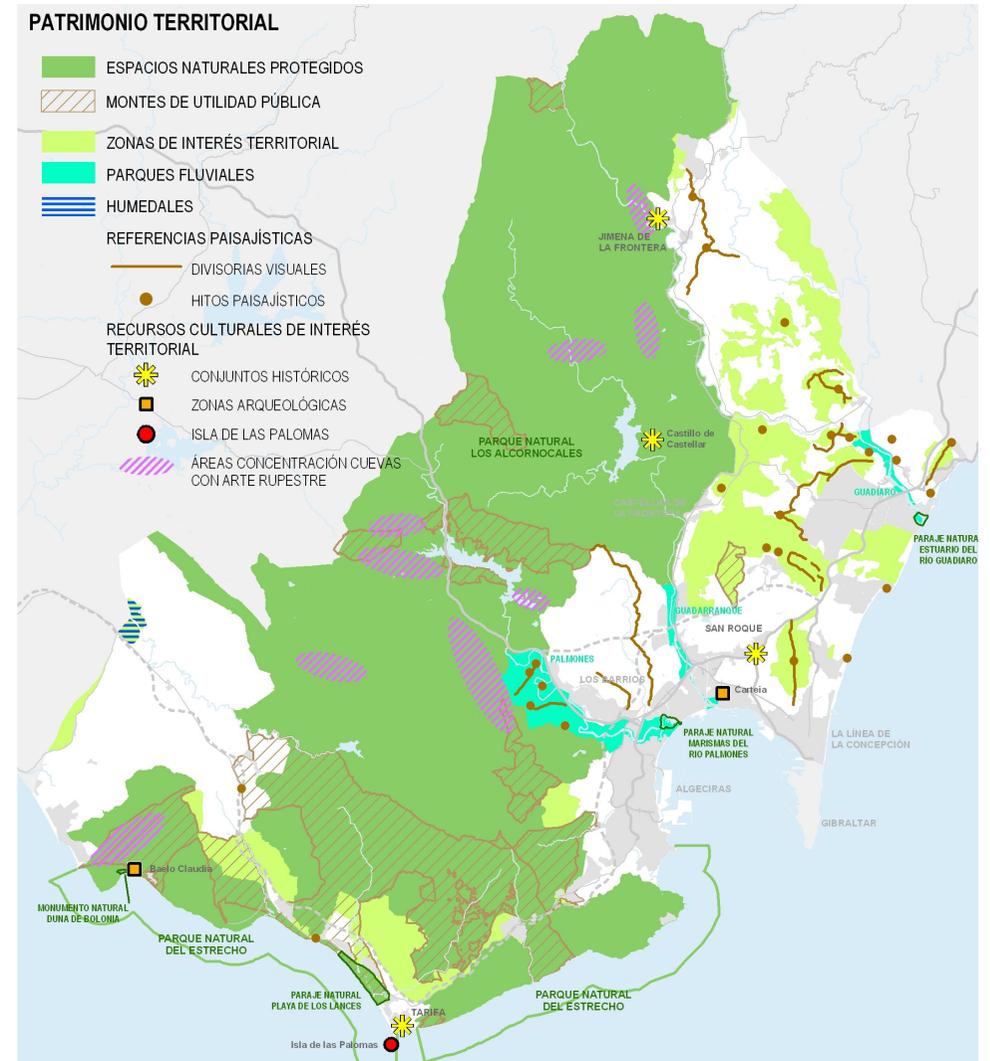
En este contexto, la propuesta del Plan contempla tanto la preservación y mejora de un territorio, donde predomina la presencia de valores naturales, con significativa presencia de patrimonio cultural emblemático y con un paisaje dotado de una gran singularidad, como la reconducción de procesos tendenciales de ocupación del territorio hacia fórmulas de una mayor integración entre usos y de éstos en el territorio. Se propugna, así, un cambio de orientación que propicie la progresiva configuración de una estructura urbana bien relacionada con su territorio y la introducción de criterios ambientales y paisajísticos respecto al medio natural en los procesos decisivos de carácter urbano, turístico e industrial. En un

escenario de futuro, el desarrollo de la Bahía como un espacio capaz de acoger nuevas actividades de calidad, ya sean económicas, residenciales, dotacionales, o de ocio y recreo, debe ir asociado al fortalecimiento de los valores positivos de su medio natural y a la progresiva corrección de los paisajes urbanos degradados.

El Plan establece las medidas necesarias para:

- Reconducir la intervención hacia acciones más respetuosas con las características de este territorio.
- Evitar inserciones que dañen un paisaje muy humanizado pero sujeto a patrones de integración con el medio natural.
- Salvaguardar los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica del Campo de Gibraltar.

Junto a los importantes recursos naturales y paisajísticos del Campo de Gibraltar protegidos por la normativa sectorial, el Plan reconoce, asimismo, el valor patrimonial de las vegas y los elementos integrantes de la red de drenaje natural, así como los bordes costeros, como componentes básicos de la identidad territorial, especialmente aptos para la ubicación de espacios libres y elementos lineales de relación y de conectividad ecológica. El Plan incluye, por tanto, una estrategia de activación del uso público y puesta en valor de estos espacios de interés (mediante el reconocimiento del valor de las actividades agrarias y otras compatibles como la adecuación para actividades de tipo recreativo, didáctico, científico, etc...), como fórmula para la integración de estos espacios en el sistema territorial, garantizando la conservación de sus valores.





Punta Camarinal. Al fondo, Loma de San Bartolomé y África

La estrategia de conservación del patrimonio territorial del ámbito se completa con la preservación y recuperación de los espacios libres vinculados al litoral mediante la articulación de varios instrumentos: la determinación del “corredor litoral” (200 m.), el establecimiento de protección territorial en varios enclaves de esponjamiento y/o valores naturales asociados a su posición supra-litoral (Palmones, Portichuelos y Guadalquítón) y la recomendación de estudiar la viabilidad de recuperación de las playas de la Bahía, especialmente El Rinconcillo, por su posición central.

■ **Protección de Espacios Naturales declarados y zonas de protección territorial**

Cerca del 60% del ámbito se encuentra sometido a régimen de protección especial por la legislación y planificación ambiental al estar incluido en la Ley 2/89 de Inventario de Espacios Protegidos de Andalucía y/o haber sido incorporado a

la Red Natura 2000. A estos espacios cabe añadir algunas zonas que por sus valores ambientales, su posición territorial y/o su interés paisajístico deben ser protegidas frente a los usos que pudieran alterar o degradar sus valores o potencialidades.

La propuesta incluye, por tanto, la identificación de las zonas con un patrimonio territorial relevante, tanto las ya reconocidas por la Administración ambiental como aquellas otras que reúnen otro conjunto de valores por los que deben ser objeto de protección. Su importancia radica en presentar elementos y procesos naturales de especial singularidad e importancia territorial, una localización estratégica a nivel territorial, constituir referencias paisajísticas con gran peso en la escenografía del Campo de Gibraltar y poseer potencialidades como posibles espacios libres de carácter supramunicipal. La configuración de algunos de estos espacios cumple, a su vez, la función de asegurar la conexión ecológica entre la costa y el interior, y la de establecer grandes espacio libres que mejoren la estructura general del espacio turístico del litoral mediterráneo.

El Plan establece, así, los siguientes espacios a proteger bajo la identificación de Zonas de Interés Territorial, incluidas en la protección territorial:

- Cauces y riberas de los principales ríos del ámbito (Jara, Palmones, Guadarranque, Guadalquivir y Guadiaro).
- Manchas forestales de valor naturalístico (alcornocal de Castellar-Pinar del Rey-Alcaidesa, alcornoques costeros de Guadalquivir y de Diente Borondo, acebuchales y matorrales de Jimena de la Frontera y norte del municipio de San Roque, bosques-isla, masas mixtas de Botafuegos -colindantes con el Parque Natural de los Alcornocales y con valores similares a este espacio protegido).
- Referentes paisajísticos del Campo de Gibraltar, entre los que se destacan las sierras litorales (Carbonera, del Arca, Almenara y Chullera).
- El Valle del Santuario, en el municipio de Tarifa, por configurarse como área de concentración de la avifauna migratoria en su paso a través del Estrecho y por su valor paisajístico en el conjunto del tramo litoral de Los Lances-Valdevaqueros.
- Otras áreas de importancia territorial, que por su localización estratégica a nivel territorial, suman diversas potencialidades (espacios libres, potenciación del acceso público al litoral, conectividad ecológica y freno a la conurbación desestructurada).

Además se incluye la protección territorial para los siguientes componentes singulares del valor paisajístico:

- Divisorias visuales, las cuales definen los principales horizontes del ámbito.
- Hitos paisajísticos, conformados por lugares elevados y miradores (cerros, peñones, etc.) y el entorno de elementos patrimoniales y culturales con imponente en el paisaje (torres vigías, faros, etc).
- Los humedales de Laguna de Tarifa y Los Derramaderos, que complementan la medida de protección contemplada en el Plan de Ordenación del Territorio de la Janda, y que tendrán consideración de zonas de interés ambiental-paisajístico.

Junto a éstos, cabe mencionar la protección que el Plan establece mediante otros instrumentos en los espacios conformados por el Corredor litoral y el Sistema de espacios libres vinculados al litoral y a los principales cauces fluviales del ámbito (Parques Fluviales: Palmones, Guadarranque y Guadiaro).

■ Protección, restauración y puesta en valor de los paisajes

El Plan concede al paisaje una significación territorial estratégica en el Campo de Gibraltar como valor patrimonial intrínseco, en su calidad de recurso turístico-recreativo, reconociendo su función social e identitaria y como factor para la recualificación del espacio urbano. En relación con este recurso territorial el Plan se plantea actuar con tres enfoques complementarios. En primer lugar identificando los elementos paisajísticos de mayor valor para ir introduciendo criterios de integración paisajística en todos los procesos de transformación y de construcción de nuevas infraestructuras o adecuaciones del medio que regula este Plan; en segundo lugar fomentando la valorización de los recursos paisajísticos a través de medidas de activación territorial de los paisajes y adecuación de itinerarios y miradores; por último actuando sobre los paisajes deteriorados de la bahía de Algeciras para posibilitar su regeneración y potenciando la recualificación de las zonas de mayor significación metropolitana.

El criterio paisajístico (a menudo ligado al ambiental), ha sido uno de los considerados como base de la definición del esquema de protección territorial descrito. En este esquema de protección, también se ha incluido la identificación y preservación de los principales elementos de referencia del paisaje (divisorias visuales, hitos paisajísticos). Además, el Plan establece una serie de determinaciones para regular procesos de transformación en el planeamiento urbanístico, los criterios de trazado y diseño en la red viaria, en infraestructuras con especial incidencia paisajística, como las energéticas y otras que se deben implantar con criterios de integración paisajística en el suelo no urbanizable.

El paisaje ha sido a su vez objeto central en el diseño de una política activa de conservación-uso público y consideración de la articulación territorial (sistema general de espacios libres), tanto en su función recreativa como identitaria, incorporando, además, los atractivos naturales, culturales y del paisaje a la oferta básica del espacio turístico. Esta política activa supera el planteamiento de una ordenación convencional de los usos recreativos y plantea una estrategia de activación territorial mediante la potenciación de la interpretación y el “uso culto”



de los paisajes en aquellos enclaves de valor paisajístico singular: la ensenada de Bolonia, la Isla de las Palomas, los Cerros del Estrecho y el entorno de Castellar-embalse de Guadarranque.



Por último, el Plan se plantea la recuperación de los paisajes degradados, debido a que la gran concentración de usos y actividades industriales en la aglomeración de la Bahía, junto con la inexistencia de criterios adecuados para las zonas residenciales o comerciales, ha provocado la acumulación de elementos desprovistos de interés y atractivo para la identificación ciudadana, marginalizando además los elementos del medio más característicos, como los cauces, el borde marítimo de la Bahía o los conjuntos de vegetación.

Por ello se plantea la conveniencia de actuar de forma coordinada entre la administración autonómica y la local para diseñar un nuevo referente visual para el

conjunto urbano de la Bahía de Algeciras, a través de un Plan Especial supra-municipal en el que se determinen las zonas del paisaje urbano que deben ser intervenidas para corregir su deterioro, minimizar los impactos visuales y recualificar los tramos residenciales de la Bahía. En dicho Plan se establecerán las tipologías de intervención, la identificación concreta de las intervenciones y su forma de obtención de los suelos que resulten necesarios, los instrumentos de intervención y los agentes responsables de ejecutar las mismas. De esta forma se pretende recuperar el potencial de estos espacios urbanos para asumir un papel de mayor cualificación y protagonismo en el futuro desarrollo urbano de la aglomeración.

■ Preservación e integración de los recursos culturales

El Campo de Gibraltar cuenta con una variada oferta histórico-cultural que incluye los conjuntos históricos de los núcleos de San Roque, Tarifa, Jimena y Castillo de Castellar, así como numerosos yacimientos arqueológicos y bienes de interés arquitectónico, a los que cabe añadir el Peñón de Gibraltar como elemento geográfico e histórico complementario.

Las propuestas del Plan están orientadas a la identificación de los recursos culturales (antiguos cortijos, eras, molinos, bunkers, etc.) hasta su definitiva incorporación en los catálogos y protección específica por los instrumentos de planeamiento general. Asimismo, se recogen los bienes incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía. Por último, se reconoce la oportunidad de potenciar su integración con otros espacios de interés metropolitano, en especial, con el sistema de espacios libres, y así como su puesta en valor como atractivo turístico y como alternativa en las actividades educativas y de ocio de la población residente.

La propuesta del Plan recoge la definición de los denominados Recursos culturales de interés territorial, los cuales se corresponden con elementos y edificaciones que además de mantener un reconocido valor histórico-cultural, presentan una localización adecuada en relación a su incorporación o cercanía a los espacios libres, parques fluviales metropolitanos e itinerarios recreativos. Se han identificado así, los siguientes Recursos culturales de interés territorial:

- Conjuntos históricos: Jimena de la Frontera, San Roque, Tarifa y Castillo de Castellar.

- Áreas arqueológicas: ciudad romana de Baelo Claudia, ciudad romana de Carteia, sitio arqueológico de Algeciras, necrópolis de El Rinconcillo, dolmen de Facinas y yacimiento del Cerro del Prado.
- Cuevas con representaciones de arte rupestre: XX enclaves con especial manifestación en los municipios de Tarifa, Los Barrios, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera.
- Construcciones defensivas: castillos (Castellar, Torre de la Almoraima, Jimena de la Frontera, Guzmán el Bueno, Torre Cartagena) torres costeras (Torre Almiranta, Torre de los Adalides, Torre del Fraile, Torre de Getares, Torre de Montelatorre, Torre de Entrerrios, Torre Guadiaro, Torre Caída de Guadiaro, Torre del Rocado, Torre de Punta Mala, Torre Nueva, Torre de las Palomas, Torre del Cabo de la Plata, Torre de la Peña, Torre del Rayo, Torre de Guadalmequí, Torre del Cabo de Enmedio); fuertes (Fuerte de San García, Fuerte del Tolmo, Fuerte de San Diego, Fuerte de Santa Bárbara); y los 209 bunkers situados a lo largo de todo el litoral del ámbito de los que se significan como de relevancia territorial los de Carteia, Campamento, Guadiaro, Guadarranque, Guadalquivir, San Enrique y La Línea de la Concepción, a los que se suman los de la Isla de Tarifa, que también incluye varias baterías defensivas.
- Cortijos: La Almoraima, Casa de Porqueriza, Cortijo Tinoco, Cortijo El Espadañal Bajo, Cortijo El Esparragal, Cortijo Sambana, Cortijo del Puerto, Cortijo de Dientes, Cortijo Don Carlos, Cortijo La Parra, Cortijo El Gordo, Casa Barroso, Cortijo de Almoguer o La Almoguera, Cortijo Grande de Guadarranque, Cortijo Viña El Patrón, Cortijo de La Cuesta del Carpintero, Cortijo de Palmosilla, Cortijo del Pedregoso, Cortijo del Almendral, Casillo del Pinar de Redón, Cortijo La Alcaidesa, Cortijo La Zahonera, Cortijo Mojones Blancos, Cortijo de Guadalquivir, Cortijo Borondo, La Solana, Venta Anchón, Rancho de Venta Anchón, Cortijo La Isla.
- Otros: Faro de Punta Carnero, Faro de Punta Camarinal, Molino del Gaitan, Molino de la Peña, Molino de Rodete, Puente sobre río Guadiaro, Acueducto de El Cobre, Acueducto de San Miguel, Acueductos de Bolonia.

Asimismo, el Plan recomienda que se definan los recursos culturales a integrar en el Espacio Cultural del Círculo del Estrecho, ligado a la presencia de restos

de poblamiento prehistórico en cuevas y abrigos con manifestaciones rupestres y a las construcciones defensivas del litoral.

3. El sistema de asentamientos y la ordenación territorial de los usos urbanos

A la vista de las distintas determinaciones recogidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y, considerando las características específicas y particulares de este ámbito, se contemplan los siguientes componentes de la propuesta de ordenación:

- Definición del esquema global de organización urbana:
 - Dos estructuras urbanas complejas, Bahía de Algeciras y el Territorio Turístico Mediterráneo, junto con varios núcleos vinculados, Pelayo a la Bahía y San Enrique al Territorio Turístico Mediterráneo.
 - La estructura rural tradicional de núcleos urbanos reconocible en ambas vertientes, núcleo histórico de Tarifa, núcleo costero de Atlanterra y núcleos históricos rurales de Castillo de Castellar y Jimena de la Frontera, además de los núcleos rurales de Castellar de la Frontera, Facinas, Tahivilla, Almarchal, Zarzuela, Cuartón, San Martín de Tesorillo y San Pablo de Buceite.
 - Núcleos turísticos y residenciales del Estrecho y vertiente atlántica, Zahara-Atlanterra, Lentiscal, Cuartón y Getares, además de otros dos núcleos en formación (Los Lances y Valdevaqueros).
- Configuración de un nuevo espacio de centralidad que contribuya eficazmente a la estructuración urbana del Arco de la Bahía y a la organización territorial del conjunto del ámbito, conformado por ámbitos con capacidad para acoger funciones centrales de servicios públicos y privados, adecuadamente relacionados con la red de transporte público metropolitana.
- Definición y desarrollo de un sistema relacional compuesto por las redes de transporte público, por la red viaria metropolitana y por la red de espacios públicos metropolitanos.

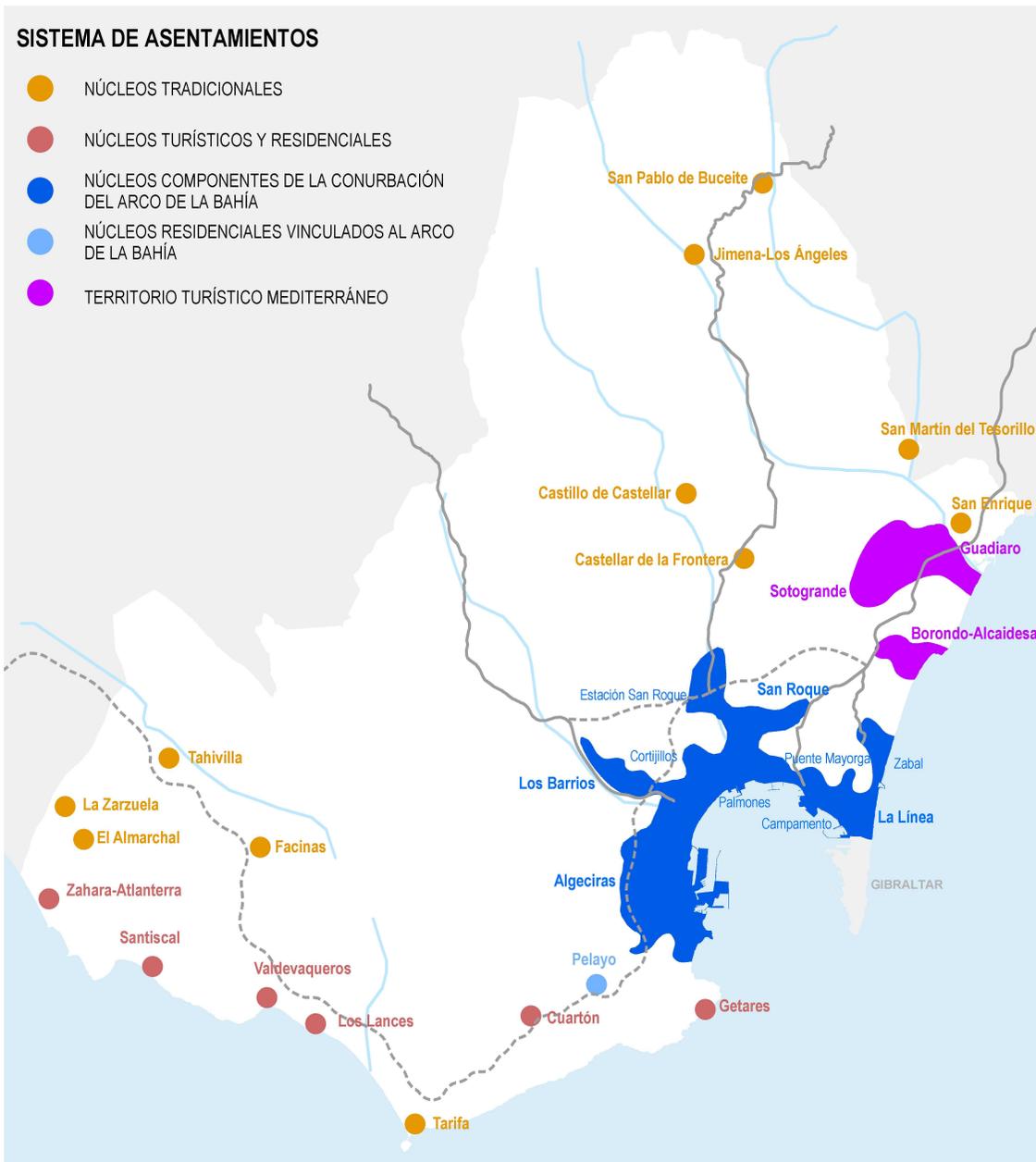


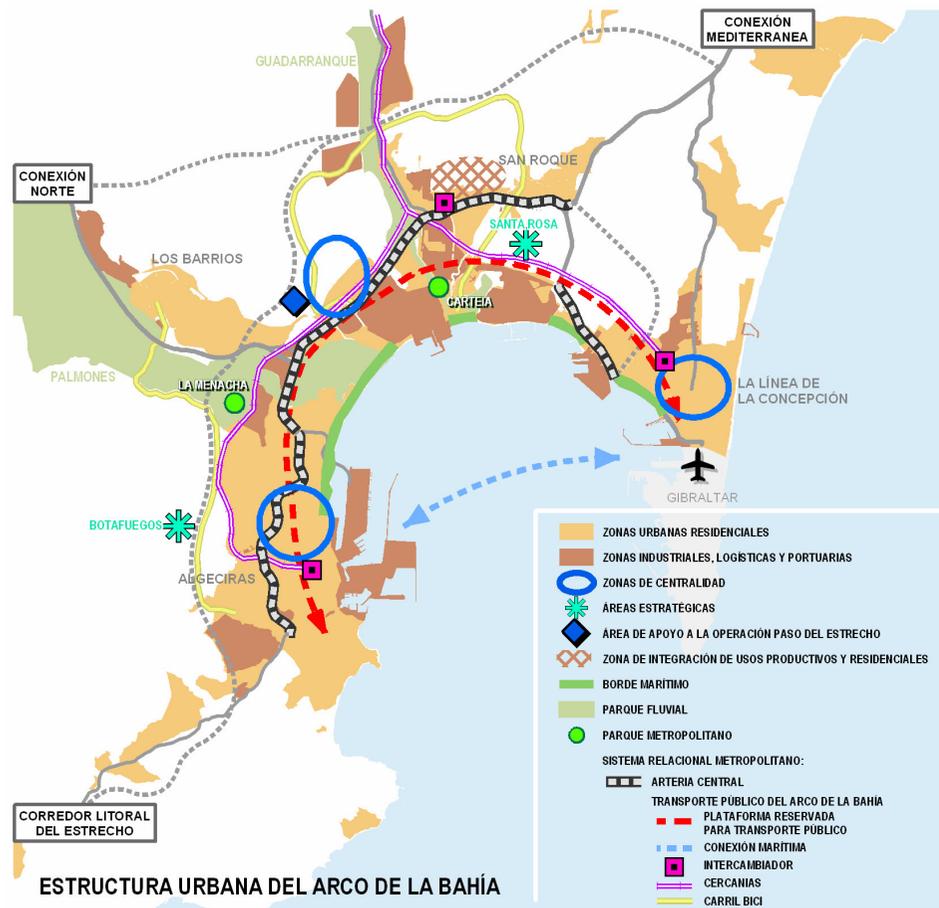
■ **El esquema básico del sistema de asentamientos**

En desarrollo de las determinaciones de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, los crecimientos de los núcleos urbanos que se planteen por el planeamiento urbanístico deberán mantener el modelo de ciudad compacta y garantizar las infraestructuras y dotaciones y, en especial, su viabilidad respecto a la dotación de agua, cumplimiento de parámetros energéticos y eliminación de residuos. También se incide especialmente en la integración de los valores naturales, paisajísticos y culturales más significativos en los criterios de ordenación, garantizándose la protección de los componentes del capital público natural, paisajístico, cultural y la prevención y defensa del dominio público.

Entre las medidas planteadas por el Plan para la cualificación de los crecimientos residenciales, se prioriza el desarrollo de suelos urbanizables en tipología de ciudad mediterránea compacta y se establecen determinaciones para la mejor adaptación de éstos a las características del entorno y a su diseño ecoeficiente. Asimismo, se hace hincapié en que la inundabilidad establece condicionantes estrictos a la planificación de sectores urbanizables en zonas con expectativas como son las proximidades de los ríos de la Jara, Palmones, Guadarranque, Guadaro y Hozgarganta.

El Plan establece que la ampliación de capacidad y ocupación territorial del sistema de asentamientos tendrá lugar mediante el desarrollo de suelos colindantes al núcleo consolidado aplicando el principio de contigüidad, a la vez que insta al planeamiento municipal a la identificación e incorporación de urbanizaciones o edificaciones irregulares en Suelo No Urbanizable, con las garantías que se determinan en la Normativa.





La estructura urbana del Arco de la Bahía

En relación con la estructura urbana de la Bahía de Algeciras, el Plan contempla como uno de sus principales contenidos la propuesta de un nuevo marco para su reestructuración, dando por finalizada la larga etapa de colmatación del territorio por acumulación de grandes unidades yuxtapuestas y desestructuradas. Para ello se plantea la acción combinada de medidas de reforzamiento de la cen-

tralidad supralocal, definición de nuevos sistemas de transporte público de viajeros, establecimiento y adecuación de los espacios libres metropolitanos y dotación de equipamientos públicos de índole territorial.

Para lograr este ambicioso propósito, el Plan identifica dos áreas de centralidad metropolitana reforzada: el centro remodelado de Algeciras (operación acceso central y articulación urbana de equipamientos supralocales) y un nuevo espacio de centralidad metropolitana en Los Cortijillos (Los Barrios), que funcionaría articulado con el nudo Taraguilla (San Roque). Estas dos áreas de centralidad se complementan con la situada en el núcleo urbano de La Línea, entorno al hospital y otras referencias supralocales. Estas áreas centrales deben estar correctamente articuladas con tres nudos del sistema de transporte público metropolitano (intercambiadores) que se describe en el capítulo siguiente.

En el nuevo espacio centralidad urbana de Cortijillos se combinan los usos residenciales, con equipamientos supralocales y otros usos terciarios con capacidad de atracción. En este espacio se estudiará, de forma preferente, la viabilidad de una estación para el tren de alta velocidad.

En el nuevo modelo es estructura urbana ocupa un papel central la reconversión de la actual carretera desdoblada N-340 en un gran avenida central que organice desplazamientos en transporte público y privado y que sirva de gran espacio relacional del Arco de la Bahía. El esquema de movilidad metropolitana contará asimismo con una red de carriles-bici que discurrirá por la avenida central y por otros itinerarios periféricos, pero relacionados con la movilidad de base diaria.

La viabilidad del área de centralidad de Los Cortijillos está condicionada por la existencia de grandes líneas eléctricas situadas al norte de Los Cortijillos y ligada al refuerzo de equipamientos y dotaciones comerciales en esa zona. Para ello, el Plan propone la posibilidad de nuevos crecimientos residenciales contiguos a los núcleos existentes, acompañados de equipamientos y dotaciones.

El esquema estructurante se complementa con los parques fluviales de Palmones y Guadarranque y con la recualificación del borde costero. Estos dos parques, apoyados en sendos elementos territoriales relevantes, tiene la misión de asegurar la permanencia de singularidades territoriales de alto valor para el reconocimiento identitario del territorio, proporcionar espacio libre las actividades de ocio, encuentro social y contacto con el medio natural y espacio de transición entre los intensivos usos urbanos y los usos rurales.



Ambos parques fluviales incorporan un parque público metropolitano plenamente acondicionado para el uso público, La Menacha en el Palmones y Carteia en el Guadarranque. Las características de estos espacios se describen en el capítulo siguiente posterior dedicado a la adecuación de espacios turísticos y recreativos.

Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) establece que es preciso consolidar el carácter de complejo industrial de la Bahía de Algeciras, propiciando el mantenimiento de su nivel de empleo mediante una clara contribución a su modernización y adaptación a las nuevas condiciones productivas y ambientales.

El Plan combina el propósito de consolidar la función portuaria e industrial de este ámbito con las oportunidades vinculadas al nuevo modelo productivo que se está gestando al inicio del siglo XXI. En este modelo no tendrán cabida las industrias y las formas de producción de energía que generen emisiones perjudiciales a nivel global o local.

Por ello, se actúa en un doble enfoque. Por una parte, adoptando medidas de cautela y reserva par asegurar que la función productiva básica disponga de condiciones territoriales para su evolución y acogida de las futuras necesidades relacionadas con el tráfico portuario, con las actividades logísticas asociadas y con actividades transformadoras compatibles, por otro, contribuyendo a resolver la mejora de los nexos con las redes territoriales (transporte y otras) y la relación urbana puerto-ciudad y zonas industriales-ciudad.

De esta forma se contemplan las áreas de reserva estratégica de Botafuegos y Santa Rosa. La primera estará destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demanden las nuevas necesidades derivadas de la intensificación de tráficos comerciales intercontinentales, sean éstos canalizados por un enlace fijo o por intensos tráficos marítimos, y asimismo, serán compatibles otras actuaciones de interés público de iniciativa municipal. La segunda, Santa Rosa, estará destinada a garantizar la disponibilidad de grandes superficies de suelo para futuras necesidades relacionadas con el cambio de modelo productivo de la Bahía de Algeciras.

■ Los nuevos crecimientos

La estrategia de recualificación territorial del ámbito se completa además con la definición de diversas áreas en las que el Plan pretende reorientar el modelo territorial hacia estructuras basadas en la cohesión de sus diversos componentes urbanos y con una implantación en el territorio que mejore la integración en el mismo y preserve sus valores y su atractivo. Para lograr estos objetivos el Plan establece unas determinadas opciones de crecimiento en aprovechamientos, siempre que éstos contribuyan decisivamente a la consolidación del modelo. El control del proceso se apoya en los límites de carga y en los condicionantes de implantación tanto desde el punto de vista funcional, urbanístico, como de metabolismo urbano y de integración en el medio natural y en el paisaje. El desarrollo de estas determinaciones corresponderá al planeamiento general, el cual podrá clasificar suelos con destino a nuevos usos turísticos, productivos y residenciales con estricta sujeción al cumplimiento de las condiciones establecidas, suficientemente justificadas y documentadas. De esta forma se espera conseguir la reorientación y mejora de los procesos de desarrollo urbano y favorecer una ordenación equilibrada que garantice la compatibilidad de usos, la integración ambiental y la cohesión territorial del ámbito, garantizando además el interés supramunicipal.

Los nuevos crecimientos destinados a la dinamización turística y reorientación del modelo se justifican por la necesidad de aprovechar el potencial de desarrollo turístico, orientándolo hacia fórmulas de implantación en el que prevalezca la presencia de establecimientos de alojamiento reglado, equipamientos y servicios, así como usos empresariales de actividades de ocio y deportivas, que consoliden los atractivos existentes y optimicen su capacidad de generación de empleo estable. En el tramo de litoral comprendido entre Gibraltar y el límite de Manilva se plantea una ordenación turística de baja intensidad global, fijando un volumen de aprovechamiento tope para todo el tramo mediante la fijación de una superficie máxima de sectores urbanizables de 380 hectáreas que se pueden acoger a esta opción y la fijación de parámetros estrictos de intensidad y composición de los aprovechamientos que garantizan su carácter turístico vinculado al modelo pretendido con generación de empleo y actividad económica. La definición de aprovechamientos edificables está plenamente orientada a la configuración de un modelo turístico basado en la identidad del territorio y en la integración en el medio ambiente local. Asimismo, se adoptan normas para prevenir la utilización incorrecta de estos instrumentos como fórmulas para el crecimiento de áreas urbanas insuficientemente vinculadas al modelo turístico que se

pretende implantar, fijando mínimos de plazas de alojamiento regular para las operaciones que se planifiquen.

Con esta estrategia se pretende combinar la movilización de este potencial endógeno como soporte de generación de empleo y actividad económica para el ámbito, con la asignación de un valor a estos espacios que refuercen la protección de sus valores ambientales. El cumplimiento y sujeción a los condicionantes establecidos se justificará en el proceso de revisión del planeamiento general mediante estudios específicos y de detalle.

Las propuestas para la dinamización turística del ámbito se concentran, con criterios diferenciados, en tres ámbitos: el litoral atlántico, el litoral mediterráneo y las zonas de interior. Para la zona atlántica se vinculan al ámbito recreativo-turístico de Tarifa en torno a su atractivo de naturaleza y a los deportes de viento. Para la zona mediterránea, en la franja litoral entre La Línea y Guadiaro en San Roque, se vinculan a la actividad turística en torno a deportes ecuestres (polo e hípica). Y en el interior para los ámbitos de Los Barrios, Castellar de la Frontera, San Roque y Jimena de la Frontera, se vinculan a sus valores natural-paisajísticos y al deporte del golf.

La identificación y localización de estos crecimientos serán definidas por el planeamiento general quedando ligados a la materialización efectiva de iniciativas empresariales que las ejecuten y desarrollen.

El Plan contempla, asimismo, medidas para permitir crecimientos urbanos que contribuyan a la estructuración del modelo de cohesión urbana que se propone. De esta forma se plantea la posibilidad al planeamiento general de clasificar suelos de carácter residencial, en la zona de El Guijo-Albacerrado en Tarifa, Los Barrios, El Cañuelo en el oeste de Guadiaro en San Roque y Hozgarganta en Jimena de la Frontera.

La propuesta de Los Barrios se justifica por la necesidad de reorientar y reforzar la estructura urbana del arco de la Bahía en cuanto a funciones centrales, así como por la necesidad que tiene el conjunto de la Bahía de suelos aptos para las operaciones de vivienda de protección oficial. En este sentido, se pretende propiciar en esta zona una ordenación equilibrada y compatible entre usos residenciales, equipamientos supralocales y servicios privados ligados a la posición central de este espacio, contribuyendo a la cohesión territorial del Arco de la Bahía.

Las áreas de Tarifa, de San Roque y de Jimena de la Frontera estarán ligadas a las necesidades de viviendas derivadas del incremento de empleo en el espacio turístico. A éstas se une el área de Taraguilla-Miraflores (San Roque) en la que se propone al planeamiento general la inclusión tanto de usos residenciales, como otros de carácter productivo como pequeña industria, servicios comerciales, servicios tecnológicos y logística urbana.

4. La articulación interna del ámbito y su integración con el exterior

El Estrecho de Gibraltar es un nodo estratégico para el transporte de mercancías a nivel mundial. Ya se ha insistido en el hecho de que este papel se reforzará en los próximos años, tanto por el incremento de funciones en las relaciones atlánticas como por las relaciones Europa-África. La integración de las diferentes y potentes infraestructuras de transporte planificadas para el ámbito permitirá que en el Campo de Gibraltar se integren flujos peninsulares e intercontinentales de máxima jerarquía. Ello conlleva fuertes exigencias en la ordenación de usos y en las redes territoriales, con el fin de optimizar el aprovechamiento de las oportunidades ligadas a este hecho y contribuir al buen funcionamiento de la estructura territorial de las relaciones intercontinentales.

En este contexto, es preciso plantear un esquema de ordenación territorial que optimice esta gran oportunidad para el ámbito y que facilite el incremento de relaciones de este nodo con el territorio peninsular. Para ello se requiere establecer un sistema de transportes integrado, que propicie la intermodalidad, tanto en transporte de pasajeros como en mercancías, y que estimule el desarrollo funcional y bien articulado de las actividades productivas.

La propuesta del Plan toma como punto de partida las decisiones ya adoptadas por la planificación de los sistemas de transportes de interés general y establece medidas y actuaciones que procuran su efectiva integración en el ámbito así como la mejora de las relaciones internas. Para ello, se deberán priorizar aquellas actuaciones que fomentan la eficiencia y el uso del transporte público en las relaciones internas de la Bahía.



Principales directrices de Ordenación en Transporte

- **Puerto.** Prevista la ampliación de las instalaciones de Algeciras, Campamento y Tarifa. Tratamiento de los accesos viarios y ferroviarios y relación puerto-ciudad. Integración en el sistema intermodal de transportes.
- **Conexión internacional Europa – África.** En estudio la construcción del enlace fijo a través del Estrecho. Reservas para instalaciones complementarias. Solución transitoria para la Operación Paso del Estrecho en época estival.
- **Aeropuerto.** Estudio de localización de un futuro aeropuerto que proporcione servicio al Campo de Gibraltar y al sur de la Costa del Sol.
- **Ferrocarril.** Reforzamiento de capacidad de la línea de conexión con Bobadilla, refuerzo de la Estación de San Roque para organización de tráficos de mercancía y nuevas conexiones con el Euromed y con la Bahía de Cádiz. Accesos a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) y a nuevos apartaderos para las Grandes Industrias de la Bahía (Acerinox, Endesa, Eon,...).
- **Transporte público de viajeros.** Futuro sistema de transporte metropolitano basado en una red de autobuses y estructurado por una plataforma reservada para transporte público en el arco de la Bahía con vocación de incremento exponencial de su participación en el conjunto de la movilidad metropolitana. Además se prevé el complemento de la red de cercanías y un transporte marítimo interno en la Bahía. Los autobuses dispondrán de plataforma reservada.
- **Dispositivos especiales** para los tráficos entre la Bahía y playas de Tarifa. Prioridad al paso de autobuses de servicio público, conexión marítima.
- **Red viaria.** Estructura organizada por los ejes primarios de conexión con la Costa del Sol (A-7) y con la Bahía de Cádiz y el Valle del Guadalquivir (A-381). Sobre esta relación básica se plantea la conexión con Tarifa y Vejer de la Frontera (A-48), la construcción de variantes, y posterior reordenación urbana de tramos de la N-340 y CA-34. Adecuación de viarios paisajísticos.



■ Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa

Las líneas de actuación previstas en las principales zonas en torno a la Bahía de Algeciras tienen por objeto que las infraestructuras existentes establezcan nuevas oportunidades de desarrollo y coadyuven a la mejora de la competitividad regional y nacional, así como al desarrollo de su área de influencia. Para el caso del puerto de Tarifa, la propuesta plantea su ampliación y reconversión, respondiendo tanto a la necesidad de satisfacer la falta de capacidad de sus infraestructuras para dar respuesta al tráfico generado y previsible en el futuro, como a la separación de usos portuarios y la consolidación del puerto de Tarifa como uno de los motores socioeconómicos y turísticos del ámbito.

Para ello, todas las intervenciones propuestas en los municipios del Campo de Gibraltar para mejorar la calidad de los servicios básicos, las infraestructuras de accesos y la adecuación de usos no productivos, deben tener como objetivo la mejora de la eficiencia del complejo portuario (Plataforma de actividades logísticas, políticas de modernización portuaria, actualización Plan Estratégico y Plan Director Portuario...).

Con este objetivo deben entenderse las directrices a desarrollar por los planeamientos urbanísticos de cada uno de los municipios, dirigidas a mejorar el grado de integración urbana del espacio portuario, especialmente de las zonas de contacto con los sectores centrales de sus ciudades y con el borde costero. Estas directrices deberán tener en consideración los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria.

• Mejora de los accesos a las instalaciones portuarias

Accesos ferroviarios

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras está acometiendo el desarrollo ferroviario ligado a los muelles en servicio y la dotación ferroviaria en los nuevos desarrollos portuarios en marcha. Concretamente, se ha prolongado el ramal ferroviario que llegaba a Isla Verde, se ha ejecutado una playa de vías en la zona posterior de la terminal de contenedores del muelle Juan Carlos I que permitirá recibir y evacuar trenes directos desde la Terminal, y también se ha puesto en servicio un haz de vías que hará las veces de terminal de expedición y recepción para el resto de muelles. Asimismo, está prevista la ejecución del acceso ferro-

viario a los nuevos desarrollos portuarios del Exterior de Isla Verde, consistente en un nuevo vial y ramal ferroviario interior que incorporará un haz o playa de tres vías que permitirá montar trenes de hasta 750 metros de longitud desde la Terminal Ferroviaria de Isla verde Exterior.



Este Plan propone dotar a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) de acceso ferroviario y mejorar las conexiones del puerto con la Zona de Actividades Logísticas y apartaderos ferroviarios para dar servicio directo a las grandes industrias instaladas en su entorno (Acerinox, Endesa, Eon,...).

Accesos viarios

Las actuaciones previstas en los accesos al puerto de Algeciras consisten en la duplicación del acceso sur y en la remodelación del falso túnel que limita la capacidad del acceso norte.

Toda la ordenación de los accesos viarios está, además, condicionada por la necesidad de garantizar las condiciones adecuadas de seguridad y tránsito de la circulación en las operaciones de embarque y desembarque del pasaje en la Operación Paso del Estrecho.



A largo plazo, las funciones de tránsito de pasajeros se refuerzan con el incremento de capacidad del puerto de Tarifa, el cual va a experimentar una ampliación de sus instalaciones para alcanzar una capacidad de movimiento de pasajeros de unos dos millones al año. Esta función portuaria requiere una conexión viaria a la red con capacidad suficiente para absorber los flujos intensos de verano y unos nuevos accesos desde la red viaria general (A-48) al puerto, sin pasar por el intrincado viario urbano de Tarifa.

El desarrollo del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa y su dimensionamiento está lógicamente condicionado, a largo plazo, por la viabilidad del enlace fijo. Es por ello, que este Plan recomienda que el proyecto se diseñe de forma modular, limitando los impactos ambientales y de transformaciones urbanas no deseables a las necesidades constatadas, para poder ir incrementando la capacidad del puerto de forma acompasada a las mismas.

- **Las áreas vinculadas a usos logísticos del Puerto de Algeciras**

El escenario de potencialidades del puerto en cuanto a actividades logísticas puede rebasar a largo plazo las superficies previstas en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras situadas en El Fresno y en Estación de San Roque.

El Plan considera que es preciso garantizar el total desenvolvimiento del potencial productivo y por ello propone la creación de la denominada Área Estratégica de Botafuegos. Esta reserva ha de tener una superficie mínima de 140 hectáreas y se localiza al oeste del núcleo de Algeciras, en colindancia con la nueva autovía A-48. Esta nueva área estratégica se destinará a acoger los usos y actividades que en el futuro requiera la mejor integración territorial de las relaciones intercontinentales de tráfico de mercancías y sus actividades logísticas asociadas, estén éstas ligadas al enlace fijo con África o a otro tipo de relaciones marítimas. Asimismo, serán compatibles en dicha área otras actuaciones de interés público de iniciativa municipal.

Vinculada a la Operación Paso del Estrecho (OPE), el Plan se plantea habilitar un espacio como área de apoyo en Los Barrios, cuya función será gestionar la clasificación de vehículos de la OPE en un área exterior al puerto de Algeciras. Esta reserva ha de tener una superficie mínima de 50 ha y se localizará en un paraje con viabilidad de acceso a la futura autovía A-7.

La reserva estratégica de Santa Rosa (San Roque) podría acoger asimismo algunas de las actividades productivas vinculadas con las oportunidades que genera la excepcional posición de Algeciras en la red de tráficos marítimos y en la existencia de un complejo industrial potente y dinámico.

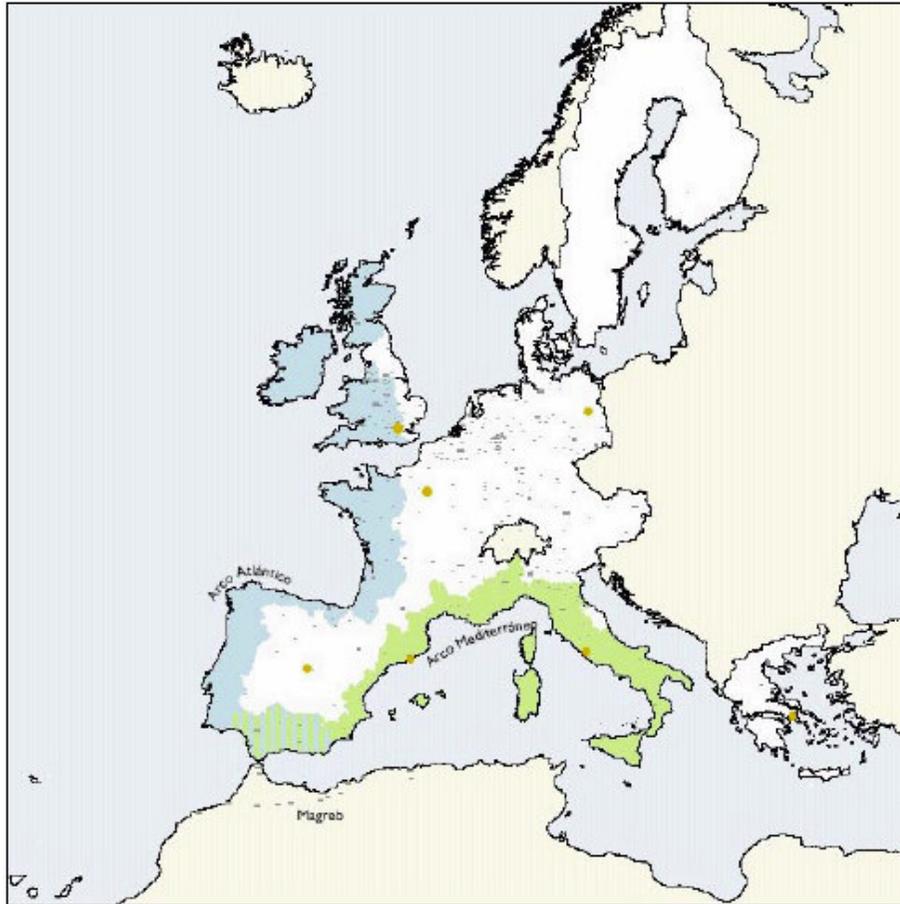
- **Conexión Europa – África: el Estrecho de Gibraltar**

La relación entre la Unión Europea y el norte de África, la instauración de un área de libre comercio en el Mediterráneo: la Zona Euromediterránea, llevará aparejado un aumento de las relaciones entre los continentes ribereños. La UE, que ya apuntó la necesidad de completar las infraestructuras de transporte y comunicaciones entre ambas zonas, ha encargado diversos estudios y documentos sobre varios aspectos del Magreb como su estructura empresarial y sus infraestructuras.

La importancia de esta conexión intercontinental radica en los beneficios en cuanto a comunicaciones, comercio e industria y, fundamentalmente, en la posibilidad de convertir las redes de transporte de España en un puente obligado de unión de las redes de Europa, África y América, dando lugar a una intensificación del tráfico y a elevar en mayor grado la ya privilegiada posición geográfica y estratégica de la Península, de forma que actúe como un punto de concentración y distribución de cargas hacia los tres continentes.

La mejora sustancial y estructural de la conexión Europa - África no puede ser viable si se considera como un proyecto aislado, ya que es necesario planificar la ordenación del territorio y particularmente las infraestructuras de transporte y comunicaciones en ambos extremos, que deberán integrarse funcionalmente con las infraestructuras actuales y futuras, por lo que se requiere una estrecha colaboración y un elevado grado de implicación.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía considera esta conexión intercontinental como una oportunidad para Huelva, Sevilla y Cádiz para “funcionar como terminales de intercambio entre modos de transporte hacia el Norte de África o las regiones del Arco Mediterráneo”, una nueva funcionalidad en la que el Estrecho de Gibraltar juega un papel decisivo.



En relación con el proyecto de construir un enlace fijo entre Tánger y Tarifa, se establece una reserva estratégica con una superficie mínima de 120 hectáreas destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demande la ejecución y funcionamiento de esta infraestructura, en el caso de que se declare viable y se programe. Si se desistiera de este proyecto, podrá desafectarse esta reserva. En todo caso, este Plan recomienda que si finalmente se construyera una conexión ferroviaria por el enlace fijo, ésta debería conectar con Algeciras y la reserva de

Botafuegos para poder aprovechar todo su potencial en el marco de una estructura urbana y productiva de nivel adecuado a esta función.

■ La conexión aérea

El Estrecho de Gibraltar necesita completar su esquema de relaciones de transporte con una potente conexión aérea que dé servicio a sus múltiples funciones territoriales relacionadas con el espacio europeo.

La posición del Campo de Gibraltar en la periferia peninsular, dotado de un gran nodo industrial y portuario con sólidas perspectivas de crecimiento y con un litoral en expansión turística, genera unas condiciones adecuadas para la dotación de un aeropuerto que se integre en la red de interés general.

Dicho aeropuerto se nutriría de la demanda de viajes europeos que relacionan la costa con diversos países emisores de turistas y residentes climáticos, así como de los viajes multipropósito relacionados con las funciones complejas de la aglomeración de Campo de Gibraltar. En los estudios iniciales que se están haciendo de posibles aeropuertos en la zona se concluye que existe una demanda que podría alcanzar el millón y medio de pasajeros al año. Durante un tiempo el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar puede cubrir las necesidades de esta demanda, pero a largo plazo es preciso prever la construcción de una instalación aeroportuaria que proporcione la accesibilidad aérea necesaria dando servicio al Campo de Gibraltar y a la Costa del Sol Occidental, como así se contempla en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Para concretar la ubicación conveniente y preferible de esta infraestructura es preciso abordar diversos estudios aeronáuticos, ambientales, paisajísticos, así como de conexión a las redes de transporte terrestre que permitan seleccionar la alternativa más idónea.

■ La red ferroviaria

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contempla para este ámbito la conexión ferroviaria de altas prestaciones con la línea costera mediterránea (Málaga) y con la Bahía de Cádiz. El trazado de esta última deberá tener en cuenta las instalaciones vinculadas al Enlace Fijo Europa - África.



Desde el Plan se propone, además de las ya señaladas ligadas al puerto, la mejora funcional de la línea Algeciras – Bobadilla, que incluye los ramales de Isla Verde y Algeciras – Estación de San Roque, con la finalidad de reducir los tiempos de los servicios actuales, así como la ampliación de la estación de San Roque y su vinculación con la ZAL Bahía de Algeciras. La actuación de mejora de las condiciones de la línea Algeciras-Bobadilla para que soporte los tráficó de mercancías resulta costosa y compleja desde el punto de vista ambiental, debiendo el proyecto adecuarse a las características del medio, plantear las menores afecciones posibles, y recoger todas las medidas correctoras necesarias.

Por último, para mejorar la accesibilidad interna en el ámbito, el Plan propone estudiar la viabilidad para establecer nuevos servicios de transporte de cercanías para pasajeros con Jimena de la Frontera y reducir los tiempos actuales.

■ La red de transporte público metropolitano

El Estrecho de Gibraltar es reconocido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía como nodo de transporte de nivel regional, por lo que la dotación de equipamientos y servicios de gestión del transporte resultan prioritarias. Ello justifica además, la constitución en febrero de 2006 del Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar, cuyo objetivo principal se centra en el incremento de la participación del transporte público en la movilidad general del ámbito. El Nodo del Estrecho de Gibraltar debe ser objeto de un Plan Metropolitano, en el que quede definido un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en criterios de sostenibilidad.

Por ello, con objeto de fomentar la intermodalidad de los desplazamientos, completando los modos de transporte público existentes, y mejorar la movilidad en el arco de la Bahía, el Plan incorpora la creación de una plataforma reservada de transporte público que conectará Algeciras con La Línea de la Concepción atravesando Los Barrios y los núcleos de La Menacha, Palmones, Carteia-Guadarranque, Campamento y Puente Mayorga.

El trazado debe procurar la proximidad con las zonas de mayor densidad urbana de los municipios de la Bahía. A tal efecto, el Plan plantea aprovechar la futura reordenación urbana propuesta en los tramos viarios de la N-340 entre Algeciras-San Roque y la CA-34 (San Roque-La Línea), incorporándolos a la futura plataforma de transporte colectivo.

El Plan propone además, la implantación de tres intercambiadores de viajeros en el ámbito, ubicados en los núcleos de Algeciras, Taraguilla (San Roque) y La Línea de la Concepción, así como una estación/apeadero para transporte público de viajeros por carretera en Tarifa.

Se plantea, por último, estudiar la viabilidad de la conexión marítima para transporte público de viajeros entre La Línea de la Concepción y Algeciras, así como la posible idoneidad de una conexión similar pero de carácter estacional que de acceso a la población de la Bahía a las playas de Tarifa en época estival.

• Intercambiador de viajeros en Algeciras

En Algeciras se produce un importante trasbordo de viajeros, entre los tres modos de transporte presentes en la zona, viario, ferroviario y marítimo, por el triple motivo siguiente:

- Relación con Ceuta, cuyo nexo de unión con el resto del territorio nacional se produce exclusivamente por vía marítima y a través de Algeciras, con la que además mantiene relaciones bilaterales crecientes, de tipo económico y de servicios.
- Paso de ciudadanos magrebíes radicados en España y en el resto de Europa, con afluencias puntas en verano. Flujos turísticos, especialmente en verano, pero que se van incrementando progresivamente a otras épocas del año.

Para mejorar las disfunciones que actualmente se producen como consecuencia de la dispersión entre las diferentes terminales, cabría plantear un intercambiador modal de transporte carretera-ferrocarril, localizado junto a la nueva terminal marítima, o bien la localización de una nueva estación de autobuses en contacto con la actual estación de ferrocarril, alternativa más viable ya que la construcción de la nueva estación de autobuses está proyectada en este emplazamiento, por lo que habría de conectarse este enclave mediante un elemento de transferencia sobre el antiguo cauce del río, con la terminal marítima. Ello exige un estudio específico de la zona que abarca las actuales terminales, que contemple las soluciones a adoptar para resolver los respectivos accesos, viario y ferroviario y la posible centralización total o parcial de dichas terminales, que permitiría una mayor rentabilización de las instalaciones y servicios.

- **Intercambiador de viajeros en La Línea de la Concepción**

La potenciación de las instalaciones portuarias de La Línea para el tráfico de viajeros, especialmente con Ceuta, y el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar, pueden justificar la implantación en la zona de un intercambiador viario-marítimo-aeroportuario, que facilitaría especialmente los flujos turísticos hacia la Costa del Sol y de ésta hacia Marruecos.

- **Intercambiador de viajeros en Taraguilla (San Roque)**

Este intercambiador se propone como nexo de unión entre el Arco de la Bahía y el interior del ámbito, y como tal supondrá una importante mejora de la articulación territorial interna.

- **La red viaria**

La red viaria, centrada en los ejes de la conexión norte (A-381) y la conexión mediterránea (A-7), debe ser el soporte de las relaciones de movilidad urbana metropolitana, tráficos de pasajeros del Estrecho y parte de los tráficos de mercancías que no son captables por otros modos de transporte.

Con el objeto de mejorar la conexión con el exterior y facilitar el acceso a todo el territorio, el Plan realiza la siguiente jerarquización de la red viaria:

- Red exterior: Viarios de conexión con los grandes ejes regionales-nacionales del centro y norte peninsular (A-381) y el oeste mediterráneo (Autovía del Mediterráneo), junto con el arco de interconexión entre ambos y los viarios que favorecen las conexiones subregionales tanto litorales, con la Bahía de Cádiz, como internas con el ámbito territorial de Ronda. Incluye, asimismo, la mejora o la creación de nuevos accesos viarios al puerto de Algeciras, al puerto de Tarifa y a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque), con los cuales el Plan persigue conseguir la integración plena del sistema portuario en el territorio.

Junto a éstas, el Plan recoge las actuaciones que sobre las conexiones exteriores están previstas por la planificación sectorial y propone algunas mejoras:

- Nuevo itinerario de conexión de alta capacidad entre la A-381 y la A-7 (variante de la A-7) en las proximidades del núcleo de Los Barrios, considerando su posible futura integración en la organización urbana de la ciudad. Para ello el planeamiento urbanístico de Los Barrios ha de mantener la reserva prevista en el Plano de Articulación Territorial para la futura construcción de una variante.
- Nuevo itinerario A-48 Vejer de la Frontera-Tarifa-Algeciras (Autovía de la Luz, de alta capacidad).
- Recomendación de un nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a esta ciudad.
- Refuerzo de capacidad de la A-405, con el objeto de mejorar las conexiones con el interior de la región.

- Red de articulación interior: Viario complementario del anterior cuya finalidad es mejorar las conexiones en el interior del ámbito.

La propuesta recogida por el Plan para esta red de articulación interior es la siguiente:

- a) Nuevo itinerario de acceso a Atlanterra desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal, con objeto de diversificar los tráficos y evitar la sobrecarga de tráficos de paso en Zahara de los Atunes. La ejecución de este itinerario estará ligada a la ordenación de este ámbito y sus nuevos desarrollos.
- b) Ejecución de la variante de San Martín del Tesorillo (A-2102), propuesta por el Plan Más Cerca.
- c) Acondicionamiento, mejora y/o seguridad vial de varios itinerarios: A-2102, de conexión de San Martín del Tesorillo y la A-7, propuesto por el Plan Más Cerca; A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2102; A-2101, de conexión de Jimena con San Martín del Tesorillo; CA-9207, de acceso al Complejo Medioambiental Sur de Europa y el viario de acceso a las instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones, que incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque).

A ellos se suman los denominados viarios paisajísticos, ejes interiores que transcurren por Espacios Naturales Protegidos y presentan gran interés paisajístico. Tendrán la consideración de carreteras turísticas y mantendrán características



poco impactantes (trazado, anchura, señalización, etc.) para evitar en la medida de lo posible las alteraciones del medio natural por el que transcurren. Además de una adecuada señalización, estos viarios contarán con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a dicha actividad recreativa. También podrán contar con aparcamientos de pequeña dimensión y carril bici.

El Plan recoge, asimismo, que el tramo de la N-340 Tarifa-Algeciras tendrá consideración de carretera paisajística, una vez que dicho viario haya pasado a formar parte de la red de articulación interna, y a su vez, acogerá una plataforma reservada de uso estacional para la circulación preferente de transporte público colectivo entre la Bahía de Algeciras y las playas de Tarifa.

Se contempla la interconexión entre los trazados de los sistemas viarios, carriles bici y paseos peatonales de los municipios litorales del ámbito (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción) en las franjas donde existan suelos urbanos colindantes.

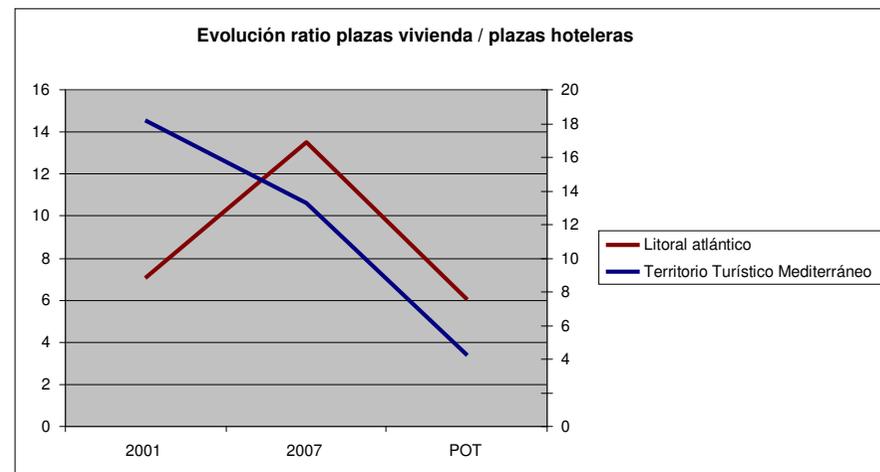
Por último, se plantea la necesidad, una vez ejecutados los nuevos ejes exteriores de primer nivel (autovías Algeciras-Tarifa, Algeciras-San Roque y San Roque-Campamento), de realizar la reordenación urbana de los tramos Algeciras-San Roque (N-340) y San Roque-La Línea (CA-34) con el objeto de transformar estas vías en ejes blandos, de generación urbana, que puedan ir complementados con plataformas de transporte colectivo y movilidad alternativa.

5. Configuración y ordenación del espacio turístico y recreativo

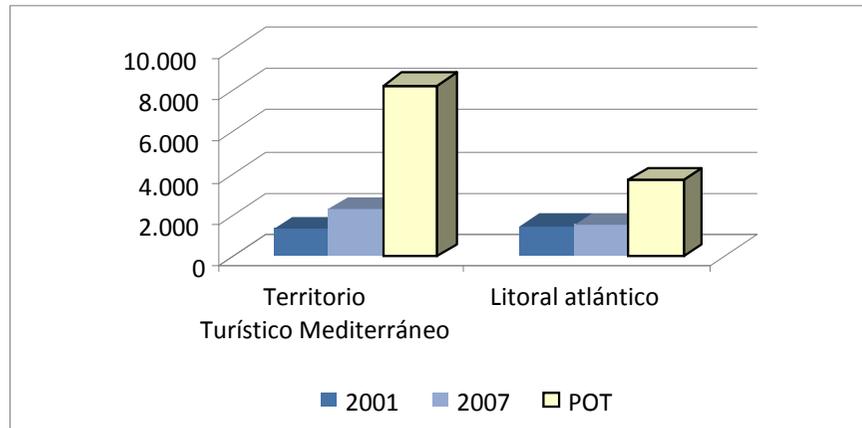
■ Ordenación del espacio turístico

Para la ordenación y adecuación del espacio turístico se propone una estrategia general basada en la competitividad, en la identidad y en la capacidad de ofrecer una experiencia diferente. Este planteamiento general goza de respaldo ge-

neralizado en la estructura social y productiva del ámbito. Para lograr un objetivo de estas características es preciso fomentar y facilitar el desarrollo e implantación de establecimientos empresariales (alojamiento, ocio, comercial, salud, actividades deportivas y recreativas...) y crear condiciones para que la ordenación urbanística configure espacios turísticos bien ordenados y de calidad urbana y ambiental.



El Plan se posiciona totalmente a favor de la utilización de los mejores espacios turísticos litorales para el desarrollo, ambientalmente bien integrado, de operaciones de alto contenido en plazas hoteleras y establecimientos turísticos de ocio, comercio y actividades. De esta forma se pretende mejorar sustancialmente la relación entre plazas en viviendas de uso turístico y plazas hoteleras, que en el conjunto del ámbito subió del 7 al 8 entre 2001 y 2007, previendo el Plan una mejora hasta solo 5 plazas residenciales por cada plaza hotelera. Para ello, se propone al planeamiento general la posibilidad de identificar suelos para la dinamización turística con elevado contenido de empleo y producto turístico de alto atractivo turístico y refuerzo de la competitividad. El Plan se plantea como objetivo la incorporación de un mínimo de 4.050 plazas hoteleras en el litoral, parte de ellas en el más alto nivel de categoría.



• Componentes del espacio turístico

El espacio turístico está constituido por cuatro grandes ámbitos con los componentes que se indican:

- El espacio natural-turístico de la vertiente atlántica, con los núcleos urbanos de Zahara-Atlanterra, Vadevaqueros, Los Lances, Tarifa, El Cuartón y Getares. Incorpora la ensenada de Bolonia y sus recursos naturales y culturales, el frente litoral de los Lances y Valdevaqueros y sus espacios urbano-turísticos, playas de Tarifa y la isla de las Palomas y los cerros del Estrecho.
- Los núcleos urbanos ligados al Territorio Turístico Mediterráneo: Portichuelos-Alcaidesa-Borondo, Sotogrande-Guadiaro.



- El espacio rural-natural ligado a Los Alcornocales con los cascos históricos de San Roque y Jimena de la Frontera, el área de activación territorial del Castillo de Castellar-Guadarranque, las adecuaciones turístico-recreativas existentes o que puedan ser desarrolladas, y los itinerarios y espacios de uso público establecido en el Parque Natural de Los Alcornocales.
- El espacio portuario e industrial de la Bahía, que reúne los lugares atractivos para el turismo industrial del puerto y grandes industrias de la Bahía de Algeciras y el espacio portuario de relación con África y de recepción de cruceros.

La interpretación de este Plan sobre los referentes estratégicos del espacio turístico del Campo de Gibraltar se fundamenta en dos relaciones existentes y otras dos potenciales:



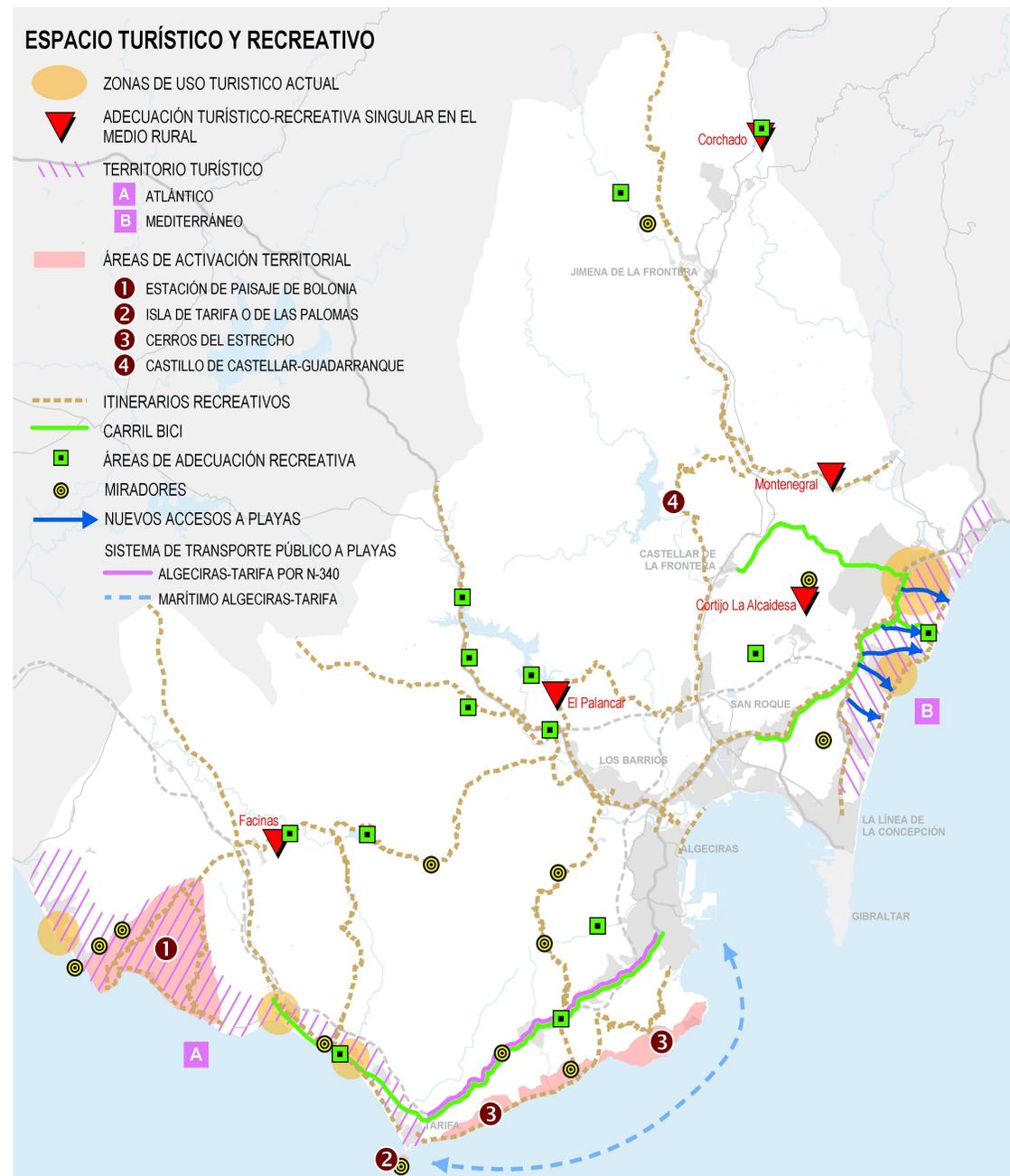
- Integración del litoral atlántico del ámbito (Tarifa, Los Lances, Valdevaqueros, Bolonia y Atlanterra) en un mismo destino turístico (Costa de la Luz-Cádiz) junto con Barbate, Vejer de la Frontera, Conil de la Frontera y Chiclana de la Frontera.
- Relación diferenciadora del espacio turístico-residencial Guadiaro-Sotogrande-Alcaidesa respecto al destino turístico Costa del Sol, enfatizando su marcada identidad diferencial y marca personalizada.
- Reconocimiento de los componentes comunes del espacio natural Alcornocales con zonas próximas de La Janda, con Grazalema y con el Valle del Genal, de potencial turístico rural y de naturaleza.
- Oportunidades de la conexión con Marruecos, a través de Ceuta y Tánger, que refuerza el atractivo turístico del ámbito, por las posibilidades excursionistas de ambiente exótico que ofrece.

Para cada uno de los cuatro grandes ámbitos del espacio turístico se establecen en el Plan las siguientes orientaciones y determinaciones:

Espacio natural-turístico de la vertiente atlántica

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifican tres áreas de activación territorial: Estación de Paisaje de Bolonia, Isla de las Palomas o de Tarifa y Cerros del Estrecho, cuyo contenido se desarrolla en apartado posterior.
- Ordenación de Zahara-Atlanterra. En coherencia con lo establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, pendiente de aprobación, se establecen determinaciones para la ordenación de forma coordinada de la franja litoral entre Zahara de los Atunes (Barbate) y Atlanterra (Tarifa), al que se incorporan además criterios de integración paisajística. Esta ordenación intermunicipal debe propiciar la reorientación del ámbito hacia otro modelo turístico con mayor participación de los establecimientos turísticos empresariales, reduciendo el alojamiento residencial de temporada, la inte-



gración del espacio turístico en el territorio y el establecimiento de una red de transporte público y conexiones internas en medio no motorizados, junto con la ordenación de los espacios que deben ser destinados al uso y disfrute público.

- Ordenación de Los Lances. El Plan plantea al planeamiento general de Tarifa la formulación de un instrumento de ordenación que incorpore el ámbito de influencia inmediato de la N-340 en el frente de La Peña-Los Lances y el espacio costero (incluido en el Parque Natural del Estrecho), con objeto de desarrollar un enfoque de ordenación integral que considere la consolidación del modelo de establecimientos turísticos de pequeña y mediana dimensión, la integración de los espacios urbanos, y la ordenación de los usos recreativos de las playas y su entorno, así como los usos náutico-deportivos, compatibilizando estos usos con los valores naturales existentes, especialmente los hábitats de interés y las especies protegidas y migratorias y ordenando los desplazamientos longitudinales en medios no motorizados y transporte público.
- El ámbito turístico-recreativo de Tarifa tiene como finalidad ordenar y canalizar las potencialidades existentes en torno a dos segmentos de especial importancia en este ámbito: turismo de viento (surf, windsurf y Kitesurf) y turismo de naturaleza, complementados por la corta temporada de sol y playa estival.

Territorio Turístico Mediterráneo

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifica un ámbito de dinamización turística mediterránea, comprendido entre el litoral y la A-7 y su continuación por la A-383, en el que se incluyen las zonas de Portichuelos, Alcaidesa, Borondo y Los Pinos.
- La incorporación a la explotación turística de parte del litoral existente entre los suelos urbanos y urbanizables al norte de la Línea de la Concepción y los suelos urbanos de La Alcaidesa. Esta incorporación debe ser compatible con la preservación de un tramo libre de litoral para evitar los fenómenos indeseables de conurbación continua.

- En el ámbito de Borondo contiguo a Sotogrande se identifica un espacio de elevado valor natural y paisajístico. La propuesta para esta zona se justifica por la conveniencia de ordenar el aprovechamiento turístico de este espacio, posibilitando la conservación de los valores naturales, reservando suelo para el acceso público a la naturaleza y al paisaje litoral. En su entorno próximo se ubican espacios turísticos con instalaciones de elevada calidad y prestigio internacional, por lo que una actuación en este ámbito se plantea con el fin de: mantener y potenciar el segmento de mayor nivel en el mercado turístico europeo con establecimientos hoteleros de alta calidad y de características singulares, integrados en el medio natural; facilitar la integración del espacio turístico de La Alcaidesa en el ámbito territorial de Borondo; y habilitar los recursos territoriales de las playas, el alcornocal y el entorno fluvial del río Guadalquivir para reforzar las dotaciones de espacios libres metropolitanos con fines de uso público y recreativo.
- Espacio del polo y la hípica. En la zona de la vega del Guadiaro y su área de influencia se impulsará la instalación en el suelo no urbanizable de explotaciones agropecuarias destinadas al uso recreativo de los caballos para diferentes usos, deportivos y de paseo. Así mismo se propone al planeamiento general de San Roque la incorporación al espacio turístico del ámbito litoral de Los Pinos en Guadiaro, que tendrá la finalidad de articular los componentes de mayor nivel y complejidad de las actividades de polo e hípica, localizando servicios especializados y servicios turísticos vinculados a los turistas ecuestres.

Espacio rural-natural ligado a Los Alcornocales

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifica un área de activación territorial en Castillo de Castellar-Guadarranque, cuyo contenido se desarrolla en apartado posterior.
- Se reconoce el interés público de las adecuaciones turístico-recreativas en suelo no urbanizable, con incorporación de alojamiento de dimensión unitaria no superior a 60 plazas. Entre éstas se identifican tres actuaciones preferentes para la iniciativa pública: Facinas (Tarifa), El Palancar (Los Barrios) y El Corchado (Jimena de la Frontera).

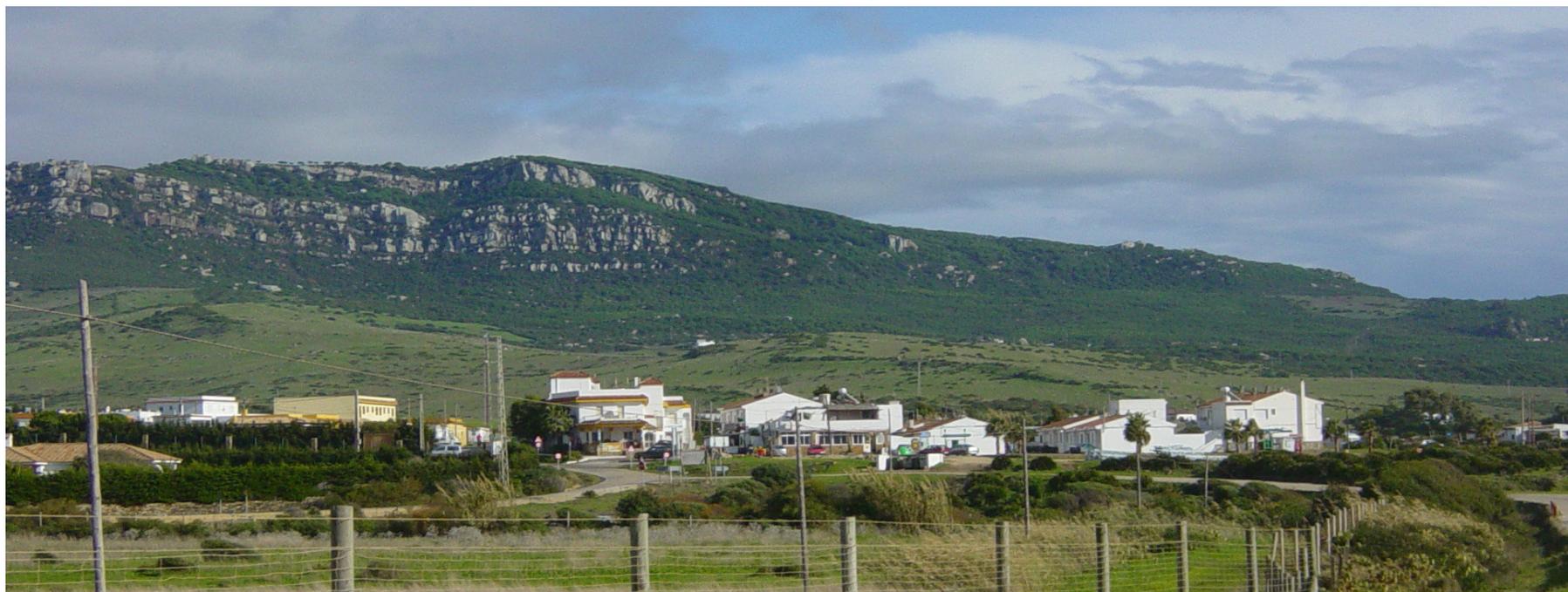


- Itinerarios recreativos y áreas de adecuación recreativa en espacios de especial interés rural y natural. Parte de los itinerarios recreativos debe ser compatible con los recorridos a caballo y parte de ellos con bicicleta. En todo caso se debe habilitar el recorrido adosado a la carretera Algeciras-Tarifa (cuando se desafecte del uso actual) y a la antigua carretera Jerez-Los Barrios para recorridos en carril-bici.
- Se recomienda la adecuación de puntos de especial interés paisajístico y naturalístico, compatible con la conservación de los valores existentes, tales como el entorno de los embalses, puntos de observación de fauna o formaciones de vegetación, de forma que sea posible su uso y disfrute.

Espacio de interés turístico ligado a los puertos

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se recomienda la adecuación de los puertos de La Línea de la Concepción y Tarifa para escala de cruceros. En el caso del puerto de Tarifa, el proyecto de la ampliación prevista incluye una terminal específica para dicho uso.
- Se recomienda la adecuación del espacio de tránsito de pasajeros de los puertos de Algeciras y Tarifa para su uso por parte de los turistas.
- Se recomienda la adecuación de determinados espacios del Puerto de Algeciras para propiciar y fomentar la visita de turistas a sus instalaciones.
- Se recomienda la adecuación de determinadas instalaciones industriales privadas para propiciar y fomentar su visita.



El Lentiscal y Loma de San Bartolomé

- **Ordenación del litoral**

Playas

Respecto a las playas se establece la obligatoriedad de realizar un acondicionamiento turístico de las mismas, dotándolas de servicios para facilitar la estancia, el confort y el ocio. Asimismo, se dispondrán nuevos accesos a las playas con déficit de accesibilidad, como es el caso de las localizadas al noreste del ámbito, entre Torre Nueva (La Línea de la Concepción) y la urbanización Sotogrande (San Roque).

Puertos

Se plantea la necesidad de adoptar medidas para facilitar la oferta de actividades náutico-recreativas, deportes subacuáticos y náuticos de vela y motor por parte de empresas turísticas en las instalaciones existentes, así como la introducción de medidas en la ordenación de los puertos para potenciar su uso como espacio de interés turístico, en actividades de hostelería, contacto con las actividades pesqueras y comerciales.

Para el puerto de Tarifa, y asociado a la ampliación prevista de sus instalaciones, el Plan recoge la oportunidad de su adecuación para la recepción de cruceiros y la adaptación de la dársena pesquera para el uso turístico (marina náutico-deportivo-pesquera).

Zona de Influencia Litoral

Se establecen criterios para que este espacio funcione como banda de protección de los suelos litorales actualmente libres, que en el caso de que estos fueran incorporados en un futuro al proceso urbanizador, deberán quedar como reserva especial para espacios libres y uso público, dotaciones de equipamientos y servicios a la población y a la actividad turística y alojamientos hoteleros.

- **Creación de nuevos elementos de atracción turístico-recreativa**

El Plan propone la puesta en valor e incorporación al uso público y aprovechamiento turístico de cuatro ámbitos concretos en los que se observa una especial potencialidad para que sus valores ambientales, naturales, paisajísticas y recrea-



Playa de Valdevaqueros, en el Parque Natural del Estrecho, Tarifa



Vista aérea de la Isla de Tarifa o de las Palomas



tivos lleguen a constituir nuevos elementos de atracción turística – recreativa, si bien para ello precisan de una intervención específica.

Se trata de las denominadas Áreas de Activación Territorial, en las que la ordenación está centrada en estrategias de potenciación y acondicionamiento de los recursos y espacios de valor desde un enfoque especialmente adaptado a criterios turísticos, bajo una perspectiva de generación de actividad y empleo.

Estación de Paisaje de Bolonia

La configuración del relieve en el entorno de la ensenada de Bolonia, en forma de gran anfiteatro, la calidad del paisaje y la fuerza simbólica de su patrimonio natural y cultural, justifican la singularidad y significación territorial de este ámbito a escala supramunicipal.

El adecuado acondicionamiento para el uso y disfrute público de este ámbito singular, precisa de una ordenación integrada, que se plantea mediante políticas activas que permitan incorporar parte de estos recursos a los atractivos turísticos del Campo de Gibraltar, poniendo en valor los recursos históricos de la ensenada de Bolonia, el potencial del Conjunto Arqueológico de Baelo Claudia y la potencialidad ambiental y paisajística del Parque Natural del Estrecho.

Con la implantación de la Estación de Paisaje de Bolonia se pretende configurar un espacio con carácter, dotado de un fuerte atractivo para segmentos de turismo de comportamiento no masificado, que constituya una referencia de escala regional en relación a la calidad original del territorio litoral en la zona de influencia del Estrecho de Gibraltar.

Isla de Tarifa o de las Palomas

La Isla de Tarifa tiene un importante potencial para acoger usos de interés turístico. Sus propios valores de vistas y paisaje, la singularidad de sus escenarios “defensivos” y especialmente su posición en el Estrecho de Gibraltar, la convierten en un lugar idóneo para formalizar la interpretación del patrimonio territorial como expresión de una estrategia identitaria y de uso público, con una propuesta de aprovechamiento centrado en el interés general.

La Isla puede estructurar los recursos turísticos relacionados con los flujos migratorios de especies, con los ecosistemas del Estrecho y con el patrimonio cultural

asociado al Estrecho de Gibraltar, actividades de investigación biológica, así como las relaciones con África en su dimensión artística y de comunicación.



Por su protección medioambiental (Zona de Regulación Especial B1 “Espacios costeros de interés naturalístico y paisajístico” del Parque Natural del Estrecho) y su fragilidad ecológica y paisajística, la propuesta se sustenta en fórmulas de intervención que garanticen la preservación de sus valores naturales. Así, el diseño de las actuaciones a desarrollar en la Isla deberá adecuarse a las directrices establecidas en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, favoreciendo la reutilización de construcciones en desuso y la eliminación de las que no tengan utilidad, en una ordenación que garantice la conservación de los valores existentes y con un diseño de funcionamiento basado en la autosuficiencia.

El cambio de uso de la Isla de las Palomas representa una oportunidad para formalizar un espacio de referencia que articule los valores patrimoniales, los flujos naturales y el carácter emblemático de Tarifa en el espacio geoestratégico del Estrecho.

Cerros del Estrecho

La franja comprendida entre Punta Camorro (Tarifa) y Punta del Carnero (Algeciras) cuenta con un especial potencial recreativo y de uso público vinculado a las perspectivas del Estrecho y del continente africano.

La ordenación de este frente litoral, perteneciente al Parque Natural del Estrecho, consiste en su activación territorial mediante la puesta en valor y acondicionamiento de sus recursos, especialmente basados en el potencial de las panorámicas que ofrece y en constituir el punto más meridional del continente europeo, para su integración en el conjunto de atractivos turísticos del ámbito, así como en la composición del sistema de espacios libres de interés territorial del Campo de Gibraltar.

La propuesta está basada en una ordenación unitaria de este ámbito en base al atractivo que representan los valores paisajísticos que presenta y se articula con itinerarios recreativos que ofrecen panorámicas diversas, apoyándose, asimismo, en la presencia de miradores y zonas de descanso.

Castillo de Castellar - Guadarranque

En el ámbito del Parque Natural de los Alcornocales, en el entorno del embalse del Guadarranque y del Castillo de Castellar se ha identificado un enclave de especial singularidad y potencial turístico y recreativo asociado a su patrimonio natural, a su vinculación al paisaje del agua del embalse y a la presencia de un bien histórico de interés como es el Castillo de Castellar (declarado BIC, con la categoría de conjunto histórico).

La estrategia de activación de esta zona mediante la adecuación de las posibilidades de uso recreativo y turístico de estos recursos desde una actuación de carácter supramunicipal contribuiría a su conservación y puesta en valor como atractivo representativo del interior del Campo de Gibraltar, así como su configuración y fomento como espacio de uso público.

La propuesta de ordenación compatibiliza la conservación del patrimonio territorial, la recuperación de las posibilidades del uso público y turístico del castillo y sus edificaciones anexas, y la preparación de la zona contigua al embalse para la realización de actividades deportivas y de relación con la naturaleza.

Ordenación del uso recreativo

Las medidas de ordenación del uso recreativo en el ámbito se centran en las siguientes cuestiones:

- Intensificar y mejorar el uso recreativo de los Espacios Naturales Protegidos, especialmente en el Parque Natural de los Alcornocales.
- Ordenar y canalizar la intensa demanda de uso del espacio de playas, en función de la capacidad de carga y del nivel de uso que soportan.
- Configurar una red de espacios libres y de uso recreativo que articule e integre el medio natural y el urbano.

Intensificación y mejora del uso recreativo en los Espacios Naturales Protegidos

La mejora de la red de infraestructuras y equipamientos de uso público en el interior de los Parques Naturales de Los Alcornocales y del Estrecho es un objetivo básico para la puesta en valor y aprovechamiento, de forma respetuosa con el medio, de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.

Para la consecución de este objetivo, el Plan apuesta por la creación de adecuaciones recreativas, así como redes de miradores e itinerarios recreativos, que conjuntamente con las vías pecuarias, articulan e interrelacionan todo el territorio.

Entre las adecuaciones recreativas se recogen, aparte de las ya previstas por la Consejería de Medio Ambiente en ambos Parques Naturales, tres nuevas propuestas por el Plan a localizar, respectivamente, en las inmediaciones de los Embalses de Guadarranque, Charco Redondo y Almodóvar, con el objeto de aprovechar las favorables condiciones recreativas de las láminas de agua.

Las redes de miradores y los itinerarios recreativos propuestas por el Plan recogen, asimismo, los puntos de observación y senderos planteados por la Consejería de Medio Ambiente para dichos Parques, a los cuales se añaden:



Cuatro miradores, localizados, respectivamente, en los hitos paisajísticos de las cimas de las sierras litorales de Carbonera y del Arca, en La Peña y en la Isla de Tarifa o de las Palomas.

- Varios itinerarios recreativos, algunos ya existentes o en realización, y de gran importancia como el Gran Recorrido GR-7 (E4), el Corredor Verde Dos Bahías, o la Puerta Verde de La Línea de la Concepción, y otros propuestos por el Plan con el objeto de potenciar la interconexión entre los distintos itinerarios y favorecer, de este modo, el reconocimiento global del Campo de Gibraltar. Se recogen, así, los siguientes itinerarios recreativos:
 - a) Sendero de Gran Recorrido GR-7 (Sendero Europeo E-4), cuya función es unir Tarifa con el Peloponeso. Recorre de sur a norte el ámbito a través del Parque Natural de los Alcornocales, conectando el litoral con la sierra. Es además el primer sendero señalizado a nivel nacional y el primer sendero intercontinental, ya que pasa de Europa a África. Desde el Plan se propone su prolongación hacia San Martín del Tesorillo a través de vías pecuarias para permitir su conexión con la parte oriental del ámbito.
 - b) Corredor Verde Dos Bahías (promovido por la Consejería de Medio Ambiente y la Diputación de Cádiz), que permitirá recorrer la totalidad de la provincia en sentido transversal, comenzando a orillas del Atlántico, en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, y terminando en el Mediterráneo, en el Parque Natural Marismas del Río Palmones. Mantiene una doble finalidad: ecológica, al servir de nexo de unión entre distintos espacios naturales, y socioeconómica, ya que puede convertirse en un marco idóneo para el desarrollo de actividades turístico-recreativas. Está siendo ejecutado por la Junta de Andalucía y transcurre íntegramente por cañadas; mantiene un trazado este-oeste suponiendo la conexión con el vecino ámbito de La Janda; y discurre durante gran parte de su recorrido por el Parque Natural de los Alcornocales. Su conexión a la altura del río Palmones con el sendero GR-7 permite la interrelación N-S y E-O del ámbito (en la parte occidental).
 - c) Puerta Verde de la Línea de la Concepción, primera fase de la actuación denominada Puertas Verdes del Campo de Gibraltar, iniciativa de la Consejería de Medio Ambiente, cuya función es conectar dicho núcleo urbano con su entorno natural a través de la red de vías pecuarias, y permitirá, junto con las Puertas Verdes previstas para San Roque y Algeciras, contar con una salida privilegiada al Parque Natural de los Alcornocales, a través de su entronque con el Corredor Verde Dos Bahías.
 - d) Carril bici Valle del Guadiaro-Algeciras, proyectado por el Ministerio de Fomento, que toma como referencia la autovía A-7 y supondrá la conexión de todos los núcleos de la Bahía.
 - e) Itinerario Río Almodóvar-Balcón de España, que conecta la costa de Tarifa con el interior a través de la vega del Almodóvar. Supone el acceso al ámbito colindante de La Janda y al conectar con el GR-7 (en La Peña) permite la interrelación de esta zona con el interior y el norte del Parque Natural de los Alcornocales. Su trazado discurre por vías pecuarias.
 - f) Itinerario por Bolonia, cuya función es acceder al frente litoral de Punta Camarinal-Punta Paloma, a través de Baelo Claudia y el núcleo de El Lentiscal, enlazando con el itinerario Río Almodóvar-Balcón de España en las proximidades de Facinas. Su trazado discurre por vías pecuarias y caminos existentes.
 - g) Itinerario Facinas-Embalse de Almodóvar, que supone la conexión del GR-7 y el itinerario Río Almodóvar-Balcón de España, permitiendo la relación este-oeste del ámbito. Su trazado discurre por el camino existente (antigua CA-221).
 - h) Itinerario por los Cerros del Estrecho, cuya función es conectar Tarifa y Algeciras a través de este espacio de especial interés ambiental (Parque Natural del Estrecho) y paisajístico (vistas panorámicas). Su trazado discurre por vías pecuarias.
 - i) Itinerario Cerros del Estrecho-Los Barrios, cuya función es conectar dicho núcleo urbano con el frente costero. Asimismo, supone la interconexión del Corredor Verde Dos Bahías y el itinerario por los Cerros del Estrecho, completando la trama de itinerarios recreativos de la mitad sur del ámbito. Discurre por el Parque Natural de los Alcornocales y el Parque Fluvial Metropolitano del Río Palmones. Su trazado discurre por vías pecuarias y senderos ya existentes.
 - j) Itinerario ruta de Los Alcornocales por la vía de servicio de la A-381.
 - k) Itinerario costero Torre Nueva-Sotogrande, cuya finalidad es conectar el frente litoral de La Línea de la Concepción y la urbanización Sotogrande, permitiendo el acercamiento y el acceso público a estas playas. Su traza-

do discurre por el sendero existente desde Punta Mala a La Alcadesa, desde donde deberá habilitarse su continuación hacia Sotogrande.

- l) Itinerario costero Playa del Rinconcillo-río Palmones-río Guadarranque-Carteia (dos tramos).

- **Ordenación de la demanda de uso de las playas**

En las playas de mayor grado de ocupación se desarrollarán mejoras dotacionales que garanticen la calidad y acondicionamiento de las mismas como espacios fundamentales de uso público metropolitano.

El principal problema de ordenación es el de accesibilidad, debido a la proliferación de vehículos privados que acuden desde la Bahía de Algeciras a las playas en fines de semana de primavera y verano. Esta demanda no es posible resolverla con un incremento de capacidad del viario y dotaciones de aparcamiento público en las playas. Por ello, el Plan plantea una solución que incluye al transporte público de funcionamiento estacional y adaptado a estos flujos.

El Plan plantea en primer lugar el incremento de oferta de playas con la incorporación al uso público de las playas de Portichuelos y Borondo-Guadalquítón. En segundo lugar se plantea una estrategia de movilidad para la relación Bahía de Algeciras-playas de Tarifa basada en el transporte público: servicios especiales de autobuses con paso preferente (plataformas reservadas u otras medidas), transporte marítimos y distribuidor longitudinal en Lances-Valdevaqueros en autobús y medios no motorizados.

- **Configuración de una red de espacios libres**

Corredor litoral

La franja litoral (comprendida por los terrenos de dominio público marítimo terrestre, las zonas de servidumbre de protección, y los terrenos colindantes que a la entrada en vigor del Plan estuviesen clasificados como no urbanizables o urbanizables sin instrumento de desarrollo aprobado, en una franja de al menos 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar) tiene una especial relevancia en la configuración de un sistema de espacios libres y de uso recreativo para el ámbito, por lo que se establecen medidas para su protección y adecuada utilización y, en su caso, recuperación.

Espacios libres vinculados al litoral y a los cauces fluviales. Parques Fluviales y Parques Metropolitanos

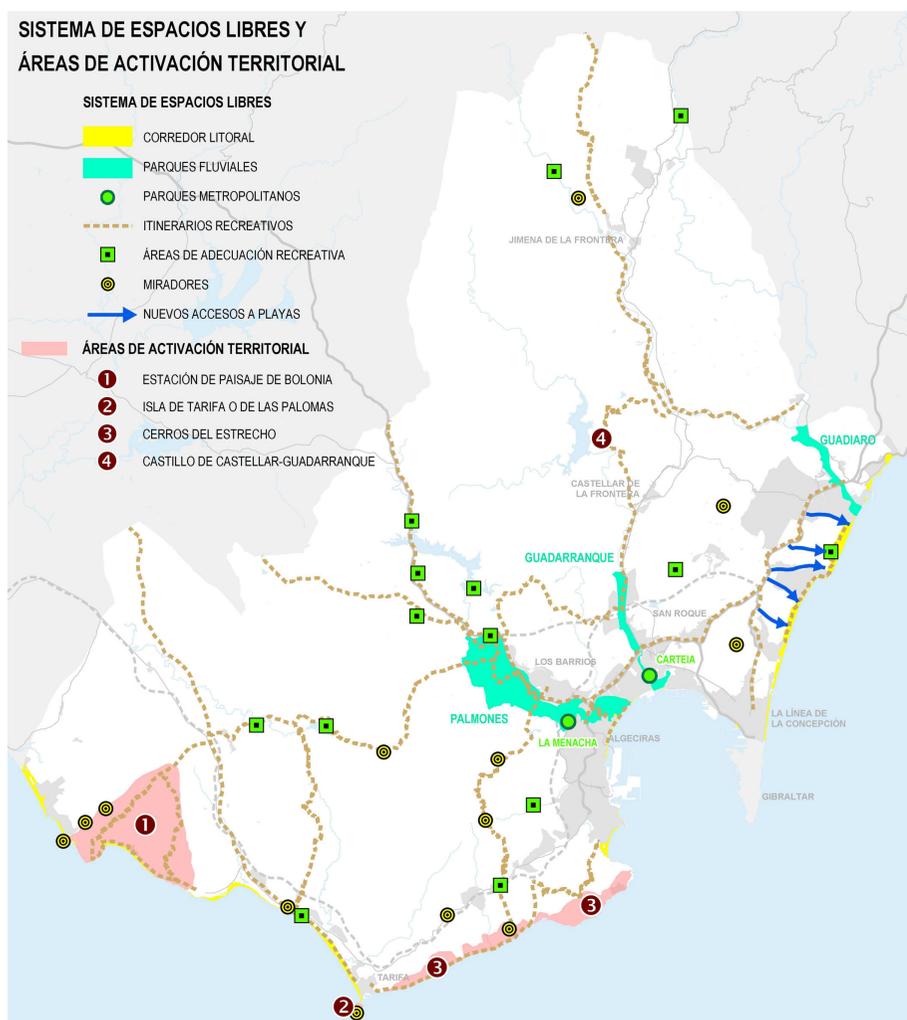
El Plan propone la creación de una red de espacios libres apoyada en elementos naturales de la red hidrográfica que estructuran transversalmente el territorio y le dotan de valor ambiental.

Se prevén actuaciones en los principales cursos fluviales para su incorporación al sistema de espacios libre de uso público conformando parques fluviales, para los cuales se adoptan medidas de protección (serán considerados sistemas generales de espacios libres o suelos no urbanizable de especial protección) y de mejora (supondrán la restauración e integración socioambiental de márgenes y riberas).

Asimismo, para poner en valor sus recursos como parques fluviales, se potencian en ellos: las actividades didácticas, de ocio, recreo y deportivas; la construcción de caminos de accesos y de recorrido lineal para paseos fluviales; el acondicionamiento de miradores; y las instalaciones de restauración.

Los parques fluviales propuestos por el Plan se vinculan a hechos metropolitanos (Arco de la Bahía y Territorio Turístico Mediterráneo) y se corresponden con espacios abiertos que constituyen la transición del medio rural al entorno urbano e incorporan actividades económicas tradicionales (agrarias y forestales), que contribuyen al funcionamiento del conjunto de la estructura urbana. Entre los criterios de conservación de los recursos y valores naturales y paisajísticos de estos espacios se incluye el mantenimiento de los usos agrícolas, ganaderos extensivos y forestales preexistentes, favoreciendo en cualquier caso su integración con los espacios del entorno.

Además de los parques fluviales, el Plan promueve el desarrollo de los citados parques metropolitanos, los cuales serán espacios totalmente acondicionados para el uso público, dotados de vegetación, y aptos para la práctica de actividades lúdico-deportivas. Estos espacios deben contribuir, además, a reforzar la identidad del Campo de Gibraltar y el sentimiento de pertenencia de la población a dicho ámbito.



Se proponen dos parques metropolitanos: La Menacha y Carteia, que están insertos en el ámbito de los parques fluviales de Palmones y Guadarranque, respectivamente. Ambos deberán integrarse en los sistemas generales de espacios libres de interés territorial, en donde se compatibilizará la conservación de sus valores ambientales con el disfrute y esparcimiento del ocio en la naturaleza.

El Plan propone como parques fluviales los siguientes cauces:

- Río Palmones: Comprende ambas márgenes en su curso medio y bajo, desde el límite del Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en la Bahía, incorporando el Paraje Natural Marismas del Río Palmones.

El desarrollo de este parque fluvial supondrá la recuperación de un espacio de valor ambiental y paisajístico con una localización estratégica a nivel supramunicipal. En este sentido, las propuestas del Plan estarán dirigidas a la recuperación, restauración e integración ambiental y social del curso fluvial en el conjunto urbano de la Bahía, mediante una estrategia de dinamización territorial en la que se combina la protección de un espacio rural tradicional y su vocación como espacio recreativo de valor ambiental y paisajístico. El parque fluvial, en su contacto con el borde costero de la Bahía, debe articularse con las adecuaciones como espacio público de calidad tanto del núcleo residencial de Palmones (Los Barrios) como del borde urbano norte de Algeciras colindantes ambos con el Paraje Natural.

Se encuentra en proceso de tramitación el Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones en los términos municipales de Algeciras y Los Barrios (Cádiz).

Este parque fluvial incluye el parque Metropolitano de La Menacha, espacio de uso público que se encuentra actualmente en ejecución.

- Río Guadarranque: Comprende ambas márgenes del curso bajo, desde el límite con el Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en el ámbito de la Bahía, próxima al yacimiento arqueológico de Carteia.

Se trata de un ámbito intermunicipal, comprendido entre los municipios de San Roque y Los Barrios, de relevancia natural y paisajística, cuya regeneración y recalificación para su uso recreativo se vería, además, propiciada por su posición central estratégica en el espacio de la Bahía.

Este parque fluvial tiene, pues, una especial incidencia en el marco de la estrategia planteada por el Plan de contribuir a la estructuración urbana del Arco de la Bahía, dotándole de un espacio de calidad natural y paisajística con potencialidad como espacio libre de carácter supramunicipal, que debe incorporar el patrimonio cultural y otros elementos de identidad territorial significativos como son el yacimiento arqueológico de Carteia, el bosque de la casa-palacio de Guadacorte, la relación con la futura avenida central y el

propio cauce del río, además del borde costero de la zona urbana de la desembocadura.

Aparte de incrementar el grado de habitabilidad de su entorno urbano, este Parque cumple una importante función en la conectividad ecológica entre la costa y el interior.

Se prevé la ejecución de un parque metropolitano de uso público denominado Carteia que enlace, apoyado en las dos riberas del cauce, la avenida central con el borde costero de la Bahía.

- Río Guadiaro: Abarca desde el cruce con el límite del ámbito hasta su desembocadura, incorporando el Paraje Natural Estuario del Río Guadiaro.

Se trata de un espacio con una localización estratégica en el ámbito de la aglomeración, de valor ambiental y paisajístico y marcado potencial para el

uso público. No obstante, la desembocadura del Río Guadiaro ha quedado como un espacio residual, en un entorno de elementos territoriales escasamente estructurados y que requieren de componentes de articulación territorial para mejorar su funcionamiento y dinámica evolutiva.

Su potencial como espacio libre de carácter supramunicipal está ligado tanto a su localización en el extremo oriental de la zona turística de Sotogrande como al propio valor del cauce y sus riberas como espacio libre de recreo y ocio para la población de este ámbito. Se trata además, de un espacio de valor ambiental y paisajístico que permitirá estructurar el conjunto de enclaves urbanos que se localizan fundamentalmente en la margen derecha.

Se plantea en el marco de la estrategia del Plan de ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana y su patrimonio territorial.



Río Palmones



Río Guadarranque



6. La prevención frente a los riesgos naturales y tecnológicos

El Campo de Gibraltar es un espacio con una baja frecuencia e intensidad de los riesgos potenciales de origen natural destacando esencialmente los derivados de los incendios forestales, inundaciones fluviales y marinas, erosión costera y los riesgos sísmicos terrestres y tsunamis.

La imposibilidad de predicción de riesgos con incidencia difusa, como los terremotos, no hace posible establecer medidas de carácter territorial que vayan más allá de las determinaciones establecidas por la legislación sectorial.

El Plan establece las determinaciones básicas para la protección cautelar ante riesgos de carácter frecuente como las avenidas e inundaciones, los derivados de la contaminación de residuos urbanos y agrícolas y los procedentes de las aguas residuales. Asimismo, se establecen determinaciones de carácter general a tener en cuenta para las actuaciones de transformación del suelo y normas de prevención para evitar los efectos de los posibles incendios sobre los usos urbanos colindantes a zonas forestales.

Debido a la acumulación de riesgos tecnológicos en este ámbito, las nuevas implantaciones industriales en el Arco de la Bahía, así como las ampliaciones de las existentes, deben ser controladas y limitadas de forma tal que no aumenten el riesgo potencial ni los valores de contaminación de la zona.

Las nuevas industrias deberán contemplar entre sus condiciones de implantación la corrección de sus impactos tanto sobre la población, como sobre el medio ambiente, y evitar, asimismo, su localización en áreas conflictivas.

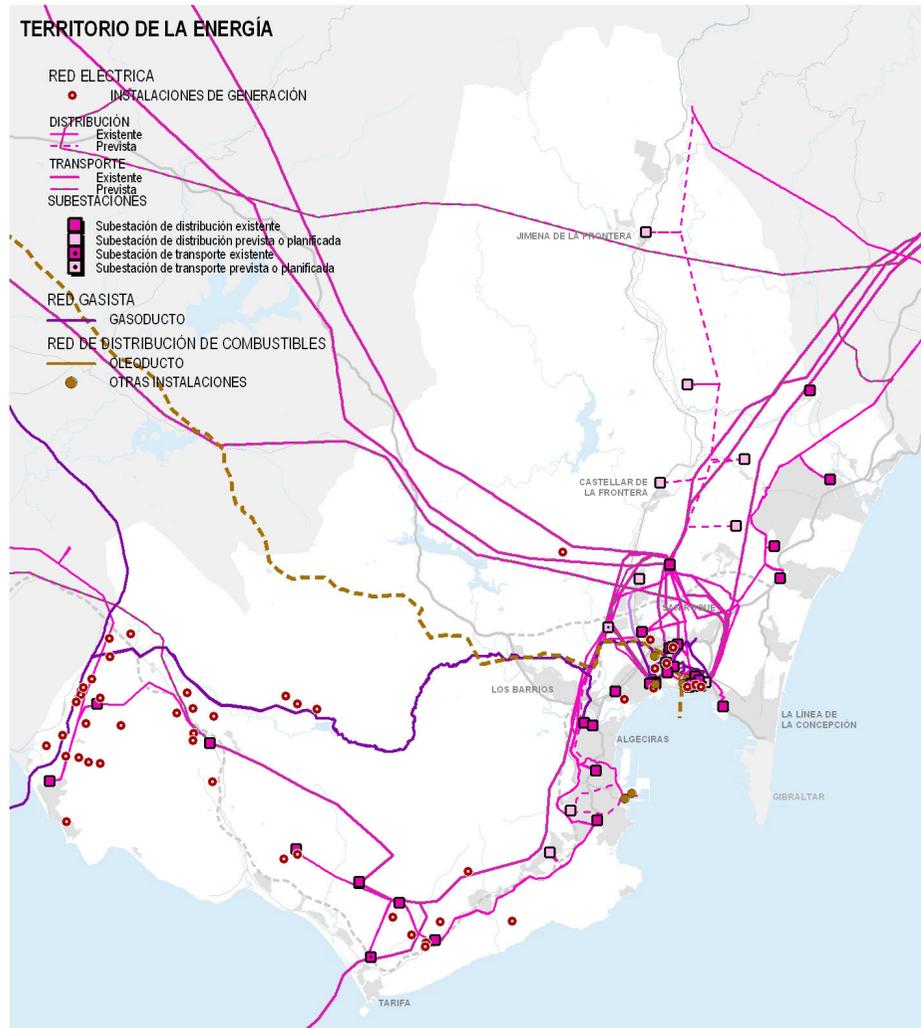
Además, se establece en el Plan que los instrumentos de planeamiento de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción ordenarán el enclave industrial del complejo petroquímico y los otros asentamientos industriales de la Bahía, planteando intervenciones para la minimización de los riesgos existentes por la coexistencia de usos industriales y residenciales, y para la corrección de los impactos ambientales y paisajísticos que estas instalaciones industriales generan.

7. El territorio de la energía

El Campo de Gibraltar concentra una gran cantidad de componentes del sistema energético del modelo actual y puede contener también muchos de los del nuevo modelo que sustituirá al existente en el siglo XXI. El Plan pretende contribuir a impulsar la nueva cultura de la energía, basada en criterios de sostenibilidad, con el fomento de medidas para el aprovechamiento de las energías renovables, que favorezcan el ahorro y la eficiencia energética y la adaptación integral del espacio urbano a los condicionantes energéticos del territorio.



Aerogeneradores (Tarifa)



La ordenación del territorio para afrontar de la mejor forma posible el nuevo escenario energético contempla las siguientes medidas:

- La regulación de las zonas compatibles con la ordenación del aprovechamiento eólico.
- La regulación de nuevas instalaciones de energía renovable en el suelo no urbanizable.
- El apoyo a la implantación de nuevas actividades industriales y de servicios en torno al nuevo modelo energético, siempre que no supongan un incremento de los impactos negativos en residuos, emisiones o impactos visuales en el ámbito.

En cuanto a la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo, se plantea el establecimiento de reservas que permitan una adecuada distribución de los posibles trazados, dando prioridad a los núcleos cabeceras municipales que aún no se incluyen en dicha red. Asimismo, el Plan contempla la ampliación de la red gasística hacia la ZAL Bahía de Algeciras.

Establecimiento de criterios para la implantación de energías renovables

El Plan establece en su normativa los criterios de implantación de las energías renovables en las zonas identificadas de protección, haciendo compatible el aprovechamiento de los importantes recursos renovables del Campo de Gibraltar con los valores ambientales y territoriales que necesitan preservarse.

Asimismo, esta propuesta favorece la integración de determinadas instalaciones de generación de energía a partir de fuentes renovables en el ámbito, contribuyendo al fomento de la sostenibilidad energética.



8. Las infraestructuras urbanas y de telecomunicación

■ Las infraestructuras hidráulicas

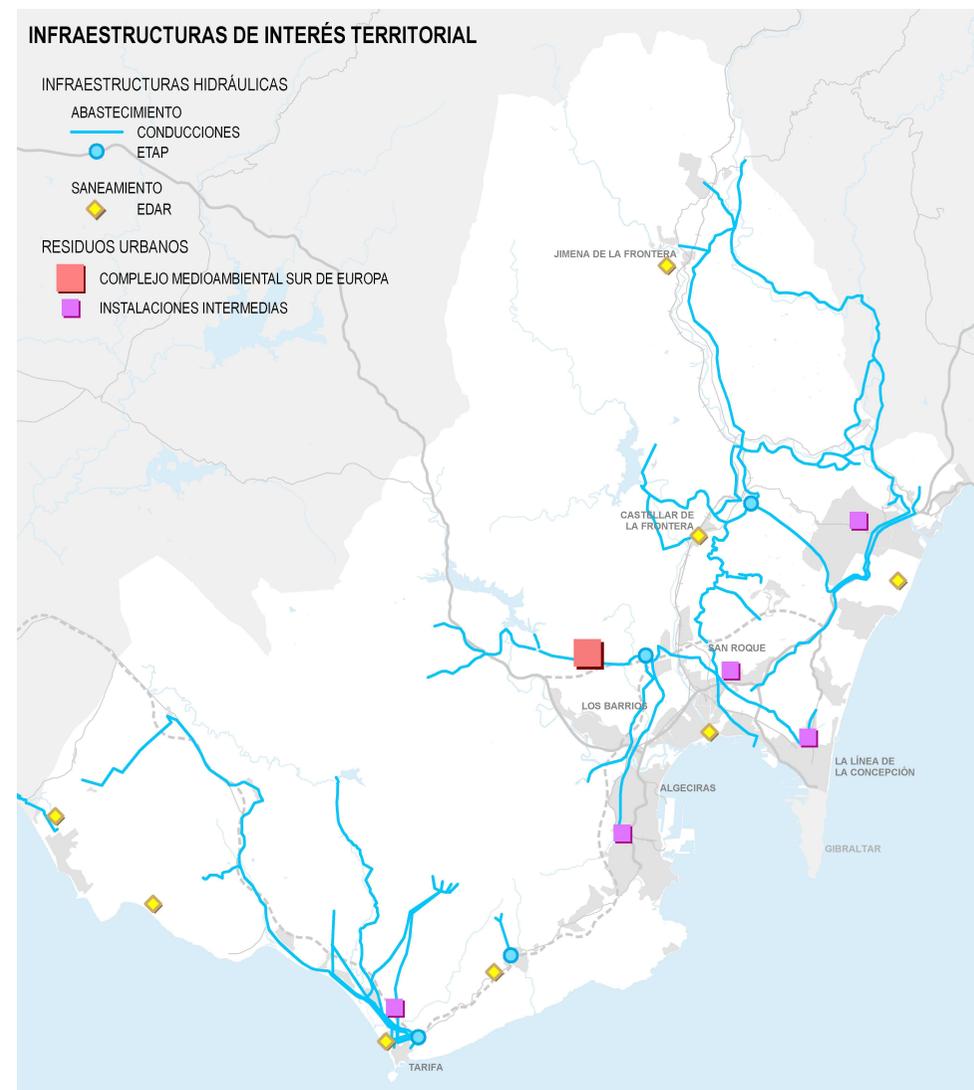
La explotación del sistema de regulación y abastecimiento de agua bruta y para riegos es competencia de la Agencia Andaluza del Agua. La demanda se concentra fundamentalmente en la costa y en las vegas agrícolas y presenta una modulación con valores punta en época de estiaje. La demanda iguala a los recursos disponibles (110 hm³/año) y presenta una distribución más o menos proporcional entre los sectores urbano, agrícola e industrial. Las tomas de aguas subterráneas se consideran recursos estratégicos.

El marco de ordenación que establece el Plan se basa en las orientaciones generales que indica la Directiva Marco del Agua, actualmente en fase de desarrollo por la nueva planificación de los recursos hídricos, que incorpora la dimensión territorial y ambiental del conjunto del sistema hidrogeológico.

Respecto a las propuestas relativas a las infraestructuras hidráulicas que mejoren el ciclo integral del agua en el ámbito, se han establecido en base a los siguientes criterios:

- Prevalencia de la escala supramunicipal en el desarrollo y gestión del sistema de infraestructuras del ámbito, tanto mediante la mejora y gestión del sistema gestionado por la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, como por la incorporación de Tarifa al sistema de Zona Gaditana.
- Adaptación de los requerimientos del territorio a las disponibilidades de recursos básicos contemplados en la planificación sectorial competente. En este sentido se recomienda el estudio de la viabilidad de medidas de interés territorial, como el recrecimiento de la presa del Guadarranque, la construcción de la presa en el río Gibralthalmedina, la interconexión entre los embalses de Charco Redondo y Guadarranque, la conexión desde el río Hozgarganta al río Guadarranque, y la reestructuración de la distribución de los usos del embalse del Almodóvar, para reforzar dotaciones y garantías a los núcleos urbanos del municipio de Tarifa.

- Atender a las necesidades de la zona regable del Guadiaro, mediante el refuerzo de la capacidad de las conducciones o la construcción de otras nuevas.





- **Abastecimiento**

El Plan considera conveniente que la red de abastecimiento de agua a Tarifa se integre al Sistema Zona Gaditana con objeto de asegurar la disponibilidad de recursos, mejorar la eficiencia en el servicio en alta y elevar la garantía de suministro.

Las actuaciones recogidas en el Plan pretenden hacer frente a las necesidades planteadas por las nuevas previsiones del planeamiento urbanístico y remodelar las actuales redes de abastecimiento en alta, con objeto de reforzar la capacidad estructural del sistema mancomunado existente. Estas actuaciones hacen referencia a:

- Mejorar la capacidad de regulación de Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera mediante un nuevo depósito en alta en Castellar de la Frontera.
- Abastecimiento en alta y depósitos regulador para el abastecimiento de la zona norte de San Roque.
- Ampliar la red de abastecimiento de aguas superficiales a la zona de Sotogrande y valle del Guadiaro.

- **Saneamiento**

El Plan recoge las necesidades, identificadas por la Mancomunidad de Municipios, de propiciar un significativo desarrollo de infraestructuras de saneamiento y depuración que permitan garantizar el cumplimiento de los parámetros de calidad del agua de los vertidos a los cauces públicos y/o al litoral, con objeto de afrontar la problemática situación del saneamiento, generalizada a todos los municipios del ámbito, con estaciones depuradoras desbordadas y numerosos vertidos directos o escasamente tratados.

La propuesta se basa en la centralización de la depuración de las aguas residuales urbanas de la Bahía en tres grandes estaciones de depuración: las ya existentes en Algeciras (Isla Verde) y la Línea, que se amplía, y una nueva estación en Guadarranque (San Roque) con colectores desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones. Asimismo, se prevé centralizar la depuración de la zona de Guadiaro, mediante la construcción de una nueva EDAR en Guadalquítón (San Roque) con colectores desde San Martín del Tesorillo, estando prevista la eliminación de las ahora existentes.

Además, se propone completar el sistema mediante la construcción de nuevas depuradoras en los núcleos que carecen actualmente de instalaciones de depuración: Castellar de la Frontera, Bolonia-Lentiscal, Tarifa, El Cuartón (Tarifa), y Atlanterra (Tarifa). Y también está prevista la remodelación de la EDAR de Jimena de la Frontera.

Junto a esto, el Plan indica la necesidad de que las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas generales de depuración se doten de sistemas propios de depuración de vertidos. Asimismo, se contempla en el caso de las instalaciones de alojamiento turístico y las recreativas de interés territorial que se ubiquen en SNU o viviendas aisladas en la misma si-



tuación, mediante sistemas dimensionados al volumen, carga contaminante y medio receptor.

Por último, el Plan propone mejorar la reutilización de los recursos hídricos mediante la incorporación de las aguas residuales depuradas a la planificación y gestión de los recursos disponibles.

■ La gestión de los residuos

La propuesta del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar se acoge a la directriz del Plan Provincial de Residuos Urbanos de minimización de instalaciones de tratamiento de residuos, con objeto de alcanzar economías de escala y mejorar la eficiencia en la gestión, a la vez que se completa la red para la transferencia y la mejora de la recogida selectiva de residuos. El Plan determina en su desarrollo normativo directrices a los instrumentos de planeamiento para el mejor emplazamiento de estas instalaciones, salvaguardando los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico, así como los más vulnerables ante riesgos naturales.

Con estas premisas, se contemplan las siguientes líneas de actuación:

- Ampliación de la capacidad del Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), con la construcción de nuevas celdas de vertido y mejora de los sistemas de recuperación y tratamiento, e incorporación de un sistema de valorización energética de los residuos.
- Se propone, asimismo, desde el Plan la imprescindible mejora del acceso viario a este Complejo, especialmente de la Carretera Provincial CA-9207, para garantizar su accesibilidad, seguridad y funcionalidad.
- Reserva de los terrenos aledaños al Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), actualmente ordenados mediante Plan Especial, para la instalación en los mismos de empresas relacionadas con la gestión de residuos, posibilitando la implantación de dos actuaciones claves en la gestión integral de los residuos en el Campo de Gibraltar: la construcción de una Planta de Tratamiento de RCDs y la de una Planta de Tratamiento de Residuos Industriales No Peligrosos.



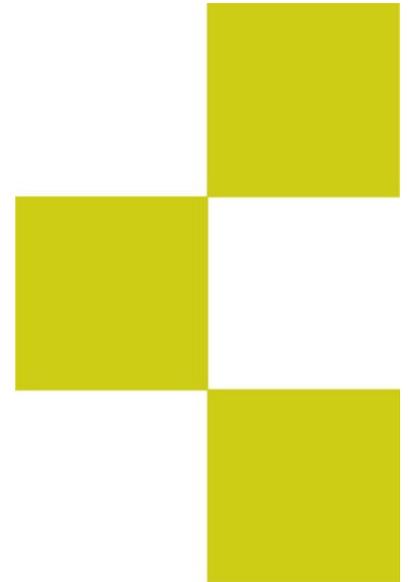
Complejo Medioambiental Sur de Europa

- Instalación de Estaciones de Transferencia de residuos urbanos en La Línea, San Roque, Tarifa y de Estaciones de Transferencia de RCDs en Algeciras, San Roque y Jimena de la Frontera.
- Construcción de nuevos puntos limpios en San Roque y La Línea de la Concepción.

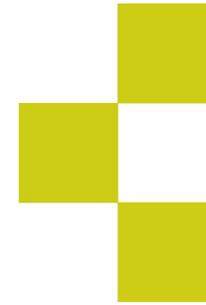
■ Las telecomunicaciones

En cuanto a las infraestructuras de telecomunicación el Plan establece los condicionantes de localización territorial de estas infraestructuras. En general, el Plan plantea la salvaguarda de los espacios naturales más valiosos desde la perspectiva paisajística y los bienes de interés cultural y determina en los lugares permitidos la necesidad de propiciar su enmascaramiento y encomienda al planeamiento urbanístico para que a escala local establezca los condicionantes necesarios para la mejor integración de las actuaciones.

MEMORIA ECONÓMICA



ÍNDICE



	<i>Pág.</i>
MEMORIA GENERAL	105
CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES	107
EVALUACIÓN ECONÓMICA	109

MEMORIA GENERAL



La Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el Plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece el conjunto de propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Las mismas tienen un carácter orientativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del Plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas.

En todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que tiene por objeto establecer la factibilidad de las propuestas del Plan, en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos y en los plazos de ejecución previstos.

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la inicia-

tiva privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final dependen de estas fases, como por ejemplo sucede con los planes o estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos que esta Memoria actualmente no puede, lógicamente, evaluar. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte el órgano de gestión y ejecución del Plan.

El Plan, por tanto, adopta una programación deslizando, en la cual irán incorporándose nuevas actuaciones a medida que se desarrolle y siempre en cumplimiento de los objetivos y determinaciones establecidos por el mismo.

El Plan establece las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal en cuanto al orden de prioridades que trata de conciliar dos aspectos; por una parte, que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en primer lugar, pero sin perder de vista que estas propuestas requieren en su mayoría la realización de estudios previos que exigen un periodo de ejecución y, por otra parte, que debe evitarse que determinadas administraciones asuman en un corto periodo de tiempo inversiones que impliquen un porcentaje muy elevado de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración exigen la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc., que esta Memoria no puede, ni le corresponde, determinar, pero que son la manera en que se materializan los acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

Será en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y, por tanto, en dicho marco se deberán promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica.

En lo que corresponde a la Administración Autónoma, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía las considere y, en su caso, apruebe.

CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES



Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere determinar la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la actuación, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la Memoria de Ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este ca-

so, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características al año 2011. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- Establecer la vinculación entre acciones.
- Conseguir la distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras actuaciones que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes.

Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y son indispensables para el desarrollo de ulteriores acciones; éste es el caso del cambio de funcionalidad propuesto para que el tramo de la carretera N-340 (desde el cruce con la A-381 hasta San Roque) y la CA-34 (San Roque-La Línea de la Concepción) pasen a vías urbanas, que deberá efectuarse tras la ejecución de la conexión de la A-381 con la A-7. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo.

Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores y que pueden ser desplazadas en el tiempo ya que, o bien no inciden esencialmente en el modelo territorial propuesto, o bien en términos presupuestarios no se hace factible avanzar su programación.

EVALUACIÓN ECONÓMICA



Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a quince años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cinco años para el corto plazo, acciones que se inician entre los cinco y diez años para el medio plazo, y después de los diez años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada periodo.

Debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas ya que algunas han de ser concretados en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos que han de precisar dicho contenido; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 2.531 millones de euros a precios corrientes de 2011, de los que el programa de Articulación territorial representa el 94,3% del total, seguido por los programas del Ciclo del agua y de Usos recreativos y actividades turísticas, con un 2,7% y 1,2%, respectivamente, del presupuesto total.

Programas	Importe (miles €)
ARTICULACIÓN TERRITORIAL	2.385.950
CICLO DEL AGUA	68.685
RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS	5.860
RECURSOS NATURALES Y CULTURALES	14.285
RIESGOS	1.450
USOS RECREATIVOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS	30.106
ENERGÍA	1.200
PLANES Y OTROS	23.455
GESTIÓN DEL PLAN	300
TOTAL	2.531.291

La distribución temporal se distribuye como sigue: 1.050,1 millones de euros en el corto plazo, 571,2 millones de euros en el medio plazo y 910 millones de euros en el largo plazo.

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
Articulación territorial	Estudio de localización de aeropuerto	MF		***	
	Plataforma reservada de transporte público del arco de la Bahía	Consorcio de Transporte		***	***
	Acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Campamento	MF	***		
	Apartaderos de ferrocarril para dar servicio directo a las grandes industrias	MF	***		
	Estudio de viabilidad de conexión ferroviaria de altas prestaciones Cádiz-Algeciras	MF	***		
	Estudio de viabilidad de conexión ferroviaria de altas prestaciones Málaga-Algeciras	MF	***		
	Estudio de viabilidad de la implantación de un servicio de cercanías sobre la red ferroviaria convencional	MF		***	
	Mejora funcional de la línea de FF.CC. Algeciras-Bobadilla para el transporte de mercancías	MF	***		
	Ampliación estación de ferrocarril de San Roque	MF/ Ayto. San Roque		***	
	Estudio de actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en el núcleo de Algeciras	MF	***		
	Estudio de alternativas para la mejora de la conexión ferroviaria entre la ZAL Bahía de Algeciras y el Puerto de Algeciras	MF	***		
	Acondicionamiento y mejora acceso a instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones (incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque)	COPV		***	
	Acondicionamiento y mejora CA-9207, entre el Complejo Medioambiental Sur de Europa y la Ronda Exterior de Algeciras	Diputación Provincial	***		
	Acondicionamiento y mejora entre Jimena de la Frontera y San Martín del Tesorillo (A-2101)	COPV		***	***
	Refuerzo de capacidad de la A-405	COPV			***
	Actuación de seguridad vial en la A-2103 (conexión entre la A-7 y la intersección con la A-2102)	COPV		***	
	Actuación de seguridad vial en la A-2102 (conexión entre San Martín del Tesorillo y la A-7)	COPV		***	
	Itinerarios paisajísticos	COPV		***	***
	Nuevo itinerario de acceso a Atlanterra desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal	Diputación Provincial			***
	Variante de Estación de Jimena de la Frontera (A-405)	COPV	***		
Variante de Estación de San Roque (A-405)	COPV	***			
Variante Suroeste de San Martín del Tesorillo (A-2102)	COPV	***			
Red de carriles -bici	COPV/Aytos.		***	***	
Plataforma reservada transporte público de uso estacional Bahía Algeciras - playas de Tarifa (N-340)	MF			***	
Reordenación urbana de ejes viarios (tramos N-340 y CA-34) y plataforma reservada transporte público	MF		***		
Variante exterior de Algeciras (A-48)	MF		***		
Autovía A-48, tramo Tarifa-Algeciras	MF		***		



Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
	Autovía A-48, tramo Vejer de la Frontera-Tarifa	MF			***
	Conexión A-381 con A-7 (Variante de la A-7)	MF	***		
	Duplicación del acceso sur a las instalaciones portuarias de Algeciras	MF	***		
	Mejora del acceso norte a las instalaciones portuarias de Algeciras	MF	***		
	Nuevo acceso a las instalaciones portuarias de Tarifa	MF	***		
	Nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a dicha ciudad	MF		***	
	Nuevo itinerario CA-34, San Roque - instalaciones portuarias de Campamento	MF	***	***	
	Adaptación de las instalaciones portuarias para servicios de transporte regular y estacional	MF		***	
	Ampliación de las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque)	MF	***	***	***
	Ampliación de las instalaciones portuarias de Tarifa	MF	***	***	
	Área de apoyo a la Operación Paso del Estrecho (Los Barrios)	MF	***		
	Ampliación de las instalaciones portuarias de Isla Verde (Algeciras)	MF	***	***	***
	Actuaciones de mejora del impacto paisajístico y ambiental de instalaciones portuarias e industriales del arco de la Bahía	MF/Aytos.		***	
	Estación/apadero de autobuses de Tarifa	COPV		***	
	Intercambiador de transporte público de Algeciras	COPV			***
	Intercambiador de transporte público de La Línea de la Concepción	COPV			***
	Intercambiador de transporte público de Taraguilla (San Roque)	COPV			***
	Estudio de viabilidad de conexión marítima para transporte entre Algeciras y La Línea de la Concepción	MF		***	
	Estudio de viabilidad de conexión marítima para transporte estacional entre Algeciras y playas de Tarifa	MF		***	
Ciclo del agua	Estudio de viabilidad de la incorporación del núcleo urbano Zahara-Atlántica de Tarifa al sistema de Zona Gaditana	CMA ⁽²⁾			***
	Recrecimiento de la presa del Guadarranque	MARM ⁽²⁾			***
	Presa del río Gibraltmedina	CMA ⁽²⁾			***
	Interconexión Charco Redondo-Guadarranque	MARM ⁽²⁾			***
	Conexión Hozgarganta-Guadarranque	MARM ⁽²⁾			***
	Abastecimiento en alta y depósitos regulador para el abastecimiento de la zona norte de San Roque	CMA		***	
	Ampliación red de abastecimiento de aguas superficiales a la zona de Sotogrande y valle del Guadiaro	CMA/MMCG			***

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
	Estación de tratamiento de aguas potables (ETAP) de Tarifa	CMA/MMCG	***		
	Nuevo depósito en alta en Castellar de la Frontera	CMA/MMCG		***	
	Remodelación de las conducciones generales de suministro del sistema de abastecimiento en alta	CMA/MMCG			***
	Conducciones en alta para la zona regable del Guadiaro	CMA/MMCG		***	***
	Ampliación de la estación depuradora de La Línea de la Concepción (tratamiento terciario)	CMA/MMCG			***
	Nueva depuradora de Guadarranque (San Roque) y colectores desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones hasta ésta. (Tratamiento terciario)	CMA/MMCG		***	
	Nueva estación depuradora de Atlanterra (Tarifa)	CMA/MMCG	***		
	Nueva estación depuradora de Bolonia-El Lentiscal (Tarifa). (Tratamiento terciario)	CMA/MMCG	***		
	Nueva estación depuradora de Castellar de la Frontera	CMA/MMCG	***		
	Nueva estación depuradora de El Cuartón (Tarifa)	CMA/MMCG		***	
	Nueva estación depuradora de Guadalquítón (San Roque) y colectores desde San Martín del Tesorillo hasta ésta. (Tratamiento terciario)	CMA/MMCG		***	
	Nueva estación depuradora de Los Barrios (tratamiento terciario)	CMA/MMCG			***
	Nueva estación depuradora de Tarifa	CMA/MMCG	***		
	Remodelación de la estación depuradora de Jimena de la Frontera	CMA/MMCG	***		
Residuos sólidos urbanos	Ampliación del Complejo Medioambiental Sur de Europa	CMA/MMCG	***		
	Polígono de Gestión Medioambiental de Residuos: planta de tratamiento de residuos de construcción y demolición y planta de tratamiento de residuos industriales no peligrosos	MMCG	***		
	Estación de transferencia de residuos urbanos de La Línea de la Concepción	CMA/MMCG	***	***	
	Estación de transferencia de residuos urbanos de San Roque	CMA/MMCG			***
	Estación de transferencia de residuos urbanos de Tarifa	CMA/MMCG		***	
	Estación de transferencia de residuos de construcción y demolición en Algeciras	CMA/MMCG		***	
	Estación de transferencia de residuos de construcción y demolición en San Roque	CMA/MMCG		***	
	Estación de transferencia de residuos de construcción y demolición en Jimena de la Frontera	CMA/MMCG		***	
	Punto Limpio en La Línea de la Concepción	CMA/MMCG		***	
Punto Limpio en San Roque	CMA/MMCG	***			
Recursos	Estudio para definición de recursos culturales a integrar en el Espacio Cultural del Círculo del Estrecho	CC/Diputación Provincial/Ayts.		***	



Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
naturales y culturales	Actuaciones río Guadiaro: medidas para recuperación cauce fluvial y desembocadura, programa para restauración hidrológica-forestal de la cuenca, y ordenación y adecuación Parque Fluvial	COPV/CMA/Ayto. San Roque/Otros organismos		***	***
	Actuaciones río Guadarranque: medidas para recuperación cauce fluvial y desembocadura, programa para restauración hidrológica-forestal de la cuenca, y ordenación y adecuación Parque Fluvial	COPV/CMA/Aytos. Los Barrios/Otros organismos		***	***
	Estudio sobre recuperación de playas de la Bahía de Algeciras	MARM	***		
Riesgos	Estudio de delimitación y ordenación de zonas inundables	CMA	***		
	Programa de Medidas de Restauración Hidrológica-Forestal de la cuenca del arroyo Candalar	CMA			***
	Programa de Medidas de Restauración Hidrológica-Forestal de la cuenca del río Hozgarganta	CMA			***
	Programa de Mejora de la Evacuación del conjunto de los cauces urbanos	CMA		***	
Usos recreativos y actividades turísticas	Nuevo acceso a la playa de Guadalquivir (San Roque)	Ayto. San Roque	***	***	
	Adecuación turístico recreativa singular Parque Rural Los Alcornocales en El Palancar (Los Barrios)	Ayto. Los Barrios	***		
	Itinerario costero Playa del Rinconcillo-río Palmones-río Guadarranque-Carteia (dos tramos).	CMA		***	
	Itinerario por la Ruta de los Alcornocales (Ruta Medioambiental por la vía de servicio de la autovía A-381)	CMA		***	
	Itinerario Cerros del Estrecho-Los Barrios	CMA	***		
	Itinerario costero Torre Nueva -Sotogrande	CMA		***	
	Itinerario Facinas-Embalse de Almodóvar (hasta conexión con el itinerario GR-7)	CMA			***
	Itinerario por los Cerros del Estrecho	CMA	***		
	Itinerario Punta Camarinal-Punta Paloma, a través de Baelo Claudia y el núcleo de El Lentiscal.	CMA	***		
	Itinerario Río Almodóvar-Balcón de España	CMA			***
	Puerta Verde de la Línea de la Concepción	CMA			***
	Adecuaciones recreativas	CMA/Ayto.	***	***	***
	Corredor Verde Dos Bahías	CMA/Diputación/Aytos.	***	***	***
	Nuevo acceso a la playa de La Hacienda (La Línea de la Concepción)	COPV			***
	Nuevo acceso a la playa de Torrenueva (La Línea de la Concepción)	COPV			***
Nuevo acceso a la playa de Torrecarbonera (San Roque)	COPV			***	
Adecuación turístico recreativa singular de El Corchado (Jimena)	CTCD		***		
Adecuación turístico recreativa singular de Facinas (Tarifa)	CTCD		***		
Sendero de Gran Recorrido GR-7 (Sendero Europeo E-4)	CTCD			***	

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL CAMPO DE GIBRALTAR

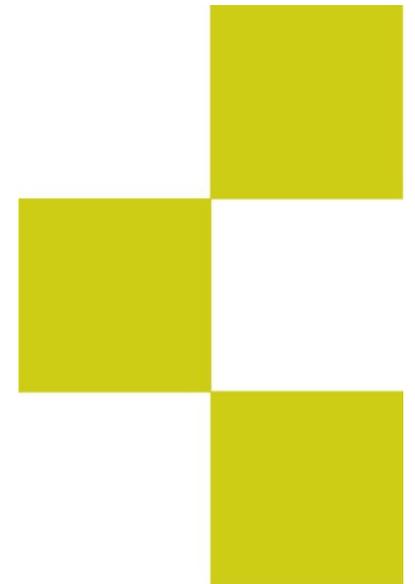
Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
	Parque metropolitano de Carteia	COPV		***	
	Parque metropolitano de La Menacha	COPV		***	
	Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Castillo de Castellar-Guadarranque	CMA/CC/CTCD/Ayto. Castellar de la Frontera	***		
	Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Cerros del Estrecho	CMA/CC/CTCD/Ayos. Tarifa y Algeciras	***		
	Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Estación de Paisaje de Bolonia	CVOV/CMA/CC/CTCD/Ayto. Tarifa	***		
	Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Isla de Tarifa o de Las Palomas	CVOV/CMA/CC/CTCD/Ayto. Tarifa	***		
	Miradores	MMCG		***	***
	Acondicionamiento accesos a las playas y aparcamientos	MARM/Ayos.	***	***	***
	Paseos marítimos, senderos, pasarelas, etc	MARM/Ayos.		***	***
	Unidades de equipamiento de playas	MARM/CTCD/MMCG	***	***	***
Energía	Ampliación red gasoducto hacia la ZAL Bahía de Algeciras	Cía. Distribuidora ¹			***
Planes y otros	Plan de Transportes Metropolitano del Campo de Gibraltar	COPV	***		
	Estudio para la ordenación de la zona litoral Zahara de los Atunes (Barbate) - Atlanterra (Tarifa)	COPV	***		
	Plan Especial del paisaje de la Bahía de Algeciras	COPV		***	
	Plan Especial Río Palmones	COPV/CMA/Ayos. Los Barrios y Algeciras/Otros organismos	***	***	***
	Plan Especial de Ordenación turístico-recreativa-naturalística Playa de los Lances-Valdevaqueros	COPV	***		
	Plan Comarcal para la Gestión de Residuos Urbanos en el Campo de Gibraltar	MMCG	***		
	Plan Territorial de Emergencia del Campo de Gibraltar	MF/Ayos.	***		
Gestión del POT	Informes de seguimiento y evaluación y actualización del Plan	COPV	***	***	***

Nota: CMA: Consejería de Medio Ambiente; COPV: Consejería de Obras Públicas y Vivienda; CTCD: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte; CC: Consejería de Cultura, MARM: Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; MF: Ministerio de Fomento; MMCG: Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar.

(1): De forma excepcional, se incluye esta actuación vinculada a la inversión privada por su interés específico en relación con los objetivos del Plan.

(2): No se incluyen los importes correspondientes a estos apartados al estar los planes hidrológicos pendientes de aprobación por la Administración General del Estado.

NORMATIVA





ÍNDICE

	<u>Pág.</u>		
TÍTULO PRELIMINAR	121		
Artículo 1. Naturaleza. (N)	121	Artículo 24. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (R)	130
Artículo 2. Finalidades. (N)	121	Artículo 25. Nodo Regional de Transporte del Estrecho de Gibraltar. (D)	131
Artículo 3. Objetivos. (N)	121	Artículo 26. Plan de Transportes Metropolitanos. (D)	131
Artículo 4. Ámbito. (N)	121	Artículo 27. Instalaciones de transporte público de viajeros. (D)	131
Artículo 5. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan. (N)	121	Artículo 28. Plataforma reservada de transporte público. (D)	131
Artículo 6. Documentación del Plan. (N)	122	Artículo 29. Conexión marítima para transporte de viajeros. (D)	132
Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)	123	Artículo 30. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico (D)	132
Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)	123	Artículo 31. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)	132
Artículo 9. Actualización del Plan. (N)	123	Artículo 32. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N, y D)	132
Artículo 10. Informe de seguimiento y evaluación. (N)	123	Artículo 33. Actuaciones sobre la red de conexión exterior. (D y R)	133
Artículo 11. Programación de acciones. (D)	124	Artículo 34. Articulación viaria interior. (N, D y R)	133
TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL	124	Artículo 35. Actuaciones sobre la red de articulación interior. (D)	134
CAPÍTULO PRIMERO. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.	124	Artículo 36. Prioridades para la ejecución de la red viaria. (D)	134
Artículo 12. Objetivos. (N)	124	Artículo 37. Reordenación urbana de ejes viarios. (D)	135
Artículo 13. Composición del sistema de asentamientos. (N)	124	Artículo 38. Articulación urbana litoral. (D y R)	135
Artículo 14. Localización de equipamientos de carácter supramunicipal. (D)	125	Artículo 39. Itinerarios paisajísticos. (D y R)	135
CAPÍTULO SEGUNDO. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS	125	Artículo 40. Red de carriles-bici. (D)	135
Artículo 15. Directrices para la ampliación del sistema de asentamientos (D)	125	Artículo 41. Características de la red viaria. (D)	136
Artículo 16. Programa de Actuación Municipal en suelo no urbanizable. (D y R)	126	Artículo 42. Directrices para la minimización de impactos. (D y R)	136
Artículo 17. Directrices al planeamiento urbanístico en relación con las viviendas y otras edificaciones construidas en suelo no urbanizable. (D)	127	CAPÍTULO CUARTO. RED DE ESPACIOS LIBRES	136
CAPÍTULO TERCERO. SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	128	Artículo 43. Objetivos. (N)	136
Artículo 18. Objetivos. (N)	128	Artículo 44. Componentes de la red de espacios libres. (N y D)	137
Artículo 19. Puertos de interés general. (D y R)	128	Artículo 45. Directrices generales para el suelo destinado a sistema de espacios libres. (N y D)	137
Artículo 20. Operación Paso del Estrecho. (D)	129	Artículo 46. Corredor litoral. (N, D y R))	137
Artículo 21. Sistema Portuario Autonómico. (D)	129	Artículo 47. Accesibilidad al litoral y equipamiento de playas. (D y R)	138
Artículo 22. Reserva aeroportuaria. (D)	129	Artículo 48. Parques fluviales. (D y R)	139
Artículo 23. Conexiones ferroviarias. (N y D)	129	Artículo 49. Parques metropolitanos. (D)	140
		Artículo 50. Áreas de adecuación recreativa y miradores. (D y R)	141
		Artículo 51. Itinerarios recreativos. (D y R)	141
		Artículo 52. Uso recreativo en los Espacios Naturales Protegidos y en los Montes de dominio público. (D)	142
		Artículo 53. Ejecución y gestión de espacios libres. (D)	142

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS	142	TÍTULO TERCERO. LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS TERRITORIALES Y LA PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS	153
Artículo 54. Objetivos. (N)	143	CAPÍTULO PRIMERO. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN	153
CAPÍTULO PRIMERO. USOS URBANOS	143	Artículo 72. Objetivos. (N)	153
Artículo 55. Determinaciones para la ordenación de los suelos urbanos. (D y R)	143	Artículo 73. Delimitación de las zonas de especial protección. (N)	153
Artículo 56. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D y R)	144	Artículo 74. Zonas de protección ambiental. (N, D y R)	154
Artículo 57. Determinaciones específicas sobre los usos residenciales	145	Artículo 75. Zonas de protección territorial. (N y D)	154
Artículo 58. Determinaciones para los nuevos usos residenciales de interés supramunicipal. (D)	145	Artículo 76. Zonas de interés territorial. (N, D)	155
Artículo 59. Determinaciones para los nuevos usos productivos industriales y logísticos. (D)	146	Artículo 77. Divisorias visuales. (N, D y R)	155
Artículo 60. Determinaciones para los nuevos usos terciarios. (D)	147	Artículo 78. Hitos paisajísticos. (N y D)	155
Artículo 61. Áreas Estratégicas. (D)	147	Artículo 79. Humedales (N y D).	156
Artículo 62. Determinaciones para los nuevos usos turísticos. (D y R)	148	CAPÍTULO SEGUNDO. RECURSOS NATURALES Y RIESGOS	156
Artículo 63. Determinaciones complementarias para los usos turísticos en el litoral. (D)	149	Artículo 80. Objetivos. (N)	156
Artículo 64. Determinaciones complementarias para los usos turísticos en el interior. (D)	150	Artículo 81. Prevención de riesgos naturales en las actuaciones de transformación de suelo. (D)	156
CAPÍTULO SEGUNDO. USOS RECREATIVOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS	150	Artículo 82. Taludes, terraplenes y plataformas. (D)	157
Artículo 65. Áreas de activación territorial. (D)	150	Artículo 83. Riesgos hídricos. (D y R)	157
Artículo 66. Instalaciones recreativo-turísticas de ámbito supramunicipal. (N y D)	151	Artículo 84. Zonas inundables. (D)	158
Artículo 67. Instalaciones náutico-recreativas. (N y D)	151	Artículo 85. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)	159
Artículo 68. Adecuación turístico-recreativa singular en el medio rural. (N y D)	152	Artículo 86. Protección contra incendios forestales. (D)	160
Artículo 69. Ordenación de fondeaderos y puntos de atraque para embarcaciones. (N, D y R)	152	Artículo 87. Prevención ante riesgos tecnológicos. (D y R)	160
Artículo 70. Ordenación de los espacios y accesos a las instalaciones náutico-recreativas. (D)	152	Artículo 88. Actividades extractivas. (N, D y R)	160
Artículo 71. Ordenación turístico-recreativa-naturalística de la Playa de Los Lances-Valdevaqueros. (R)	152	CAPÍTULO TERCERO. RECURSOS CULTURALES	160
		Artículo 89. Objetivos. (N)	160
		Artículo 90. Recursos culturales de interés territorial. (D)	160
		Artículo 91. Conjuntos históricos y centros urbanos. (R)	161
		Artículo 92. Criterios para la determinación de las edificaciones y bienes inmuebles con valores expresivos de la identidad del Campo de Gibraltar. (D)	161
		Artículo 93. Protección de las edificaciones de interés territorial objeto de catalogación. (D)	162
		Artículo 94. Valorización del patrimonio cultural. (D)	162
		Artículo 95. Espacio Cultural del Círculo del Estrecho. (R)	162



CAPITULO CUARTO. RECURSOS PAISAJISTICOS	162
Artículo 96. Objetivos. (N)	162
Artículo 97. Regeneración del paisaje degradado. (N)	162
TITULO CUARTO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL CICLO DEL AGUA, ENERGÍA, TELECOMUNICACIÓN Y RESIDUOS SÓLIDOS	163
CAPÍTULO PRIMERO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.	163
Artículo 98. Objetivos para las infraestructuras básicas. (N)	163
Artículo 99. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras. (D)	163
CAPÍTULO SEGUNDO. INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA	163
Artículo 100. Objetivos. (N)	163
Artículo 101. Red en alta de abastecimiento de agua. (D)	163
Artículo 102. Directrices sobre las redes de abastecimiento. (D)	164
Artículo 103. Infraestructuras de saneamiento y depuración. (N y D)	164
Artículo 104. Criterios sobre el agua reciclada (D y R)	165
CAPÍTULO TERCERO. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN	165
Artículo 105. Objetivos. (N)	165
Artículo 106. Trazados de la red en alta de energía eléctrica de tensión igual o superior a 66 kV. (D)	166
Artículo 107. Integración paisajística de los tendidos eléctricos de tensión inferior a 66 kV. (D y R)	166
Artículo 108. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)	166
Artículo 109. Energías renovables. (D y R)	167
Artículo 110. Energías renovables en Zonas de Protección. (N)	167
Artículo 111. Instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)	168
CAPÍTULO CUARTO. INSTALACIONES PARA LA GESTIÓN DE RESIDUOS.	168
Artículo 112. Objetivos. (N)	168
Artículo 113. Instalaciones de residuos urbanos, inertes y agrícolas. (D)	168



TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1. Naturaleza. (N)

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.

Artículo 2. Finalidades. (N)

El Plan de Ordenación de Territorio tiene por objeto, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.

Artículo 3. Objetivos. (N)

1. Son objetivos generales del Plan los establecidos en el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda su formulación:
 - a) Asegurar la integración territorial del Área del Campo de Gibraltar en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
 - b) Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan tanto con las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, como con las que se establezcan para el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda.
 - c) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
 - d) Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.

- e) Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Área del Campo de Gibraltar y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.
 - f) Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.
 - g) Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.
 - h) Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos suelos urbanos.
2. Los objetivos del Plan se desarrollarán tomando como referencia las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afecten a este ámbito de ordenación, en especial las referidas al litoral y a los ámbitos y redes de los Centros Regionales.

Artículo 4. Ámbito. (N)

El ámbito territorial del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que el Consejo de Gobierno acuerda su formulación. Incluye los términos municipales completos de Algeciras, Los Barrios, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

Artículo 5. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan. (N)

1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares en el Campo de Gibraltar se ajustarán al contenido del presente Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa.
2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas (N), Directrices (D) y Re-

comendaciones (R), indicándose para cada artículo o epígrafe su carácter con estas iniciales.

3. Las Normas son determinaciones de aplicación directa, vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares en los suelos clasificados como urbanizables y no urbanizables.
4. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines.
5. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del Plan.
6. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento general.
7. En cualquier caso, las determinaciones de este Plan, sea cual sea su carácter, estarán sometidas al ordenamiento jurídico vigente en el momento de su aplicación.
8. Los instrumentos de planeamiento general deberán adaptarse a las determinaciones de este Plan en el plazo que se indique en el Decreto de aprobación en todos los aspectos que sean necesarios para la ejecución del Plan y en relación con las actuaciones cuyo desarrollo se prevea en el corto plazo.

Artículo 6. Documentación del Plan. (N)

1. Los documentos que integran el Plan constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria de Ordenación.
2. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan de Ordenación del Territorio consta de los siguientes documentos:
 - a) Memoria Informativa.
 - b) Memoria y Planos de Ordenación.
 - c) Memoria Económica.

d) Normativa.

3. La Memoria Informativa contiene una síntesis de los estudios que han servido para fundamentar las propuestas del Plan. No tiene valor normativo.
4. La Memoria de Ordenación, junto con los esquemas gráficos que la acompañan y los Planos de Ordenación, establecen los objetivos generales y expresan el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción y ubicación de las propuestas. Constituye el documento básico para la interpretación del Plan en su conjunto. Las determinaciones de la Memoria de Ordenación que no tengan reflejo en la Normativa se entenderán que tienen el carácter de Recomendación.
5. Los Planos de Ordenación contienen los elementos y las zonas establecidas en la Normativa. En caso de contradicción entre los contenidos de los diferentes Planos de Ordenación prevalecerá aquél que desarrolle de manera más específica el aspecto objeto de controversia.
6. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La evaluación económica es meramente estimativa de los costes previstos. Las actuaciones, el orden de prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz. La valoración de los programas y subprogramas tienen el carácter de Recomendación.
7. La Normativa constituye el conjunto de determinaciones de ordenación territorial del Campo de Gibraltar. Su contenido prevalece sobre los restantes documentos del Plan.
8. En las posibles discrepancias entre la Normativa y los contenidos de los Anexos, prevalece la Normativa y en las posibles discrepancias entre los gráficos que acompañan los Anexos de la Normativa y el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos prevalecerá este último. En caso de posible conflicto entre distintas determinaciones, la Memoria de Ordenación opera, con carácter supletorio, como instrumento interpretativo.
9. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y los Planos de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y los Planos de Ordenación prevalecerán estos últimos.



10. Si aplicados los criterios establecidos en los apartados anteriores subsiste la imprecisión, prevalecerá la interpretación más favorable para la sostenibilidad, la protección de los recursos naturales, culturales y paisajísticos y el interés público y social.

Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.
2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno y en todo caso siempre que lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía o concurran otras circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación o puedan alterar la consecución de los objetivos establecidos por este Plan.
3. En todo caso, cuando transcurran 8 años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de la gestión y seguimiento del Plan emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.
4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.
5. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de las propuestas de este Plan en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general o de los estudios informativos o proyectos de infraestructuras desarrollados para su ejecución.
2. Se consideran además ajustes del Plan las alteraciones en el plazo de ejecución de las actuaciones propuestas en la Memoria Económica.
3. Los instrumentos de planeamiento general y los Proyectos de Actuación aplicarán las determinaciones y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites será posible siempre que el resultado no suponga una disminución o incremento de la superficie de la zona afectada en el municipio superior al 10%

y el nuevo límite esté constituido por elementos físicos o territoriales reconocibles.

4. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes en la delimitación de zonas o en el trazado de las infraestructuras y aquellos otros que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de sus previsiones.
5. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.
6. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 9. Actualización del Plan. (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en documento único y completo de sus determinaciones vigentes, así como de las modificaciones aprobadas y, en su caso, de los ajustes resultantes del desarrollo y ejecución del Plan.
2. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento y evaluación a que se hace referencia en el artículo siguiente.
3. La actualización del Plan corresponderá al Titular de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 10. Informe de seguimiento y evaluación. (N)

1. La Consejería competente en materia de ordenación del territorio, o el organismo en quien delegue, elaborará cada cuatro años un Informe de Seguimiento del Plan.
2. Los Informes de seguimiento del Plan tendrán por finalidad analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 11. Programación de acciones. (D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan corresponda llevar a cabo por los órganos de la Administración Autónoma serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas.
2. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.
3. El órgano de gestión del Plan podrá proponer la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanístico del ámbito. Esta alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras.

TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

CAPÍTULO PRIMERO. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Artículo 12. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de asentamientos, los siguientes:

- a) Propiciar el desarrollo compacto y estructurado de la conurbación de la Bahía de Algeciras y de los demás núcleos de población del ámbito.
- b) Fomentar la funcionalidad y complementariedad entre los diferentes elementos del sistema.
- c) Distribuir de forma equilibrada los equipamientos de carácter supramunicipal entre los núcleos del ámbito en las mejores condiciones de accesibilidad desde el transporte público, contribuyendo a reforzar la funcionalidad de las zonas centrales.

Artículo 13. Composición del sistema de asentamientos. (N)

1. El sistema de asentamientos del ámbito está compuesto por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentren aprobados definitivamente a la entrada en vigor del Plan, y por los nuevos suelos clasificados como urbanos o urbanizables ordenados por las innovaciones de los instrumentos del planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan.
2. Se diferencia como una unidad integrada la estructura urbana denominada Bahía de Algeciras compuesta por los núcleos urbanos de Algeciras, Los Barrios, Palmones, Estación de San Roque, Taraguilla, Miraflores, Guadarranque, San Roque, Campamento, Puente Mayorga, La Línea de la Concepción, y el complejo petroquímico e industrial (CEPSA), a efectos de planificación y gestión de las dotaciones y los servicios públicos.
3. La delimitación de los suelos urbanos y urbanizables reflejada en la cartografía del Plan tiene un carácter meramente informativo del estado de planeamiento en el momento de redacción de este Plan.



Artículo 14. Localización de equipamientos de carácter supramunicipal. (D)

1. Son equipamientos de carácter supramunicipal para este Plan los que tienen un carácter singular o acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán prever dotaciones de suelo para la instalación de equipamientos de carácter supramunicipal, públicos o privados, que sirvan para cualificar y mejorar la oferta general de dotaciones y servicios del ámbito. A tal efecto, los municipios solicitarán a los organismos públicos competentes, en el proceso de elaboración de los planes o en sus revisiones, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o para la ampliación de las existentes.
3. Las dotaciones de equipamientos y servicios especializados gestionados por la Administración Pública a localizar en los centros regionales se ubicarán indistintamente en las cabeceras municipales de Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción y San Roque. Los equipamientos especializados con alta incidencia en la estructuración urbana de la Bahía de Algeciras, deberán estar bien relacionados espacialmente con las áreas de reforzamiento de la centralidad previstas en este Plan.
4. Los núcleos que se citan en el apartado anterior, además de Jimena de la Frontera y Tarifa, deberán contar con las dotaciones propias de las Ciudades Medias.
5. Las actuaciones de iniciativa pública para la ubicación de equipamientos supramunicipales podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, en cuyo caso se incorporarán automáticamente al planeamiento urbanístico municipal.
6. La localización de las dotaciones se efectuará por cada una de las entidades y organismos públicos competentes en aquellos núcleos de los citados en los apartados 3 y 4 que mejor cumplan los criterios de eficacia en sus prestaciones y proporcionen la mejor accesibilidad territorial al conjunto de los habitantes del ámbito a los que se prevé servir. Para su ubicación se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
 - a) Complementariedad con las dotaciones de carácter supramunicipal ya existentes en cada cabecera municipal, especialmente en el caso de necesidad de grandes inversiones.
 - b) Facilidad de acceso para los grupos de población afectados en cada caso.

- c) Preferencia a emplazamientos con fácil acceso desde la red de transporte público supralocal.
 - d) Reparto equilibrado de usos dotacionales, en función de su naturaleza, entre los centros urbanos existentes y sus zonas de crecimiento.
 - e) Vinculación de los equipamientos de mayor relevancia por su incidencia económica al desarrollo de los suelos productivos ligados a ellos.
7. En las previsiones respecto a la oferta de equipamientos se tendrán en cuenta los incrementos de la demanda derivados de la afluencia de veraneantes y turistas en relación con los servicios de salud de atención primaria, atención al turista en destino y seguridad.

CAPÍTULO SEGUNDO. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Artículo 15. Directrices para la ampliación del sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general evitarán la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes, salvo aquellos que puedan incorporarse al proceso urbanístico en conformidad con lo establecido en los artículos siguientes de este capítulo. No se consideran colindantes las nuevas extensiones del suelo urbano o urbanizable que estén separadas por autovías del suelo urbano o urbanizable preexistente.
2. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de recursos hídricos, de infraestructuras de telecomunicaciones y la viabilidad energética para el crecimiento previsto mediante los respectivos informes de la administración pública competente y las empresas suministradoras.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites claros entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.
4. Los municipios de la Bahía de Algeciras que conforman un continuo urbano garantizarán, desde la coordinación de sus planeamientos locales, la conti-

nidad de los viarios estructurantes y otras redes de infraestructuras, la continuidad de la red de espacios libres y la complementariedad del sistema de equipamientos y dotaciones.

Artículo 16. Edificaciones en suelo no urbanizable y planeamiento urbanístico. (D y R)

1. Los municipios del ámbito del Plan, mediante revisión de su planeamiento y en relación con las edificaciones existentes en suelo no urbanizable, abordarán los siguientes aspectos (D):

a) Elaboración de un diagnóstico en el que se establezcan los ámbitos en los que exista una mayor densidad de edificaciones ubicadas en suelo no urbanizable, que por su posición y conexión con la ciudad, o por sus características urbanísticas, sociales y económicas puedan integrarse en el modelo de crecimiento del municipio. Así mismo, identificará aquellos ámbitos que no puedan ser regularizados por ubicarse en suelos de especial protección por legislación específica o por el presente Plan, por estar sometidas a riesgos naturales de difícil o imposible eliminación, o porque resulte inviable el acceso a las infraestructuras básicas desde el punto de vista económico, técnico o ambiental.

b) Para cada uno de los ámbitos delimitados se analizarán los siguientes factores:

- Origen, antigüedad y número de habitantes permanentes.
- Densidad media, tamaño medio de parcela y techo global de cada parcelación o ámbito.
- Tipología de las viviendas y grado de consolidación de las mismas
- Grado de urbanización, disponibilidad de recursos (agua y energía) y posibles afecciones ambientales.
- Identidad social del ámbito y límites físicos reconocibles.
- Cartografía en la que se representen las edificaciones existentes, especificando los asentamientos y las parcelaciones en los que predomine el uso residencial permanente o el uso estacional/ocasional, y los ámbitos en los que existe vinculación con la explotación agraria en los predios propios o inmediatos, o en los que ha existido en su origen.

c) Justificación de los ámbitos cuya integración en el modelo urbano es prioritaria y posible en el horizonte del Plan General de Ordenación Urbanística, por reunir las condiciones para su incorporación al proceso urbanístico de ordenación urbana, valorando las necesidades que en cada caso se precisen para cumplir las exigencias dotacionales previstas en la legislación urbanística.

d) Estimación de los costes de la regularización, incluidos el acceso a las infraestructuras, la urbanización y la dotación de los servicios.

e) Programa de viabilidad para el desarrollo y gestión de los ámbitos delimitados prioritarios, teniendo en cuenta en cada caso el nivel de consolidación, los recursos económicos de los propietarios, y todas las variables que pueden incidir, tanto porque haga más compleja o viabilice la intervención, sin que ello suponga coste para las administraciones públicas.

2. A efectos de su estudio, se recomienda a los municipios del ámbito del Plan elaborar un inventario integrado por fichas individualizadas de las edificaciones existentes ubicadas en los ámbitos señalados en el apartado anterior, que contendrá al menos la siguiente información. (R)

- Localización de cada edificación (coordenadas UTM, plano catastral y fotografía).
- Origen, antigüedad y uso (año de construcción, parcelación rural o urbanística, uso residencial principal, residencial no principal, turístico, industrial, dotacional, ...).
- Estado de la edificación (superficie, consolidación, construcciones anejas, infraestructuras, y acceso).
- Situación de la ocupación (número de habitantes empadronados y capacidad alojativa estimada máxima, uso permanente, estacional u ocasional).
- Situación administrativa y jurídica (licencia, autorizaciones, declaración de interés público, proyecto de actuación, expediente disciplinario y/o procedimientos penales).



Artículo 17. Directrices al planeamiento urbanístico en relación con las viviendas y otras edificaciones construidas en suelo no urbanizable. (D)

1. Los ámbitos prioritarios a que se hace referencia en el Artículo 16, se podrán incorporar al proceso urbanístico atribuyéndole el planeamiento general algunas de las siguientes clases y categorías de suelo:

- a) La clasificación de suelo urbano no consolidado cuando las edificaciones existentes alcancen el grado de consolidación establecido en el artículo 45.1 b) de la LOUA y, complementariamente, cuenten con capacidad de conexión a los servicios urbanísticos básicos existentes o en ejecución en el marco temporal previsto en el propio planeamiento.

Cuando, excepcionalmente, se trate de núcleos de población no contiguos con los suelos urbanos o urbanizables previstos en el planeamiento, su clasificación como suelo urbano no consolidado, además de las condiciones establecidas en el párrafo anterior, estará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Conexión al sistema viario definido en este Plan.
- Disponibilidad de infraestructuras urbanas de agua, saneamiento y energía.
- Dotación de suelo para equipamientos y servicios públicos acordes a la potencial población del ámbito.
- Constitución de las correspondientes Entidades Urbanísticas de Conservación.
- Los demás requisitos complementarios y compatibles que permitan la conformación de un núcleo autónomo e independiente del núcleo principal.
- Medidas para limitar su expansión estableciendo, en su caso, una corona de suelo no urbanizable de especial protección.

No computarán a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano, la población correspondiente a las viviendas edificadas ya existentes en dichos ámbitos ni la correspondiente a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.

- b) La clasificación de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado o sectorizado) cuando las edificaciones existentes, pese a no alcanzar la intensidad requerida en el artículo 45.1 b) de la LOUA, representen al menos el cuarenta por ciento del total de viviendas posibilitadas en el ámbito delimitado como sector.

Del ámbito delimitado se deducirá a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano, la superficie correspondiente a las parcelas de las edificaciones existentes, la población correspondiente a las viviendas edificadas existentes en dichos ámbitos, y los correspondientes a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.

- c) La clasificación de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado o sectorizado) cuando las edificaciones existentes no representen el 40%, en cuyo caso no computarán a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano los habitantes correspondientes a las viviendas edificadas existentes en el ámbito, y los correspondientes a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan; en todo caso, computará la totalidad del suelo clasificado.

2. En los ámbitos que se incorporen al proceso urbanístico, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán prever los plazos de programación que aseguren que la ejecución se inicia en el primer cuatrienio del plan, disponiendo las formas de gestión pública que garanticen el cumplimiento efectivo de los deberes urbanísticos exigidos por la legislación en función de cada categoría de suelo, y los convenios de gestión que garanticen que los costes no implican gastos extraordinarios para las administraciones implicadas. A tal efecto, de forma previa a la aprobación del planeamiento urbanístico, deberán haber quedado garantizados o avalados económicamente los costes de ejecución de la actuación urbanizadora que precise.

CAPÍTULO TERCERO. SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Artículo 18. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de comunicaciones y transportes los siguientes:

- a) Crear las condiciones para que se aprovechen las oportunidades del Puerto de Algeciras como territorio nodal en las relaciones continentales mediante su integración plena en el sistema de transportes español terrestre (ferrocarril y carreteras) y en su área de influencia regional.
- b) Mejorar la accesibilidad y la articulación del Campo de Gibraltar con el resto de Andalucía y la Península.
- c) Propiciar una adecuada accesibilidad y articulación a las distintas partes del territorio del Campo de Gibraltar.
- d) Aumentar la permeabilidad del litoral y adecuar sus infraestructuras de transporte a las previsiones de desarrollo.
- e) Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes del ámbito, mejorar las condiciones de acceso al transporte público de viajeros y potenciar la intermodalidad y los modos no motorizados.
- f) Garantizar la mínimaafección del sistema de comunicaciones y transportes a las zonas sometidas a régimen de protección establecidas en el presente Plan.

Sección 1ª. Sistema portuario.

Artículo 19. Puertos de interés general. (D y R)

1. Las autoridades portuarias y las instituciones autonómicas y estatales responsables en la materia, deberán establecer medidas para la potenciación de los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa como nodos de primer nivel para el tráfico marítimo internacional y para su articulación con el resto del territorio andaluz, tal como queda recogido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. En este sentido, están previstos nuevos accesos (viarios y ferroviarios) y ampliaciones de las instalaciones portuarias de Isla Verde (Algeciras), Campamento (San Roque) y Tarifa. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque y Tarifa adopta-

rán las medidas pertinentes para integrar plenamente los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa en el conjunto del sistema intermodal de transportes del Campo de Gibraltar, garantizando la articulación urbana de accesos viarios y ferroviarios, así como la integración urbana de sus espacios de contacto con zonas urbanas centrales, con los espacios de interés recreativo del borde costero y la resolución de la compatibilidad entre zonas de usos portuarios y zonas residenciales. (D)

3. Se recomienda acondicionar los puertos de La Línea de la Concepción y Tarifa para la recepción de cruceros turísticos con objeto de fomentar la escala del Estrecho de Gibraltar. (R)
4. Los accesos básicos a las instalaciones portuarias de la Bahía se componen por los accesos ferroviarios a Algeciras y a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) y los accesos viarios a Campamento, Algeciras-norte y Algeciras-sur. (D)
5. Los accesos al puerto de Tarifa deberán garantizar el buen funcionamiento, en condiciones normales, del flujo de pasajeros Europa-África asignado a este puerto, así como su uso turístico y pesquero. Para ello se habilitará un acceso al puerto desde la A-48 por el norte de la ciudad, sin afectar a ésta. (D)
6. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque y Tarifa ordenarán la zona de contacto entre el puerto y la ciudad procurando la eliminación de barreras y la ubicación de los usos dotacionales y terciarios que mejor contribuyan a la integración urbana del puerto en la ciudad. Para ello tendrán en consideración los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (D)
7. Se recomienda la adaptación de las instalaciones portuarias que sean pertinentes para que puedan operar los servicios de transporte regular de viajeros internos a la Bahía, así como las correspondientes para los servicios estacionales de transporte de viajeros a las playas en las relaciones entre Algeciras y Tarifa, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área establecida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios y en los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, y se consideren las vinculaciones jurídicas de los concesionarios de dicha zona de servicio portuaria. (R)
8. Se recomienda la realización de actuaciones de mejora del impacto paisajístico y ambiental de las instalaciones portuarias e industriales del arco de la Ba-



hía, con el objeto de compatibilizar estos usos con la recuperación del litoral. (R)

9. Se recomienda que el proyecto de ampliación del puerto de Tarifa se realice con un desarrollo modular, de forma que se minimicen los costes ambientales y territoriales del mismo ante la posible reducción de tráfico previsto. Esta reducción de las previsiones de tráfico estarán relacionadas con factores estructurales de la demanda de movilidad o con la definición de otras alternativas para dar respuestas a estas relaciones de transporte. (R)

Artículo 20. Operación Paso del Estrecho. (D)

1. Las autoridades portuarias y las instituciones autonómicas y estatales responsables en la materia, deberán establecer medidas para asegurar el buen funcionamiento del conjunto de las infraestructuras y servicios de transporte de pasajeros y vehículos en la conexión España-Marruecos en los días de tráfico más intenso del período estival, dispositivo especial denominado Operación Paso del Estrecho (OPE).
2. Con el fin de garantizar el buen funcionamiento del embarque de vehículos en Algeciras, el Ayuntamiento de Los Barrios habilitará un área de apoyo a la Operación de Paso del Estrecho con una superficie mínima de 50 hectáreas. Esta área estará destinada a gestionar la clasificación de vehículos, se acondicionará, como mínimo, para el aparcamiento de un número de vehículos igual a la capacidad de embarque diaria, y se dotará de servicios para atender a una población equivalente de cuatro ocupantes por vehículo.
3. El espacio de acopio deberá estar conectado con las instalaciones de embarque de vehículos en el puerto mediante un viario que garantice la circulación de los convoyes de vehículos listos para el embarque, sin interrupciones ni retenciones.

Artículo 21. Sistema Portuario Autonómico. (D)

1. El sistema portuario autonómico está compuesto por los puertos de La Atunara (La Línea de la Concepción) y Sotogrande (San Roque), el primero destinado a la actividad pesquera y el segundo a la actividad náutico-recreativa.
2. Se dará prioridad a la ampliación de los puertos existentes, frente a la construcción de nuevos puertos, y expresamente la ampliación de La Atunara para usos pesqueros o náutico-recreativos, siempre que se considere viable desde la perspectiva ambiental.

3. Las autoridades portuarias, y las instituciones autonómicas responsables en la materia, deberán establecer medidas para potenciar las funciones turísticas y económicas de los puertos pesqueros y de recreo sobre los ámbitos territoriales y urbanos en que se ubican.

Sección 2ª. Infraestructuras Aeroportuarias.

Artículo 22. Reserva aeroportuaria. (D)

1. Por la administración competente se realizarán los estudios pertinentes para la mejor localización de un aeropuerto que de servicio al Campo de Gibraltar y a la Costa del Sol Occidental, tal como se establece en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
2. La localización de infraestructuras aeroportuarias que puedan ubicarse en este ámbito, además de las servidumbres establecidas por la legislación sectorial correspondiente, no afectará a las zonas definidas en el artículo 73 de este Plan.

Sección 3ª. Red ferroviaria.

Artículo 23. Conexiones ferroviarias. (N y D)

1. La red ferroviaria está integrada en la actualidad por la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, con capacidad para servicios de transporte de pasajeros y de mercancías. El servicio de mercancías dispone de terminales en Algeciras Puerto y San Roque-La Línea. El servicio de pasajeros dispone de estación en Algeciras y estaciones con parada comercial en Los Barrios, San Roque, Almoraima, Jimena de la Frontera y San Pablo. (N)
2. Se realizarán los estudios de viabilidad pertinentes para completar la red ferroviaria con las siguientes nuevas conexiones de altas prestaciones previstas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: (D)
 - a) Conexión ferroviaria Cádiz-Algeciras.
 - b) Conexión ferroviaria Málaga-Algeciras.
3. Se incorporará asimismo a la red ferroviaria el Enlace Fijo con Marruecos, si los estudios en ejecución lo consideran viable desde las perspectivas constructiva, territorial, económica y ambiental. La estructura de la red ferroviaria con-

templará las instalaciones necesarias para el mantenimiento del enlace fijo en Tarifa y las instalaciones asociadas al conjunto de las actividades logísticas derivadas de la conexión con Marruecos en los municipios de Algeciras y Los Barrios. (D)

4. Se proponen las siguientes actuaciones, recogidas en el Plano de Articulación Territorial: (D)
 - a) Conversión en línea de altas prestaciones para tráfico mixto de la conexión Algeciras – Antequera, como parte del eje transeuropeo Algeciras/Sines-Madrid-Paris, garantizará la mejora funcional de la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, que incluirá los ramales de Isla Verde (Estación de Algeciras-Puerto) y Algeciras-Estación de San Roque.
 - b) Ampliación de la estación de San Roque, con el objeto de mejorar las conexiones ferroviarias con la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras desde el puerto de Algeciras.
 - c) Apartaderos de ferrocarril para dar servicio directo a las grandes industrias (ramal San Roque-Interquisa, ramal Interquisa-Campamento y apartadero de Cepsa y nuevo ramal a Endesa y Acerinox).
 - d) Nuevo acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque).
5. Se realizará un estudio de alternativas para la mejora de la conexión ferroviaria entre la ZAL Bahía de Algeciras y el Puerto de Algeciras. (D)
6. Se realizará un estudio Informativo para definir las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en el núcleo de Algeciras. (D)
7. Se estudiará la viabilidad para la implantación de un servicio de cercanías sobre la red ferroviaria convencional. (D)
8. El proyecto de mejora de la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, estudiará la posibilidad de permeabilizar su trazado a su paso por el núcleo poblacional de Los Cortijillos. (D)
9. Los instrumentos de planificación sectorial, los estudios informativos o los proyectos de construcción concretarán los nuevos trazados ferroviarios previstos en el Plano de Articulación Territorial. (D)
10. Los instrumentos de planeamiento general, hasta tanto se aprueben los instrumentos sectoriales previstos en el apartado anterior, deberán recoger, cau-

telarmente, la reserva para las actuaciones recogidas en el apartado 4 de este mismo artículo representadas en el Plano de Articulación Territorial. (N)

11. El trazado de las nuevas conexiones ferroviarias producirá la mínima afección a las zonas sometidas a régimen de protección que se establecen en este Plan. A estos efectos, en los estudios informativos se deberán considerar explícitamente las afecciones de las distintas alternativas de trazado propuestas a dichas zonas y las medidas a adoptar para minimizar su impacto. (D)
12. En los nuevos trazados ferroviarios se estudiará su posible conexión con las infraestructuras aeroportuarias futuras y con las instalaciones del Enlace Fijo con Marruecos. (D)
13. En el eje de conexión con la línea costera mediterránea se deberá prever la reserva de suelo necesaria para la localización de una estación que de servicio a la zona urbana del entorno del río Guadiaro. (D)
14. La concreción de los trazados a que se hace referencia en los apartados anteriores se entenderá como ajuste del Plan, no dando lugar a su modificación. (D)

Artículo 24. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (R)

1. Las intersecciones de la red ferroviaria con la red de carreteras, red principal de caminos y vías pecuarias se realizarán mediante pasos elevados o inferiores atendiendo a las condiciones del trazado.
2. Los taludes de los trazados sobreelevados en relación al nivel del terreno se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y conservación de la vegetación a introducir.
3. Los taludes deberán ser cubiertos de vegetación con especies características autóctonas.
4. En los tramos de trazados en que sea necesaria la construcción de muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes, éstos presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra, enchachados en piedra o con elementos prefabricados que permitan el crecimiento de la vegetación.
5. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas



vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación.

6. A fin de evitar la fragmentación del territorio, los nuevos trazados ferroviarios establecerán las medidas necesarias que permitan facilitar el tránsito de la fauna y disminuir la fragmentación de hábitats.

Sección 4ª. Servicios e infraestructuras del transporte público.

Artículo 25. Nodo Regional de Transporte del Estrecho de Gibraltar. (D)

1. El Estrecho de Gibraltar debe ser considerado lugar prioritario para la dotación de equipamientos y servicios de gestión del transporte, tal como recoge el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que lo reconoce como nodo de transporte de nivel regional.
2. El Nodo del Estrecho de Gibraltar será objeto de un Plan de Transportes Metropolitano.

Artículo 26. Plan de Transportes Metropolitano. (D)

1. La elaboración del Plan de Transportes para el Campo de Gibraltar se llevará a cabo con criterios de sostenibilidad que incorpore, al menos, los siguientes contenidos de interés territorial:
 - a) Señalar los viarios de interés metropolitano y los itinerarios que deberán prever en su diseño reservas para la implantación de transporte público y los nodos principales del sistema.
 - b) Determinar las actuaciones cuya ubicación precisará la aprobación de un estudio de movilidad por parte de la Consejería competente en materia de transportes, estableciendo los contenidos básicos de dicho estudio.
 - c) Analizar la viabilidad para la implantación de un servicio de transporte marítimo entre Algeciras y La Línea de la Concepción y Gibraltar.
2. Las finalidades del Plan de Transportes y Movilidad Sostenible estarán dirigidas a diseñar un nuevo modelo de movilidad metropolitana que priorice la disminución del consumo energético y de los negativos efectos ambientales del transporte, mediante el fomento de los servicios de transporte público y los modos no motorizados, y de la intermodalidad de los desplazamientos.

3. El Plan de Transportes y Movilidad Sostenible deberá establecer las condiciones concretas de trazado y la gestión de plataformas reservadas en los tramos de la carretera N-340 Tarifa-Algeciras y entre Algeciras y San Roque y en la CA-34 de acceso a Campamento.

Artículo 27. Instalaciones de transporte público de viajeros. (D)

1. Los núcleos de Algeciras, Taraguilla (San Roque) y La Línea de la Concepción deberán contar con intercambiadores que faciliten la interrelación entre modos de transporte. Su localización indicativa se define en el Plano de Articulación Territorial.
2. Tarifa contará con una estación/apeadero para transporte público de viajeros por carretera adecuada a la demanda de la población existente y prevista en período estival. El Plan General de Ordenación Urbanística preverá suelo para esta instalación.
3. En las actuaciones que tengan por objeto la mejora de las infraestructuras viarias se preverá, en su caso y de acuerdo con el organismo competente en materia de transporte, espacios colindantes a los arceles para la localización de paradas con el fin de no impedir la fluidez del tráfico y mejorar la seguridad de acceso de los viajeros al transporte público.
4. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones y nodos de transporte desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas del municipio, así como la conectividad con el transporte público de viajeros por carretera y con los modos no motorizados.

Artículo 28. Plataforma reservada de transporte público. (D)

1. En la redacción del Plan de Transportes del Campo de Gibraltar se estudiará la viabilidad de una plataforma reservada de transporte público en la Bahía de Algeciras, que desarrolle el esquema indicativo recogido en el Plano de Articulación Territorial.
2. En el estudio de viabilidad anterior se contemplará su conexión con los intercambiadores propuestos en el artículo anterior en Algeciras, Taraguilla (San Roque) y La Línea de la Concepción. Dicho estudio deberá, asimismo, considerar la posibilidad de incorporar la conexión con el núcleo de Los Barrios y de localizar un apeadero en la zona de Guadacorte-Palmones que de servicio a los polígonos industriales y comerciales de dicha zona.

3. La aprobación por el órgano competente del correspondiente estudio informativo o anteproyecto de trazado vinculará a los planeamientos urbanísticos de los municipios, que deberán establecer las correspondientes reservas de los suelos afectados, cualquiera que sea su clasificación o calificación. En las zonas urbanas consolidadas donde no sea posible la ampliación de calzada se determinarán las condiciones de diseño del viario.
4. Hasta tanto se apruebe el correspondiente estudio informativo o anteproyecto de trazado, los instrumentos de planeamiento general deberán establecer preventivamente las correspondientes reservas de suelos para este itinerario a efectos de evitar que los nuevos desarrollos urbanísticos impidan el trazado más adecuado de esta infraestructura.

Artículo 29. Conexión marítima para transporte de viajeros. (D)

1. Se estudiará la viabilidad de establecer una conexión marítima para transporte público de viajeros en el área de la Bahía de Algeciras que responda a la movilidad interna a esta estructura urbana.
2. Se estudiará la viabilidad técnica y financiera de establecer la conexión marítima para transporte público, de uso estacional, entre Algeciras y las playas de Tarifa, que facilite el acceso de la población de la Bahía a estas playas durante la época estival.

Artículo 30. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico (D)

Para favorecer la movilidad mediante transporte público y los modos no motorizados, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán:

- a) Establecer las reservas de suelo necesarias para las infraestructuras previstas en el presente Plan y por el Plan de Transporte y Movilidad Sostenible a elaborar.
- b) Incluir en su ordenación redes de bicarriles y de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento. Estas plataformas deberán tener capacidad para transportar un volumen diario de viajeros equivalente al número de habitantes previstos multiplicado por 0,8.
- c) Favorecer la concentración de usos residenciales para optimizar los recursos del transporte público en el conjunto de terminales de transporte, paradas e

intercambiadores de las plataformas reservadas, y establecer medidas para preservar la funcionalidad del sistema.

Sección 5ª. Red viaria.

Artículo 31. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)

1. La red viaria del ámbito se clasifica funcionalmente en dos niveles: (N)
 - a) Red de conexión exterior. Se conforma con los grandes ejes regionales y nacionales que conectan el ámbito y el puerto con el centro y norte peninsular y el oeste mediterráneo, así como el arco de interconexión entre ambos, y por el eje viario que facilita la conexión del ámbito con el interior hacia Ronda.
 - b) Red de articulación interior. Se conforma con los viarios que tienen como función la articulación interna del ámbito. Incluye los denominados viarios paisajísticos, ejes que transcurren por lugares con vistas de especial valor paisajístico.
2. Los tramos de red pertenecientes a cada nivel se indican en el Plano de Articulación Territorial. Los nuevos trazados y la posición de los enlaces propuestos tienen carácter indicativo. (D)
3. Los trazados, capacidades y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirán por el organismo competente de acuerdo con su planificación sectorial, debiendo establecerse las reservas de suelo necesarias para garantizar la ejecución de la red viaria propuesta por el presente Plan. (D)
4. Una vez definidos los trazados de los nuevos viarios por el organismo competente, el planeamiento urbanístico general de los municipios afectados por nuevas conexiones incorporará las correspondientes reservas de suelo para su ejecución. (D)

Artículo 32. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N, y D)

1. Forman parte de la red de conexión exterior los siguientes itinerarios: (N)
 - a) Itinerario A-381, Jerez de la Frontera-Los Barrios.
 - b) Itinerarios N-340 y A-48 (Autovía de la Luz, de alta capacidad).



- c) Itinerario A-7, Málaga-Algeciras, de alta capacidad.
 - d) Itinerario A-405, Algeciras-Ronda, con las variantes previstas de Estación de San Roque y Estación de Jimena de la Frontera.
 - e) Itinerario CA-34, San Roque - instalaciones portuarias de Campamento.
 - f) Nuevo itinerario que conecta, mediante vía de alta capacidad, la A-381 y la A-7 (variante de la A-7).
2. La conexión de alta capacidad entre la A-381 y la A-7 (variante de la A-7) deberá ejecutarse, en las proximidades del núcleo de Los Barrios, considerando su posible futura integración en la organización urbana de la ciudad. El planeamiento urbanístico de Los Barrios deberá mantener la reserva prevista en el Plano de Articulación Territorial con destino a la futura construcción de una variante, distinta de la programada, coincidente con la variante norte de Los Barrios considerada en el Estudio Informativo de la conexión A-381 y A-7 y que no fue finalmente adoptada para el proyecto que se encuentra en tramitación. (D)
 3. Los ejes viarios de la red exterior cumplirán también funciones de articulación interna del ámbito. (D)

Artículo 33. Actuaciones sobre la red de conexión exterior. (D y R)

1. La red de conexión exterior se completará con las siguientes actuaciones de acceso a las instalaciones portuarias previstas por la planificación sectorial, que se indican en el Plano de Articulación Territorial: (D)
 - a) Remodelación del falso túnel del Acceso Norte al puerto de Algeciras mediante el acondicionamiento de la conexión con la N-340.
 - b) Duplicación del Acceso Sur al puerto de Algeciras mediante la duplicación de la CN-350.
 - c) Nuevo acceso a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque).
 - d) Nuevo acceso al puerto de Tarifa.
2. El Plan propone el refuerzo de capacidad de la A-405. (D)
3. Desde el Plan se recomienda la construcción de un nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a dicha ciudad. (R)

Artículo 34. Articulación viaria interior. (N, D y R)

1. La red viaria interior se constituye con los siguientes viarios: (N)
 - a) Itinerario A-2227, desde la N-340 a los núcleos de La Zarzuela y Zahara de los Atunes.
 - b) Itinerario CA-6202, desde el núcleo de La Zarzuela al de El Almarchal.
 - c) Itinerario CA-8202, desde la N-340 a El Lentiscal y Bolonia.
 - d) Itinerario A-2325, desde la N-340 a Punta Paloma.
 - e) Itinerarios CA-7200 y CA-9210, desde Facinas a Tarifa por el interior.
 - f) Itinerario CA-7201, de conexión de Facinas con la N-340.
 - g) Itinerario CA-9208 y CA-9209, de conexión entre Los Barrios y Algeciras.
 - h) Itinerario CA-9207, de conexión de Los Barrios con Taraguilla.
 - i) Itinerario CA-9206, de conexión desde la CA-9207 a Cortijillo.
 - j) Itinerario CA-9205, de conexión de San Roque con Carteia-Guadarranque.
 - k) Itinerario CA-9203, de conexión desde la A-405 a San Roque.
 - l) Itinerarios CA-9204 y CA-9202, de conexión de San Roque con Albalate.
 - m) Itinerario CA-9205, de conexión de San Roque con Guadarranque.
 - n) Itinerario A-383, de conexión de la A-7 con La Línea de la Concepción.
 - o) Itinerario A-2100, de conexión de la A-7 con Castellar de la Frontera.
 - p) Itinerario CA-9201, de conexión del Castillo de Castellar con la A-405.
 - q) Itinerario A-2101, de conexión de la A-405 con San Martín del Tesorillo.
 - r) Itinerarios A-2102 y A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2101 (San Martín del Tesorillo).
 - s) Itinerario CA-8200, de conexión de San Pablo de Buceite con San Martín del Tesorillo.
 - t) Itinerario CA-9200, de conexión de la A-405 con la CA-8200.
 - u) Itinerario C-8201, de conexión de la A-405 con la A-2304.

2. Los tramos del itinerario de la N-340 desde Vejer de la Frontera hasta el acceso sur a la ciudad de Algeciras, formarán parte progresivamente de la red de articulación interior a medida que entre en servicio la autovía A-48. (N)
3. Se recomienda la realización de un convenio entre las Administraciones del Estado y Autonómica con el objeto de regular el traspaso de competencia de la carretera N-340. (R)
4. En la carretera N-340, una vez puesta en funcionamiento la autovía A-48, se incluirá una plataforma reservada de uso estacional para la circulación preferente de transporte público colectivo entre la Bahía de Algeciras y las playas de Tarifa, así como para carriles-bici. (D)
5. Una vez puesta en funcionamiento la autovía A-48, el planeamiento urbanístico general de Tarifa deberá resolver en el ámbito de influencia de la carretera N-340, la movilidad inducida por los usos previstos mediante infraestructuras viarias de nuevo desarrollo, sin que ello se traduzca en un incremento innecesario de los tráficos locales sobre la N-340. (D)

Artículo 35. Actuaciones sobre la red de articulación interior. (D)

1. La red interior se completará con la variante de San Martín del Tesorillo (A-2102), prevista por la planificación sectorial.
2. Se vincula al desarrollo urbanístico futuro de la zona de Atlanterra, que deberá asumir su ejecución, la construcción de un nuevo itinerario de acceso a dicha urbanización desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal. El proyecto se ajustará a las condiciones que la administración competente en materia de carreteras establezca.
3. Se efectuarán actuaciones de acondicionamiento, mejora y/o seguridad vial en los siguientes viarios:
 - a) Itinerario A-2102, de conexión de San Martín del Tesorillo y la A-7.
 - b) Itinerario A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2102.
 - c) Itinerario A-2101, de conexión de Jimena de la Frontera con San Martín del Tesorillo.
 - d) Itinerario CA-9207, entre el Complejo Medioambiental Sur de Europa y la Ronda Exterior de Algeciras.
 - e) Acceso a las instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones (incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque).

Artículo 36. Prioridades para la ejecución de la red viaria. (D)

1. Las prioridades y los plazos para la ejecución de las actuaciones en la red viaria se ajustarán a lo previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transportes del Estado y en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 y al criterio de contribución de cada una de las actuaciones propuestas por el Plan a la consecución del modelo territorial.
2. Tienen la consideración de actuaciones a ejecutar a corto plazo las siguientes:
 - a) Nuevo itinerario que conecta, mediante vía de alta capacidad, la A-381 y la A-7 (variante de la A-7).
 - b) Nuevo itinerario CA-34, San Roque - instalaciones portuarias de Campamento.
 - c) Remodelación del falso túnel del Acceso Norte al puerto de Algeciras mediante el acondicionamiento de la conexión con la N-340.
 - d) Duplicación del Acceso Sur al puerto de Algeciras mediante la duplicación de la CN-350.
 - e) Nueva variante de San Martín del Tesorillo (A-2102).
 - f) Actuación de seguridad vial en el itinerario A-2102, de conexión de San Martín del Tesorillo y la A-7.
 - g) Acondicionamiento y mejora en el itinerario de acceso a las instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones (incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque).
 - h) Nuevo acceso al puerto de Tarifa.
 - i) Acondicionamiento y mejora en el itinerario CA-9207, entre el Complejo Medioambiental Sur de Europa y la Ronda Exterior de Algeciras.
3. Tienen consideración de actuaciones a ejecutar a medio plazo las siguientes:
 - a) Autovía A-48, tramo Tarifa-Algeciras.
 - b) Remodelación a vía urbana de N-340 en el tramo del arco de la Bahía, y de la CA-34 desde el nudo del nuevo itinerario.
 - c) Nueva variante exterior de Algeciras (A-48).
 - d) Actuación de seguridad vial en el itinerario A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2102.



4. Tienen la consideración de actuaciones a ejecutar a largo plazo las siguientes:
 - a) Autovía A-48, tramo Vejer de la Frontera-Tarifa.
 - b) Nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a dicha ciudad.
 - c) Nuevo itinerario de acceso a Atlanterra desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal.
 - d) Refuerzo de la capacidad de la A-405.
 - e) Acondicionamiento, mejora y seguridad vial en el itinerario A-2101, de conexión de Jimena de la Frontera con San Martín del Tesorillo.

Artículo 37. Reordenación urbana de ejes viarios. (D)

1. Una vez se ejecuten la variante exterior de Algeciras (comprendida en el proyecto de la A-48), el arco de conexión entre la A-381 y la A-7, y el nuevo acceso desde San Roque a las instalaciones portuarias de Campamento, se adaptarán la N-340 (tramo Algeciras-San Roque) y la CA-34 (San Roque-La Línea de la Concepción) para adecuar su diseño a un entorno urbano, acondicionando su función a los tráficos de carácter urbano, mediante el ajuste de sus condiciones físicas y geométricas a la movilidad metropolitana y a las necesidades de los modos de transporte público y no motorizados.
2. La reordenación de estos tramos viarios incluirá una plataforma reservada para el uso del transporte público.

Artículo 38. Articulación urbana litoral. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción deberán garantizar que los trazados de los sistemas generales viarios, carriles bici y paseos peatonales estén interconectados en las franjas donde existan suelos urbanos colindantes entre municipios. (D)
2. A los efectos del apartado anterior se recomienda la consulta previa entre estos municipios en las distintas fases de redacción de los instrumentos de planeamiento urbanístico general a fin de coordinar las propuestas de trazado y características técnicas de estas infraestructuras. Los resultados del proceso de consulta deberán figurar en la memoria de estos instrumentos de planeamiento. (R)

Artículo 39. Itinerarios paisajísticos. (D y R)

1. Se denominan así las carreteras que discurren por espacios de alto valor paisajístico y tienen además la finalidad de poner de manifiesto dichos valores. (D)
2. Los itinerarios que se definen en el Plano de Articulación Territorial deberán estar señalizados y contar con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a la actividad recreativa. (D)
3. Su adecuación se realizará con criterios de integración paisajística de acuerdo con lo siguiente: (D)
 - a) Contarán con aparcamientos de pequeña dimensión, carril bici, áreas y elementos de descanso para la observación del paisaje e interpretación de la naturaleza.
 - b) La señalización y los distintos elementos que configuran la imagen visual de estos viarios deberán diseñarse de manera que se adapten al entorno natural, con criterios de integración paisajística.
4. Las administraciones competentes deberán llevar a cabo su señalización, dotación, en su caso, de elementos disuasorios de velocidad y la adecuación de las áreas de descanso. (D)
5. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de estas instalaciones y de la señalética a fin de ofrecer una imagen común del itinerario. A estos efectos, le corresponderán a las administraciones titulares de los viarios, la definición propositiva de estos elementos. (R)
6. El tramo de la N-340 Tarifa-Algeciras tendrá consideración de itinerario paisajístico, una vez que dicho viario pase a formar parte de la red de articulación interna. (D)

Artículo 40. Red de carriles-bici. (D)

1. Se denominan así los itinerarios acondicionados para circular en bicicleta y que al tiempo no permitan la circulación rodada de vehículo automóviles. La red de carriles-bici que se definen en el Plano de Articulación Territorial deberán contar con condiciones adecuadas para permitir su uso en los desplazamientos de movilidad habitual de sus residentes.

2. Los itinerarios de carriles-bici deberán estar señalizados y contar con condiciones de circulación y seguridad adecuadas para este uso.

Artículo 41. Características de la red viaria. (D)

1. Las vías de las redes exterior e interior se diseñarán según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por el que discurran. Dichas características se adaptarán a su paso por zonas consolidadas, procurando su mejor integración con el entorno urbano.
2. En las vías en las que se prevén plataformas reservadas, éstas se diseñarán, para acoger sistemas de capacidad intermedia para el transporte público y espacios para los modos no motorizados. La sección de estas vías se adaptará a su paso por zonas consolidadas, priorizando en todo caso la viabilidad del transporte público.
3. Los trazados contenidos en el presente Plan tienen carácter de recomendación y vinculan a las administraciones competentes en cuanto a su finalidad de relacionar zonas y establecer conexiones con otras infraestructuras.
4. La aprobación del estudio informativo o proyecto de trazado o construcción, o del planeamiento urbanístico general revisado de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo.

Artículo 42. Directrices para la minimización de impactos. (D y R)

1. Los taludes de los trazados viarios o ferroviarios sobreelevados en relación al nivel del terreno se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y conservación de la vegetación a introducir. (D)
2. Los nuevos trazados viarios y ferroviarios se insertarán en el paisaje siguiendo en lo posible la forma del relieve. Los taludes deberán ser cubiertos de vegetación con especies características autóctonas. (D)
3. En los tramos de trazados en que sea necesaria la construcción de muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes, éstos presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra, encachados en piedra o con elementos prefabricados que permitan el crecimiento de la vegetación. (D)
4. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad

de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación. (D)

5. Los nuevos trazados ferroviarios y viarios establecerán las medidas necesarias que permitan facilitar el tránsito de la fauna y disminuir la fragmentación de hábitats. (D)
6. Se recomienda que se extienda la red de vigilancia de la calidad del aire al entorno de las infraestructuras de transporte de mayor tráfico de vehículos y que la información que de ellas se obtenga se utilice después en el análisis y planificación posteriores. (R)

CAPÍTULO CUARTO. RED DE ESPACIOS LIBRES

Artículo 43. Objetivos. (N)

1. En relación con la red de espacios libres son objetivos del Plan los siguientes:
 - a) Contribuir a la organización, estructura y articulación del Campo de Gibraltar, permitiendo la relación entre las áreas urbanas y sus entornos naturales, incluyendo los suelos de protección y los elementos ambientales y culturales más relevantes del ámbito.
 - b) Poner en valor los recursos naturales y culturales del ámbito, favoreciendo el acceso a los mismos, y fomentando y potenciando su uso público, haciendo especial hincapié en el litoral y en los principales elementos de la red hidrográfica.
 - c) Satisfacer la demanda social de espacios de uso intensivo mediante acciones planificadas de creación de parques próximos a los núcleos de población y a las áreas turísticas.
 - d) Potenciar la integración entre el espacio urbano y el rural en zonas donde se desarrollen actividades demandadas por la población urbana en convivencia con usos propios del medio rural tradicional.
 - e) Promover una red de itinerarios y miradores y poner en valor la red de vías pecuarias y el resto de los itinerarios de dominio público para potenciar su uso para el disfrute del medio rural y de la naturaleza.
2. El planeamiento urbanístico procurará la inserción territorial del sistema de espacios libres propuesto por este Plan y completará la red en la escala local,



de manera que se conecten los espacios de valor natural y agrícola del área metropolitana con los espacios libres de uso público ubicados en cada municipio.

3. En los suelos del sistema de espacios libres se procurará el mantenimiento de la vegetación autóctona o, en su caso, su recuperación, y se completará la revegetación, prioritariamente con las especies características del ámbito.

Artículo 44. Componentes de la red de espacios libres. (N y D)

1. Constituyen la red de espacios libres los siguientes espacios que se indican a continuación y se delimitan en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos: (N)
 - a) Corredor litoral.
 - b) Parques fluviales.
 - c) Parques metropolitanos.
 - d) Áreas de adecuación recreativa.
 - e) Itinerarios recreativos.
 - f) Miradores.
2. Forman parte también de la red de espacios libres las zonas de uso público de los Espacios Naturales Protegidos establecidas y reguladas por sus correspondientes instrumentos de planificación. (D)
3. La red de itinerarios recreativos que se configure en desarrollo de este Plan y/o por actuaciones de las administraciones competentes estarán interconectados entre sí y con los viarios paisajísticos a que se hace referencia en el artículo 39 a fin de favorecer la accesibilidad y el reconocimiento del conjunto del territorio. (D)
4. En los espacios libres localizados próximos o en colindancia con zonas portuarias o industriales se deberá garantizar la compatibilidad de usos recreativos y productivos, y el respeto a las distancias de seguridad. (D)

Artículo 45. Directrices generales para el suelo destinado a sistema de espacios libres. (N y D)

1. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en la red de espacios libres de los procesos de urbanización y la protec-

ción de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de planeamiento general ajustarán la delimitación de estos suelos, integrándolos en el sistema de espacios libres, o bien clasificándolos como suelo no urbanizable de especial protección. (D)

2. En los suelos destinados al desarrollo de la red de espacios libres no se podrán realizar edificaciones, construcciones o instalaciones, ni practicar usos o actividades que no guarden vinculación con el destino definido en el apartado anterior, salvo las infraestructuras lineales de interés público permitidas por la legislación sectorial y que garanticen, en todo caso, la preservación ambiental y paisajística de los espacios libres. (N)
3. Los espacios libres que se incluyan como sistemas generales sin clasificación de suelo deberán establecer la correspondiente adscripción a los efectos de su obtención. (N)
4. Los espacios libres que se mantengan como suelo no urbanizable, no contabilizarán su superficie a los efectos del cálculo del estándar establecido en el artículo 10. 1. A). c. c.1, de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. (N)
5. La delimitación propuesta por el presente Plan de los espacios libres tiene carácter indicativo y cautelador. Justificadamente, el planeamiento general urbano, Proyecto de Actuación o instrumento de carácter urbanístico que lo desarrolle, deberán ajustar la delimitación propuesta por el presente Plan. (N)
6. Se adoptará un mismo concepto de diseño de miradores y adecuaciones recreativas a fin de ofrecer una imagen común. Le corresponderá a la Consejería competente en materia ambiental la definición propositiva del diseño de estas instalaciones. (D)

Artículo 46. Corredor litoral. (N, D y R)

1. El corredor litoral incluye los terrenos de dominio público marítimo-terrestre y las zonas de servidumbre de protección en los términos establecidos en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. La regulación de usos en este ámbito estará a lo dispuesto en dicha Ley. (N)
2. Asimismo, forman parte del corredor litoral los suelos colindantes al dominio público marítimo-terrestre clasificados a la entrada en vigor de este Plan como no urbanizables o urbanizables no sectorizados, en una franja de, al menos, 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. (N)

3. Para la delimitación del corredor litoral en los ríos Palmones, Guadarranque y Guadiaro, la franja de los 200 metros se delimitará perpendicularmente a las líneas rectas que unen los puntos naturales de entrada de sus respectivas desembocaduras. (D)
4. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios afectados incorporarán la línea de deslinde del dominio público marítimo terrestre, sus servidumbres de protección y tránsito, y la zona de influencia litoral y contendrán las determinaciones para la protección y adecuada utilización del litoral. Igualmente, delimitarán las zonas degradadas y establecerán las determinaciones necesarias para su recuperación y ordenación. (D)
5. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en el corredor litoral de los procesos de urbanización así como la protección de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. (D)
6. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios de Tarifa, Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios y San Roque ordenarán, mediante paseos marítimos, senderos litorales, pasarelas u otras infraestructuras y dotaciones de uso público, el borde urbano litoral respecto al dominio público marítimo-terrestre en los frentes costeros urbanizados. Estas instalaciones deberán situarse fuera del límite interior de la ribera del mar y se garantizará que las mismas no incidan en la dinámica litoral. (D)
7. Se recomienda al planeamiento urbanístico general promover la generación de suelos destinados al sistema de espacios libres públicos y equipamientos en la Zona de Influencia del Litoral para su integración en el corredor litoral. (R)
8. Se recomienda la elaboración por parte del organismo competente en materia de costas, de un estudio sobre la recuperación de las playas de la Bahía y, en especial de la playa del Rinconcillo por su localización central y su posibilidad de conexión con el Paraje Natural Marismas del Río Palmones, y de la playa del Guadarranque por su vinculación con el Parque fluvial del río Guadarranque propuesto por este Plan. (R)
9. En los terrenos del corredor litoral incluidos en los Espacios Naturales Protegidos prevalecerá lo dispuesto en los Planes de Ordenación de Recursos Naturales. (D)

Artículo 47. Accesibilidad al litoral y equipamiento de playas. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las playas, atendiendo al grado de urbanización del frente litoral y a su intensidad de ocupación, en: playas urbanas, playas de baja densidad de ocupación y playas libres. (D)
2. Los planes de ordenación de playas, de acuerdo con esta consideración, establecerán las dotaciones adecuadas para su uso, respetando las características físicas de las mismas y de su entorno. (D)
3. Los cambios sobrevenidos en el uso de las playas por urbanización del frente litoral u otras circunstancias darán lugar al cambio en su calificación, debiendo los planes de ordenación de playas adaptarse a los nuevos niveles de ocupación. (D)
4. En las playas urbanas y de baja densidad de ocupación, y fuera de la ribera del mar y de la servidumbre de tránsito, los instrumentos de planeamiento preverán la ubicación de instalaciones de equipamiento de playa, y su conexión con los restantes servicios e infraestructuras urbanos. (D)
5. Las unidades de equipamiento deberán tener resuelto el sistema de evacuación de las aguas residuales, quedando prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a los suelos, a las arenas de las playas o a la calidad de las aguas de baño. (D)
6. Las unidades de equipamiento en las playas de baja densidad de ocupación se situarán en las proximidades de los accesos a las playas. (D)
7. Se recomienda que los equipamientos de las playas respondan a un mismo concepto de diseño que permita contribuir a una imagen común y que estas construcciones sean de una sola planta y una altura máxima de 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno. (R)
8. Los instrumentos de planeamiento general garantizarán la accesibilidad a las playas y a los equipamientos de playa desde la red viaria. En el caso de playas urbanas se establecerán los trazados y condicionantes de los viarios de acceso a las mismas a través de los suelos urbanos. Para las playas no urbanas próximas a suelos urbanos y urbanizables se posibilitará el acceso rodado a las mismas desde los viarios urbanos colindantes. (D)
9. Para el acceso y uso de las playas libres y de baja densidad de ocupación se establecerán por la administración competente los accesos y aparcamientos de acuerdo con los siguientes criterios: (D)



- a) Los accesos mediante medios motorizados se realizarán desde el viario próximo y desde los viarios de los suelos urbanos colindantes.
 - b) En la ordenación viaria de los suelos urbanos colindantes se preverá el tráfico derivado del acceso a las playas.
 - c) Las superficies de aparcamiento se situarán preferentemente en las proximidades de los espacios libres definidos por este Plan, y en los bordes exteriores de los suelos urbanos y urbanizables limítrofes.
 - d) Se establecerán accesos para medios no motorizados desde las carreteras más próximas a una distancia entre sí no inferior a 5 Km. Asociado a cada uno de estos accesos se dispondrán superficies para aparcamientos.
 - e) Las superficies de aparcamiento se ubicarán en todo caso fuera de la ribera del mar y servidumbre de tránsito y dispondrán de árboles para sombra y, en su caso, se ocultará su visión desde las playas mediante pantallas vegetales u otros elementos que faciliten su integración paisajística.
 - f) Las superficies de los aparcamientos se ubicarán junto a los accesos y en los mismos no se admitirá ningún tipo de edificación, ni marquesinas u otro tipo de instalaciones. En los accesos y aparcamientos sólo se permitirá la compactación del terreno.
 - g) Los accesos peatonales desde los aparcamientos salvarán la diferencia de cota hasta el mar mediante estructuras integradas en la morfología y paisaje costeros.
10. Se recomienda la actuación prioritaria en los accesos a las playas de Guadalquítón y Torrecarboneras, en el municipio de San Roque, y de La Hacienda y Torrenueva, en el de La Línea de la Concepción, que se recogen, de forma indicativa, en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos, correspondiendo a los respectivos Ayuntamientos establecer el trazado definitivo y las condiciones para los tramos en que atraviesan suelos urbanos y urbanizables. (R)
- Artículo 48. Parques fluviales. (D y R)**
1. La red de parques fluviales está compuesta por los correspondientes al río Guadiaro, río Guadarranque y río Palmones, que se delimitan en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos. (D)
 2. La delimitación que aparece en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos tiene carácter indicativo y cautelares hasta tanto se establezca la delimitación y ordenación de los espacios de uso público o dotacionales por el planeamiento urbanístico general, mediante Plan Especial o mediante el correspondiente Proyecto de Actuación. (D)
3. Se recomienda a los organismos competentes en materia de aguas y de costas la realización de actuaciones para la recuperación de estos cauces fluviales, así como de los tramos de sus desembocaduras. (R)
 4. La ordenación y adecuación de los parques fluviales tendrán en cuenta los siguientes criterios: (D)
 - a) Se garantizará la conservación de los recursos y valores naturales y paisajísticos preexistentes y su integración con los espacios de su entorno.
 - b) En el ámbito del parque fluvial se podrán desarrollar los siguientes usos:
 - Parque metropolitano.
 - Áreas recreativas de uso público.
 - Áreas para la práctica deportiva al aire libre.
 - Áreas para las actividades de educación ambiental y centros de interpretación del patrimonio territorial.
 - Itinerarios.
 - Usos agrícolas, ganaderos extensivos o forestales.
 - Servicios privados de actividades recreativas y deportivas al aire libre.
 - c) Se garantizará el acceso al uso público de una red de espacios e itinerarios identificados y acondicionados a tal efecto.
 - d) Se adecuarán caminos de accesos y de recorrido lineal para paseos fluviales en la zona de servidumbre y se acondicionarán zonas y miradores para el uso recreativo, deportivo y de ocio, garantizando en todo caso la permeabilidad y accesibilidad a las zonas costeras y la compatibilidad con las actividades agrícolas y ganaderas extensivas.
 - e) Se favorecerá la conexión de estos espacios con la red de itinerarios y con el dominio público marítimo-terrestre, para fomentar las conexiones entre el litoral y el interior y se garantizará y fomentará su funcionalidad como corredores ecológicos.

- f) En los cauces, riberas y márgenes no se podrán establecer instalaciones o construcciones fijas que puedan perjudicar la capacidad de evacuación de las aguas.
 - g) En la red de uso público sólo se podrán ubicar instalaciones para los usos recreativos, de ocio, didácticos y deportivos al aire libre, y las destinadas a la restauración, que en todo caso se adaptarán a las características morfológicas, paisajísticas y ambientales del entorno, evitando los lugares más valiosos desde el punto de vista de los recursos naturales, ambientales y paisajísticos. En el resto del ámbito del Plan Especial se regularán los usos agrícolas, forestales y ganaderas extensivas y las instalaciones asociadas a estos usos de forma que se asegure su existencia sin que los usos o las actividades alteren las finalidades de estos espacios.
 - h) Se adoptarán medidas de protección, reducción de impactos y de vertidos sobre los lechos, restauración, forestación y acondicionamiento de márgenes y riberas.
 - i) Las actuaciones a realizar en cada zona deben procurar la restauración de los espacios degradados e introducir las medidas necesarias para garantizar la preservación de los recursos naturales.
5. Las fichas incluidas en el Anexo I a esta Normativa establecen, con rango de Directriz, la localización y la justificación y criterios detallados de ordenación para cada una de los parques fluviales. (D)
 6. El planeamiento urbanístico general deberá establecer la plena integración de los corredores fluviales metropolitanos, y de los parques metropolitanos, en su caso, en la estructura general y orgánica del municipio, y preverá su ordenación pormenorizada y desarrollo, así como la de su entorno, de conformidad con las determinaciones establecidas en este Plan. (D)
 7. Para la gestión y ejecución de estos parques fluviales se procederá por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante la correspondiente declaración de Interés Autonómico según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. (D)
 8. Hasta tanto no se ordenen estos espacios sólo estarán permitidas las actividades agrarias, de ocio y recreativas sin que se permita la implantación de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que pudieran modificar o dificultar sus condiciones de desarrollo. Tampoco estarán permitidas las obras de con-

solidación o aumento de volumen de las instalaciones o construcciones existentes a la aprobación del presente Plan, salvo las destinadas al ornato, higiene o conservación del inmueble. (D)

9. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso al que se destinen dichas edificaciones e instalaciones sea compatible con los objetivos establecidos para los parques fluviales por el presente Plan, así como que resulten autorizables según las disposiciones del planeamiento urbanístico general. (D)
10. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan en el suelo afectado por la delimitación de los parques fluviales serán consideradas como fuera de ordenación siempre que resulten contrarias a lo previsto por el Plan en dichos parques. (D)
11. La concreción de los límites de los parques fluviales se entenderá como ajuste del Plan, no dando lugar a su modificación. (D)

Artículo 49. Parques metropolitanos. (D)

1. Se propone la ejecución de los parques metropolitanos de La Mencha (en el parque fluvial del Palmones) y Carteia (en el parque fluvial de Guadarranque), ambos insertos en corredores fluviales y cuya localización indicativa se recoge en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán delimitar y categorizar los parques metropolitanos como sistemas generales de espacios libres de interés territorial, excepto el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre que serán suelo no urbanizable de especial protección.
3. Los parques que se incluyan como sistemas generales sin clasificación de suelo, deberán establecer la correspondiente adscripción a los efectos de su obtención.
4. La localización propuesta por el presente Plan de los parques metropolitanos tiene carácter indicativo y cautelar. Justificadamente el instrumento pertinente de planeamiento urbanístico o el Proyecto de Actuación, en el caso de ser declarado como actuación de interés autonómico, podrán ajustar la delimitación propuesta por el presente Plan en el marco de los criterios de actuación establecidos en la ficha correspondiente del parque fluvial en el que esté integrado.



Artículo 50. Áreas de adecuación recreativa y miradores. (D y R)

1. Las áreas de adecuación recreativa sólo podrán acoger actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculados al contacto y disfrute del espacio rural y de la naturaleza. (D)
2. Las áreas de adecuación recreativa deberán disponer de acceso rodado. (D)
3. Las instalaciones y edificaciones deberán reunir las siguientes condiciones: (D)
 - a) Sólo podrán contar con instalaciones vinculadas a actividades recreativas y naturalísticas, edificaciones destinadas a servicios de restauración, y observatorios y miradores. Las instalaciones de hostelería de restauración no podrán tener una ocupación total mayor de 140 m². Las condiciones de implantación de las edificaciones deberán quedar reguladas en un proyecto de actuación.
 - b) El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar e integrarse en su entorno paisajístico. En todo caso se deberá adoptar un mismo concepto de diseño de estas instalaciones a fin de ofrecer una imagen común.
 - c) No se alterará la superficie del terreno ni se pavimentará con materiales impermeables en más de un 5% de la superficie de cada actuación.
 - d) La altura de la edificación y las instalaciones permitidas no podrá ser superior a una planta o 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno, excepto los observatorios en áreas forestales, que podrán superar esta altura para posibilitar las vistas panorámicas.
4. En las áreas que se indican en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos, ubicadas en los entornos de los embalses de Charco Redondo y Almodóvar se habilitarán, con carácter prioritario, adecuaciones recreativas y sólo se permitirán los usos ligados a la actividades de restauración del ecosistema natural destinadas a la conservación y mejora de las márgenes del embalse, la pesca, el senderismo y las actividades recreativas, así como las instalaciones de apoyo al uso público y al ejercicio de las actividades permitidas. Su localización tiene carácter indicativo. (D)
5. Se contempla un área de adecuación recreativa en la desembocadura del río Guadalquítón, vinculado al frente de playa, que permita disponer de un amplio espacio de uso público que de apoyo al aprovechamiento de las playas. Las zonas que se acondicionen estarán situadas, en todo caso, en los espa-

cios menos sensibles de la desembocadura, suficientemente alejadas de ella para que no existan riesgos de conservación de sus valores y sin afectar a la preservación del yacimiento arqueológico de Borondo. La obtención del suelo para estos fines estará vinculada, en su caso, al desarrollo en la zona de nuevos usos turísticos en el marco de las determinaciones del artículo 63 de esta Normativa. (D)

6. Se define en este Plan una red de miradores de uso público constituida por los miradores de Bolonia, La Peña, Sierra de Ojén, Isla de Tarifa, Guadalmesí, y los miradores del Estrecho, Sierra Carbonera y Sierra del Arca que aparecen referenciados en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos. También formarán parte de esta red los miradores integrados en las áreas recreativas. (D)
7. Los miradores serán de uso público y dispondrán, siempre que se encuentren a menos de 200 m. de la red viaria definida en este Plan, de acceso en vehículo a motor y estarán dotados con espacio para contemplar las vistas, así como aparcamientos. (D)
8. Al objeto de garantizar la integridad y calidad paisajística de los primeros planos y la visión de panorámicas desde los miradores, el planeamiento urbanístico, en función de la clasificación que corresponda a cada caso, definirá los espacios vinculados en los que se restringirá la edificación. Cautelarmente las autorizaciones para las actuaciones a realizar en un entorno no inferior a 500 metros se condicionarán a la presentación de un estudio que justifique que tales actuaciones no reducen o impiden las vistas. (D)
9. Se recomienda la realización de convenios de colaboración entre la Consejería con competencias en medio ambiente y los municipios para la realización de las actuaciones. (R)

Artículo 51. Itinerarios recreativos. (D y R)

1. Se adecuarán, con carácter prioritario, los siguientes itinerarios recreativos que se identifican en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos: (D)
 - a) Sendero de Gran Recorrido GR-7 (Sendero Europeo E-4), que en parte de su trazado discurre por la antigua carretera Facinas-Los Barrios.
 - b) Corredor Verde Dos Bahías.
 - c) Puerta Verde de la Línea de la Concepción.

- d) Itinerario Río Almodóvar-Balcón de España.
 - e) Itinerario Punta Camarinal-Punta Paloma, a través de Baelo Claudia y el núcleo de El Lentiscal.
 - f) Itinerario Facinas-Embalse de Almodóvar, hasta conectar con el GR-7.
 - g) Itinerario por los Cerros del Estrecho.
 - h) Itinerario Cerros del Estrecho-Los Barrios.
 - i) Itinerario Ruta de los Alcornocales (Ruta Medioambiental por la vía de servicio de la autovía A-381).
 - j) Itinerario costero Torre Nueva -Sotogrande.
 - k) Itinerario costero Playa del Rinconcillo-río Palmones-río Guadarranque-Carteia (dos tramos).
2. Los itinerarios recreativos deberán estar debidamente señalizados y contar con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a la actividad recreativa. (D)
 3. La señalización, las actuaciones de reforestación y las instalaciones de miradores y adecuaciones recreativas y sus accesos deberán diseñarse de manera que se adapten al entorno natural. (D)
 4. Los itinerarios recreativos permitirán el recorrido en todo su trazado mediante medios no motorizados. (D)
 5. Los trazados definidos en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos que requieran ser modificados en el marco de la normativa que le sea de aplicación, mantendrán en el nuevo trazado la funcionalidad establecida en el apartado 1 de este artículo. (D)
 6. En los itinerarios que se apoyen en cauces fluviales se adecuarán caminos de acceso y de recorrido lineal aprovechando, preferentemente, las franjas de servidumbre colindantes con el cauce, y se acondicionarán miradores y zonas de recreo fuera de las zonas con riesgo frecuente de inundación. (D)
 7. La Consejería competente en materia de medio ambiente priorizará la programación de actuaciones para la adecuación de las vías pecuarias que se proponen como parte de estos itinerarios. (D)
 8. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de estas instalaciones a fin de ofrecer una imagen común. Corresponderá a la Consejería con compe-

tencias en medio ambiente la definición del tratamiento del firme del itinerario y de todos sus elementos asociados. (R)

9. Se recomienda potenciar la interconexión entre los itinerarios citados en el apartado 1 de este artículo para favorecer el reconocimiento global del ámbito. (R)

Artículo 52. Uso recreativo en los Espacios Naturales Protegidos y en los Montes de dominio público. (D)

1. En el marco de las determinaciones de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, la Consejería competente en materia de medio ambiente establecerá las medidas necesarias para hacer posible el uso recreativo de los Espacios Naturales Protegidos. A estos efectos, se establecerán itinerarios y se habilitarán caminos, adecuaciones recreativas y puntos de observación para la contemplación del paisaje, la avifauna y la vegetación.
2. En los Montes de dominio público, y de acuerdo a la normativa sectorial de aplicación, los órganos competentes, establecerán las condiciones de implantación de los usos y actividades de ocio y recreo y las instalaciones destinadas a este fin, tales como áreas de juego, de estancia y reposo, paseos y establecimientos al servicio de las actividades recreativas.

Artículo 53. Ejecución y gestión de espacios libres. (D)

Para la gestión y ejecución de los espacios libres se podrá proceder por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la legislación urbanística a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante los instrumentos y procedimientos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero.



TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS

Artículo 54. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con la ordenación de los usos del suelo los siguientes:

- a) Procurar el desarrollo ordenado de los usos urbanos, contribuyendo a la sostenibilidad ambiental y la calidad paisajística.
- b) Ajustar el crecimiento urbano a las necesidades reales de la dinámica poblacional y desarrollo productivo y a la disponibilidad de infraestructuras y dotaciones.
- c) Procurar el uso eficiente del suelo, priorizando el aprovechamiento de la ciudad existente y de los espacios degradados y favoreciendo el modelo de la ciudad compacta.
- d) Contribuir a la satisfacción de la demanda de viviendas de protección pública.
- e) Promover la diversificación de la oferta turística, favoreciendo la implantación de los alojamientos hoteleros, servicios empresariales y equipamientos y dotaciones de interés turístico.
- f) Fomentar la participación de los territorios del interior en los desarrollos turísticos, en especial los relacionados con el turismo de golf y polo, al objeto de posibilitar que el ámbito constituya un destino consolidado vinculado a la práctica de estos deportes.
- g) Propiciar el crecimiento ordenado de las actividades productivas, contribuir a su ordenación y diversificación y promover reservas de suelo para usos industriales y logísticos de interés supramunicipal.
- h) Consolidar el carácter de complejo industrial de la Bahía de Algeciras, contribuyendo a su modernización y a mejorar sus condiciones productivas y ambientales.
- i) Desarrollar las relaciones del Puerto de la Bahía de Algeciras con el territorio circundante, propiciando la implantación de actividades logísticas.

CAPÍTULO PRIMERO. USOS URBANOS

Artículo 55. Determinaciones para la ordenación de los suelos urbanos. (D y R)

1. En las áreas urbanas consolidadas el planeamiento urbanístico municipal procurará la mejora de las condiciones generales mediante la cualificación de los espacios degradados en la edificación y en las condiciones de urbanización o usos, el fomento de la implantación de vivienda a precio asequible, y la ubicación de equipamientos y dotaciones que contribuyan a la integración social y al desarrollo de las actividades económicas.(D)
2. En las operaciones de reforma interior se recomienda tener en cuenta los siguientes criterios: (R)
 - a) Priorizar la recualificación paisajística de las zonas degradadas y el tratamiento urbano del frente costero.
 - b) Solucionar los déficits de urbanización y los problemas de movilidad interior, en especial se garantizará la accesibilidad a la costa y el acceso público a la misma.
 - c) Destinar a usos públicos, zonas libres y aparcamientos los terrenos adyacentes a la zona de servidumbre de protección.
3. Los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje urbano y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo. Especialmente deberán identificar las estructuras paisajísticas principales y cualificar las escenas, hitos o itinerarios urbanos de mayor significación para la interpretación de la identidad de cada núcleo. (D)
4. Los instrumentos de planeamiento general de Algeciras, La Línea de la Concepción y Tarifa ordenarán los frentes litorales de La Atunara en La Línea de la Concepción, Paseo marítimo, Llano Amarillo y dársena de pesca de Algeciras y frente marítimo de Tarifa, planteando intervenciones que refuercen la potencialidad recreativa y turística de estos espacios. (D)
5. Los instrumentos de planeamiento general de San Roque y Los Barrios ordenarán los frentes costeros de Palmones, Carteia-Guadarranque, Campamento y Puente Mayorga, planteando intervenciones para la recualificación del litoral. (D)
6. Se recomienda al planeamiento general de San Roque la desclasificación del sector de suelo urbanizable sectorizado 01-GL (Guadalquítón). (R)

Artículo 56. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D y R)

1. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de agua y la viabilidad energética para el crecimiento previsto. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento general ordenarán las nuevas extensiones urbanas de acuerdo con los siguientes criterios: (D)
 - a) Adoptar como referencia estructural la morfología del territorio existente, tratando de adaptarse a la misma, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes e integrándolos en la ordenación, incorporando las preexistencias naturales (vaguadas, cerros, arroyos, formaciones arbóreas) al sistema de espacios públicos.
 - b) Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición para la ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social.
 - c) Mantener la coherencia y continuidad del sistema viario y de los espacios libres con los del núcleo urbano resultante y, en su caso, con los municipios colindantes.
 - d) Analizar la impronta de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación.
 - e) Mantener el principio de contigüidad en el orden temporal de crecimiento de las áreas de desarrollo.
 - f) Introducir acciones para la integración paisajística, aplicables desde la fase de diseño urbanístico hasta la culminación de las obras de urbanización.
3. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo introducirán criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes criterios: (D)
 - a) La ampliación y mejora de los servicios e instalaciones de transporte público.
 - b) La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
 - c) La gestión de los residuos urbanos con procedimientos de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
 - d) La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
 - e) La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
 - f) La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas, favoreciendo la utilización de energías renovables, y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad, incidiendo en la peatonalización e intermodalidad del transporte.
 - g) La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.
 - h) La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones con un ancho de banda que permita la prestación de servicios interactivos avanzados.
4. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general establecerán criterios de usos y paisajísticos que permitan una integración armoniosa de los suelos urbanos y de las orlas periurbanas con los espacios circundantes. En todo caso, las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia de los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas naturales o antrópicas, existentes o a crear, que permitan dar una forma acabada a los mismos y eviten zonas de transición degradadas. (D)
5. Se recomienda que la finalización de las áreas urbanas o urbanizables se lleven a cabo con viales y espacios libres arbolados con especies autóctonas, o con manzanas completas que eviten la aparición de traseras y que las medianeras que queden por encima de otras edificaciones o lindan a espacios libres o suelo no urbanizable reciban tratamiento de fachada. (R)
6. Las reservas dotacionales se ubicarán de modo que contribuyan a una adecuada articulación con la estructura urbana preexistente, debiendo materializarse en localizaciones centrales y/o abiertas a los principales accesos rodados. (D)
7. Las dotaciones y equipamientos supramunicipales se localizarán contiguos o próximos entre sí, dotándolos de accesibilidad mediante transporte público. (D)



8. No podrán clasificarse nuevos suelos urbanizables en los terrenos con pendientes medias superiores al 50%, excepto cuando se trate del crecimiento natural de los núcleos urbanos históricos. Asimismo, no podrán ser incluidos como edificables en la ordenación de cada sector los terrenos con pendientes superiores al 35%. (D)
9. Los instrumentos de planeamiento general de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción incluirán nuevas áreas de centralidad en las nuevas extensiones urbanas. (D)
10. Los nuevos desarrollos de suelo urbanizable que se prevean por los instrumentos de planeamiento general en la Zona de Influencia Litoral se destinarán a espacios libres, dotaciones de equipamientos y servicios y a alojamientos hoteleros, no estando permitidos los usos residenciales o industriales, salvo los vinculados a las instalaciones portuarias existentes. (D)

Artículo 57. Determinaciones específicas sobre los nuevos usos residenciales (D)

Los instrumentos de planeamiento general localizarán los nuevos usos residenciales en situación de contigüidad con los suelos urbanos y urbanizables existentes de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Se atenderá prioritariamente las necesidades de vivienda derivadas de la formación de nuevos hogares como consecuencia de la dinámica de la población residente en el municipio.
- b) A estos efectos, los instrumentos de planeamiento incorporarán estudios sobre las demandas de vivienda de su población, diferenciadas según sus condiciones económicas y demográficas. Dichos estudios adoptarán parámetros estadísticos oficiales, contrastados y adaptados a la trayectoria de la última década.
- c) Se utilizarán tipologías o combinaciones de tipos edificatorios que coadyuven a una utilización eficiente del suelo, evitando el uso extensivo de tipologías edificatorias de baja densidad.

Artículo 58. Determinaciones para los nuevos usos residenciales de interés supramunicipal. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general podrán clasificar, en las zonas especificadas en los apartados siguientes, nuevos sectores de suelo urbanizable

de uso residencial destinados a satisfacer la demanda supramunicipal de viviendas sometidas a régimen de protección pública. Estos sectores no computarán a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4. a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y deberán ajustarse tanto a los siguientes criterios generales como a los específicos establecidos para cada zona en los apartados siguientes:

- a) La clasificación de los nuevos sectores urbanizables se llevará a cabo con el criterio de satisfacer la demanda real de vivienda protegida existente en los municipios afectados.
 - b) Al menos el 55% de las viviendas incluidas en cada sector serán de protección pública.
 - c) La densidad será al menos de 35 viviendas por hectárea.
 - d) Se deberá reservar el 15% de la edificabilidad total para usos de actividades económicas compatibles con el uso residencial, de forma que se favorezca la creación de empleo de proximidad.
 - e) El planeamiento de desarrollo deberá prever los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17.1.2ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
 - f) Deberá garantizarse la accesibilidad de los nuevos sectores urbanizables desde el sistema general viario municipal y, en su caso, desde las carreteras afectadas, debiendo asumir los promotores la gestión y ejecución de los enlaces necesarios de conformidad con los organismos sectoriales responsables.
2. El Ayuntamiento de Tarifa podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración en la zona de El Guijo-Albacerrado, ateniéndose a los siguientes criterios específicos:
 - a) Se establece un número máximo de 1.000 viviendas.
 - b) El planeamiento urbanístico garantizará una ordenación adecuada a la topografía natural de los terrenos teniendo en cuenta la relación entre la ciudad con el Paraje Natural de Los Lances.
 - c) La cornisa natural que conforma el borde norte del área y la vaguada existente deberá configurarse como sistema de espacios libres.

- d) El planeamiento urbanístico garantizará la integración de los nuevos suelos urbanizables con el núcleo urbano, incorporando a la ordenación el acceso norte a Tarifa que constituye la antigua N-340 reconvertida en viario urbano.
3. El Ayuntamiento de Los Barrios podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración, debiendo localizarse en situación de contigüidad con el núcleo urbano y atenderse a los siguientes criterios específicos:
- Se establece un número máximo de 1.000 viviendas.
 - El 12% de la superficie de los nuevos sectores urbanizables estará destinado a equipamientos supramunicipales.
 - El planeamiento urbanístico general deberá garantizar la integración de los nuevos sectores urbanizables con los núcleos urbanos existentes.
4. El Ayuntamiento de San Roque podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración en la zona localizada al oeste del núcleo de Guadiaro, ateniéndose a los siguientes criterios específicos:
- Se establece un número máximo de 1.000 viviendas.
 - El planeamiento urbanístico general deberá garantizar la integración de los nuevos sectores urbanizables con los núcleos urbanos existentes.
5. El Ayuntamiento de Jimena de la Frontera podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración en situación de contigüidad con los núcleos urbanos existentes, y ateniéndose a los siguientes criterios específicos:
- Se establece un número máximo de 700 viviendas.
 - El planeamiento urbanístico deberá garantizar la integración de los nuevos sectores urbanizables con los núcleos urbanos existentes.
- Artículo 59. Determinaciones para los nuevos usos productivos industriales y logísticos. (D)**
- El planeamiento urbanístico general contendrá una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas en el contexto de la economía comarcal.
 - Los instrumentos de planeamiento general establecerán, en su caso, las condiciones para la ubicación de los suelos destinados a actividades productivas industriales y logísticas de acuerdo con los siguientes criterios:
 - Se procurará la integración de usos y su conexión rodada con los suelos urbanos y urbanizables de los municipios próximos, disponiendo, de forma complementaria, redes de transporte no motorizado.
 - Se valorará su incidencia sobre la movilidad en términos cuantitativos y cualitativos y sobre la capacidad de carga de las infraestructuras y los servicios de transporte.
 - Las necesidades de nuevo suelo se desarrollarán, de forma preferente, en continuidad física con los núcleos urbanos, o con las zonas industriales y logísticas, si éstas estuviesen separados del núcleo.
 - Se establecerán las medidas para mejorar el balance energético, previendo generación con fuentes renovables, gestión conjunta de climatización y medidas de eficiencia energética.
 - Se establecerán medidas y condicionantes para la integración paisajística de los usos industriales y logísticos en el entorno urbano o rural circundante.
 - Los nuevos suelos deberán estar segregados de las zonas residenciales mediante sistema general viario y franja verde arbolada, la cual tendrá una dimensión suficiente para evitar interferencias funcionales y morfológicas con aquéllas.
 - La clasificación de nuevos suelos productivos asegurará la disponibilidad de todas las infraestructuras y servicios urbanos, incluido, en su caso, el de transporte público de viajeros. Con este fin, los instrumentos de planeamiento de desarrollo deberán incorporar estudios de movilidad y analizar, en su caso, la viabilidad de disponer de servicios de transporte público.
 - El Ayuntamiento de San Roque podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para usos productivos de la aglomeración en la zona localizada al este de Taraguilla, entre dicho núcleo y la carretera CA-9204. Estos sectores no computarán a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.
 - del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y se atenderán para su desarrollo a los siguientes criterios específicos:
 - La superficie total será de 130 hectáreas.



- b) El suelo clasificado con este fin se destinará a la implantación de actividades tecnológicas, empresariales, industriales, terciario avanzado, comercial y equipamientos, que favorezcan la agrupación e integración industrial, la creación de sinergias empresariales y el acceso a servicios innovadores, favoreciendo el desarrollo, diversificación y la modernización de las estructuras empresariales.
- c) Se considera compatible el uso residencial, hasta un máximo de 1.000 viviendas, de las que al menos el 55% se destinará a viviendas de protección pública.
- d) La superficie ocupada por uso residencial no podrá superar el 25% de la superficie de la actuación.
- e) El planeamiento urbanístico debe garantizar una ordenación equilibrada y compatible entre usos logísticos, industriales, terciarios y residenciales, contribuyendo así a la cohesión territorial del arco de la Bahía.
- f) Los desarrollos para espacios productivos deberán aplicar criterios de máxima autosuficiencia en aprovisionamiento de energía, dotaciones de agua y gestión de residuos. Las diferentes unidades de desarrollo urbanístico y gestión deberán aprovechar las oportunidades de generación de energía con fuentes renovables y establecer fórmulas de gestión conjunta de redes y suministros.
- g) El planeamiento urbanístico garantizará la diversificación del tamaño de las parcelas, de manera que se permita el asentamiento de las pequeñas y medianas empresas.
- h) El planeamiento de desarrollo deberá prever los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17.1.2ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Artículo 60. Determinaciones para los nuevos usos terciarios. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general localizarán los nuevos usos terciarios en situación de contigüidad con los suelos urbanos y urbanizables existentes de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Los usos terciarios en general, y especialmente los de carácter comercial, serán objeto de calificación expresa y diferenciada por tipologías en los instrumentos de planeamiento urbanístico, localizándose con criterios de proximidad a las zonas residenciales, integración en las tramas urbanas

existentes y sinergia con las centralidades de la red actual de asentamientos, evitando la saturación del viario.

- b) Se valorará su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, y la integración urbana y paisajística.
2. Los instrumentos de planeamiento general identificarán expresamente los suelos destinados a usos terciarios con funciones supramunicipales, atendiendo a los condicionantes generales de ordenación establecidos en el artículo 56 y a los siguientes criterios específicos:
 - a) Deberá garantizarse que las actuaciones no afecten de forma negativa a la funcionalidad de las infraestructuras del transporte, debiendo asumir los promotores la gestión y ejecución de los enlaces necesarios de conformidad con los organismos sectoriales responsables.
 - b) Se localizarán preferentemente en contigüidad con los suelos urbanos y urbanizables existentes y en el entorno de la actual N-340, en los municipios de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción.

Artículo 61. Áreas Estratégicas. (D)

1. Se consideran Áreas Estratégicas las zonas de reserva para posibilitar la plasmación de oportunidades derivadas de la posición geoestratégica del Campo de Gibraltar y la configuración de un nuevo modelo productivo industrial, habiéndose identificado las tres siguientes: Facinas, Botafuegos y Santa Rosa.
2. El planeamiento urbanístico delimitará y mantendrá como suelo no urbanizable o como suelo urbanizable no sectorizado el Área Estratégicas de Botafuegos (Algeciras) en la localización establecida en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos. Esta área tendrá una superficie mínima de 140 hectáreas y estará destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demanden las nuevas necesidades derivadas de la intensificación de tráfico comerciales intercontinentales, sean éstos canalizados por un enlace fijo o por intensos tráfico marítimos.
3. El planeamiento urbanístico delimitará y mantendrá como suelo no urbanizable o como suelo urbanizable no sectorizado el Área Estratégicas de Facinas (Tarifa) en la localización establecida en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos. Esta área tendrá una superficie mínima de 120 hectáreas y estará destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro de-

mande la ejecución del Enlace Fijo con Marruecos, en el caso de que se declare viable y se programe.

4. El planeamiento urbanístico delimitará y mantendrá como suelo no urbanizable o como suelo urbanizable no sectorizado el Área Estratégica de Santa Rosa (San Roque) en la localización establecida en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos. Esta área tendrá una superficie mínima de 250 hectáreas y estará destinada a garantizar la disponibilidad de grandes superficies de suelo para futuras necesidades relacionadas con el cambio de modelo productivo de la Bahía de Algeciras. Su delimitación será contigua al trazado actual del ferrocarril y estará limitada por la CA-34 y la CA-9205.
5. Hasta tanto no se produzca su incorporación al planeamiento urbanístico en estos suelos sólo estarán permitidas las actividades vinculadas al sector primario y las edificaciones, construcciones e instalaciones de carácter desmontable. Tampoco estarán permitidas las obras de consolidación o aumento de volumen de las instalaciones o construcciones existentes a la aprobación del presente Plan, salvo las destinadas al ornato, higiene o conservación del inmueble.
6. El órgano responsable del desarrollo y seguimiento del Plan, justificadamente y en función del interés general, valorará si se mantienen las condiciones que justifican la determinación de cada una de las Áreas Estratégicas. En el caso de Áreas Estratégicas que no mantengan dichas condiciones, se podrá proponer su supresión.

Artículo 62. Determinaciones para los nuevos usos turísticos. (D y R)

1. Los nuevos sectores de suelo urbanizable de uso turístico que se clasifiquen por los instrumentos de planeamiento general para dar respuesta a la demanda turística del ámbito deberán cumplir los siguientes criterios (D):
 - a) Se ubicarán colindantes con los suelos urbanos existentes, vinculando a éstos de forma preferente las funciones centrales de los nuevos crecimientos.
 - b) Se garantizará que la edificabilidad para usos turísticos sea al menos del 50% de la edificabilidad total.
 - c) El alojamiento turístico puede adoptar cualquiera de las modalidades reguladas por la legislación específica, debiendo garantizarse el cumplimiento de los requisitos de uso exclusivo y de unidad de explotación.
 - d) Se garantizará la continuidad de las redes de comunicación con el resto del territorio, y la integración viaria con las áreas urbanas contiguas.
 - e) La servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre y los escarpes topográficos se destinarán a espacios libres de uso y disfrute públicos, se garantizará su permeabilidad y sólo se admitirán implantaciones singulares destinadas a la actividad recreativa.
 - f) La ordenación pormenorizada de los usos en cada ámbito de ordenación deberá integrar las formaciones forestales existentes o la recreación de ambientes forestales o ajardinados a fin de facilitar la mejor integración de los mismos.
 - g) En el litoral se evitará la conformación de frentes urbanizados, no permitiéndose la exteriorización hacia la vertiente litoral de más del 60% de la superficie total de las fachadas y cubiertas de la edificación, quedando las superficies restantes apantalladas por espacios forestados o ajardinados. En todo caso, en los bordes de cada ámbito de ordenación se adoptarán los criterios de integración paisajística a que se hace referencia en el artículo 56.
2. No computarán a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4. a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía los sectores urbanizables de uso turístico que cumplan, además, los siguientes criterios (D):
 - a) El techo edificable residencial no será superior al 35% de la edificabilidad lucrativa total de cada ámbito de ordenación.
 - b) La capacidad alojativa residencial no podrá ser superior al número de plazas en establecimientos turísticos, considerando que cada vivienda equivale a 2,4 plazas residenciales.
 - c) No se permitirán como usos compatibles ni las actividades industriales ni las grandes superficies minoristas.
 - d) Se garantizará que el planeamiento de desarrollo prevea los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17.1.2º de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
3. Se recomienda que los campos de golf de interés turístico que se declaren por el Consejo de Gobierno se desarrollen con los siguientes criterios (R):



- a) Los terrenos soportes del proyecto no deben estar incluidos en las zonas de protección territorial identificadas en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos de este Plan. Excepcionalmente, los proyectos podrán afectar parcialmente a las zonas de protección territorial, en cuyo caso sus determinaciones deberán adaptarse al régimen de usos admisibles establecido para las mismas por el presente Plan.
- b) Los proyectos se ajustarán a los criterios específicos establecidos en el apartado anterior.
- c) El instrumento de planeamiento general que clasifique y ordene urbanísticamente los terrenos soportes del campo de golf se adecuará a las determinaciones y condicionantes de la Declaración de Interés Turístico.

Artículo 63. Determinaciones complementarias para los usos turísticos en el litoral. (D)

1. En el litoral atlántico los sectores que se clasifiquen de uso turístico en desarrollo del apartado 2 del artículo anterior deberán cumplir los siguientes criterios específicos:
 - a) Se garantizará que las parcelas mejor ubicadas se destinen a los establecimientos hoteleros, los cuales deberán emplazarse de forma que disfruten de vistas a la costa y al mar.
 - b) La superficie máxima de los sectores será de 150 hectáreas.
 - c) El número mínimo de plazas en establecimientos turísticos en los que concurren los principios de uso exclusivo y unidad de explotación será de 1.200 plazas, debiendo garantizarse que al menos el 50% de las mismas sea de establecimientos de categoría no inferior a las cuatro estrellas. Cada sector de suelo urbanizable incorporará como mínimo la parte proporcional de los alojamientos turísticos que le correspondan en razón de su superficie.
 - d) Se deberá prever que al menos el 15% de la edificabilidad se destine a usos deportivos y a actividades de ocio y comerciales relacionadas con el turismo.
 - e) Los nuevos crecimientos deberán asumir la ejecución de las infraestructuras viarias de cada ámbito de ordenación, los costes para la obtención de los recursos hídricos, y participar en las cargas económicas destinadas a la ejecución de las restantes infraestructuras generales.
 - f) Los nuevos crecimientos que, en su caso, se desarrollen en la zona colindante a Los Lances deberán atenerse, además, a los siguientes criterios:
 - Adaptar la ordenación de los suelos a la morfología de las singularidades de la formación calcárea de la Peña, con la gran unidad territorial del Valle del Santuario.
 - Garantizar que las nuevas edificaciones no incidan negativamente sobre el conjunto percibido desde el eje viario de la actual N-340.
 - Establecer las condiciones que aseguren la integración de los nuevos sectores con el eje viario de la N-340 y con el frente costero, de forma que se garantice la conectividad transversal al eje viario y la mayor vinculación entre la zona urbana y las playas para la práctica de los deportes de viento.
 - Localizar los espacios libres próximos al Lugar de Interés Comunitario río de la Jara, incorporando, en su caso, la zona inundable.
2. La ordenación de la franja litoral entre Zahara de los Atunes (Barbate) y Atlántica (Tarifa) que se indica en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos se efectuará de manera coordinada por los planeamientos de ambos municipios de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Resolver la integración del espacio urbanizado con los suelos protegidos de su entorno, asegurando el uso y disfrute de los espacios libres en la costa y riberas fluviales.
 - b) Procurar la cualificación del espacio vacacional existente y mejorar la oferta de servicios y dotaciones, en especial los vinculados con el turismo.
 - c) Garantizar las conexiones con las infraestructuras territoriales.
 - d) Reservar suelos para la dotación de espacios públicos que proporcionen elementos de centralidad y referencia urbana para toda el área.
 - e) Destinar a espacios libres de uso y disfrute público una banda de al menos 200 metros desde el límite interior de la delimitación del dominio público marítimo-terrestre.
 3. En el litoral mediterráneo, los ayuntamientos de La Línea de la Concepción y San Roque podrán clasificar sectores de suelo urbanizable para uso turístico en la zona delimitada por la autovía A-7, la carretera A-383 y el litoral. Los sectores que se clasifiquen en desarrollo del apartado 2 del artículo anterior deberán cumplir los siguientes criterios específicos:

- a) La superficie máxima de los sectores urbanizables será 160 hectáreas en el municipio de La Línea de la Concepción y 220 hectáreas en el municipio de San Roque.
- b) El número mínimo de plazas en establecimientos turísticos, en los que concurren los principios de uso exclusivo y unidad de explotación, será 1.200 plazas en el municipio de La Línea de la Concepción y 1.650 plazas en el municipio de San Roque, debiendo garantizarse en ambos casos que al menos el 50% de las mismas corresponda a establecimientos de categoría no inferior a las cuatro estrellas. Cada sector de suelo urbanizable incorporará como mínimo la parte proporcional de los alojamientos turísticos que le correspondan en razón de su superficie.
- c) Se deberá prever que al menos el 15% de la edificabilidad se destine a usos deportivos y a actividades de ocio y comerciales relacionadas con el turismo.
- d) La delimitación de los nuevos sectores urbanizables debe garantizar la accesibilidad a las playas, manteniendo la permeabilidad desde el litoral hasta las zonas del interior que forman parte del sistema de protección territorial definido por el presente Plan.
- e) La incorporación de nuevos suelos al proceso urbanizador deberá garantizar la continuidad urbana y atender prioritariamente a la ocupación ordenada de los vacíos generados por desarrollos anteriores.
- f) Los nuevos crecimientos deberán asumir la ejecución de las infraestructuras viarias de cada ámbito de ordenación, los costes para la obtención de los recursos hídricos, y participar en las cargas económicas destinadas a la ejecución de las restantes infraestructuras generales.
- g) Los nuevos sectores urbanizables incorporarán en su ordenación los terrenos colindantes que formen parte de la red de espacios libres definida por el presente Plan, especialmente los pertenecientes al corredor litoral y a los parques fluviales. A estos efectos, el planeamiento urbanístico integrará, al menos, en la ordenación de los nuevos desarrollos turísticos el frente del corredor litoral de los nuevos sectores urbanizables y las márgenes y riberas de los cauces públicos afectados.

Artículo 64. Determinaciones complementarias para los usos turísticos en el interior. (D)

En los núcleos urbanos ubicado en el interior del ámbito, los sectores que se clasifiquen de uso turístico en desarrollo del apartado 2 del artículo 62, deberán tener una dimensión entre 10 y 40 has, y garantizar un mínimo de 12 plazas de alojamiento turísticos por hectárea en los que concurren los requisitos de uso exclusivo y unidad de explotación.

CAPÍTULO SEGUNDO. USOS RECREATIVOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS

Artículo 65. Áreas de activación territorial. (D)

1. Se delimitan las siguientes áreas de activación territorial que deben ser objeto de intervención específica para garantizar su adecuación al uso público y aprovechamiento turístico con la preservación de sus valores ambientales:
 - a) Estación de Paisaje de Bolonia.
 - b) Isla de Tarifa o de Las Palomas.
 - c) Cerros del Estrecho.
 - d) Castillo de Castellar-Guadarranque.
2. Las áreas de activación territorial delimitadas en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos se ordenarán de forma unitaria, mediante alguno de los instrumentos de ordenación previstos en la legislación urbanística, territorial o ambiental.
3. En todo caso la adecuación de estos espacios para su uso recreativo y de interés turístico se efectuará en el marco establecido por los planes de Ordenación de los Recursos Naturales de los Parques Naturales, Estrecho y los Alcornocales, según los casos.
4. Las fichas incluidas en el Anexo II a esta Normativa establecen, con rango de Directriz, la localización y superficie aproximadas, así como la justificación y criterios detallados de ordenación y de intervención para cada una de las áreas de activación territorial.
5. Las Consejerías con competencias en ordenación del territorio, medio ambiente, turismo y cultura, coordinadamente entre sí y en cada caso con el ayuntamiento concernido (Tarifa o Castellar de la Frontera), elaborarán un estudio para el diseño e implantación de la ordenación del área de activación



territorial, en el cual se establecerán sus finalidades, sus componentes básicos, la capacidad máxima de visitantes y los criterios para el diseño de su gestión, asegurando en todas sus previsiones la viabilidad, económica, ambiental y territorial. Asimismo, se plantearán recomendaciones sobre los instrumentos más adecuados para el desarrollo urbanístico de sus actuaciones.

6. El estudio, en su enfoque y planteamiento, y los instrumentos de desarrollo del planeamiento urbanístico respetarán en su propuesta de ordenación los siguientes criterios:
 - a) El acondicionamiento del ámbito para el uso y disfrute de la población residente y visitante, se realizará en condiciones tales que quede asegurada la conservación y mantenimiento de sus valores naturales, culturales y paisajísticos.
 - b) Se delimitarán aquellas zonas que presenten valores naturales no compatibles con el uso público, y se prohibirá el acceso a las mismas salvo para actividades dedicadas a su conservación y mantenimiento.

Artículo 66. Instalaciones recreativo-turísticas de ámbito supramunicipal. (N y D)

1. Se incluyen como instalaciones recreativo-turísticas de interés supramunicipal las dotaciones sin edificación significativa y ligadas con el esparcimiento al aire libre y con la ocupación de grandes espacios, caracterizadas por la necesidad o conveniencia de su implantación en el medio rural, tales como los acuarios, aeródromos, campos de polo, campos de golf, campos de tiro, centros ecuestres, centros de interpretación de la naturaleza, circuitos de velocidad, de motocross y supercross, jardines botánicos, parques acuáticos, parques temáticos, reservas de fauna y todas aquellas instalaciones para ocio, deporte e interpretación de la naturaleza que tengan una incidencia supralocal. (N)
2. Las instalaciones recreativas de interés supramunicipal deberán contar con las infraestructuras de acceso, aparcamientos y capacidad de las redes urbanas de energía, agua, telecomunicaciones y eliminación de residuos adecuadas a las demandas previsibles en máxima ocupación, sin que se vean afectados los niveles de servicio y capacidad de las infraestructuras y dotaciones previamente existentes. Los instrumentos de planeamiento general analizarán expresamente la capacidad de las infraestructuras y recursos existentes para absorber el incremento de demanda derivado de la actuación prevista y definirán, en su

caso, las dotaciones de infraestructuras y la procedencia de los recursos necesarios. (D)

3. Las instalaciones recreativas de interés territorial no podrán incorporar en suelo no urbanizable otras edificaciones que las vinculadas directamente a la práctica de la actividad recreativa y/o deportiva, club social, alojamiento hotelero y servicio de restauración. (N)
4. La implantación de estas instalaciones en suelo no urbanizable se ajustará a la normativa que le sea de aplicación y a los siguientes criterios de ordenación: (D)
 - a) Su diseño y construcción se ajustará al soporte territorial y protegerá la preexistencia de elementos relevantes del territorio, en especial la red de drenaje y, en su caso, la vegetación arbolada.
 - b) La dotación de accesos deberá estar garantizada y no deberá representar una alteración de las condiciones paisajísticas y ambientales del entorno.
 - c) La energía necesaria para las instalaciones y edificaciones deberá obtenerse, al menos en un 50% de la demanda media anual, a través de fuentes renovables mediante sistemas de generación incluidos en la actuación.
 - d) El proyecto incluirá un estudio paisajístico que garantice su armonización con el entorno.
5. Los centros de interpretación de la naturaleza que se sitúen en espacios naturales protegidos se regirán por su legislación específica derivada de la normativa ambiental. (D)

Artículo 67. Instalaciones náutico-recreativas. (N y D)

1. Se dará prioridad a la ampliación de los puertos existentes, frente a la construcción de nuevos puertos. (N)
2. Las actuaciones relativas a las instalaciones náutico-recreativas estarán orientadas a la mejora y ampliación del número de atraques de los puertos existente. (D)
3. La ordenación de los suelos de los puertos náutico-recreativos deberá garantizar: (D)
 - a) La disponibilidad de espacios destinados a áreas técnicas.

- b) La adecuada articulación del puerto con la ciudad, mejorando los accesos y efectuando reservas de suelo para la ampliación y dotaciones para espacios libres y para el sistema de transportes.
 - c) La implantación, con carácter complementario, locales destinados a actividades de hostelería y comercio relacionados con el mar y las actividades náuticas.
4. Las instalaciones deberán prever la capacidad de atraque y suelo suficiente para el desarrollo de las actividades mercantiles que tengan por objeto la prestación de servicios de: transporte público de viajeros; recorridos de interés medioambiental, cultural o deportivo; alquiler de embarcaciones; suministro a embarcaciones, excepto combustible; y reparaciones a flote que no requieran la varada. Asimismo, se preverá un porcentaje en proporción suficiente de la capacidad de atraque para tránsitos. (D)

Artículo 68. Adecuación turístico-recreativa singular en el medio rural. (N y D)

1. Se reconoce la condición de actuación de interés público en el suelo no urbanizable a las adecuaciones recreativas, de servicios turísticos y alojamiento turístico que respondan a criterios de valorización del medio rural y natural y estén emplazadas e integradas en el medio natural y en el territorio. (N)
2. Se identifican en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos cinco emplazamientos existentes o potenciales que cumplen con las condiciones para estas adecuaciones turístico - recreativas singulares en: Montenegro y El Corchado (Jimena de la Frontera), Cortijo La Alcadesa (San Roque), antiguas instalaciones militares en el noreste de Facinas (Tarifa) y Parque Rural Los Alcornocales en El Palancar (Los Barrios). (D)
3. En las áreas de activación territorial de Estación de Paisaje de Bolonia y en los Cerros del Estrecho se prevé la identificación de un número limitado y especificado en la ficha correspondiente de condiciones adecuadas para este tipo de instalaciones denominadas adecuación turístico-recreativa singular en el medio rural. (D)

Artículo 69. Ordenación de fondeaderos y puntos de atraque para embarcaciones. (N, D y R)

1. Sólo se podrán emplazar en el dominio público marítimo terrestre instalaciones destinadas al amarre de embarcaciones y al embarque y desembarque. (D)
2. Las instalaciones podrán ser pantalanos flotantes, pilotados, u otras soluciones constructivas que no afecten a la dinámica de las corrientes, al transporte sedimentario o a los fondos marinos. (D)
3. En ningún caso se permitirán espigones, diques y cualesquiera otras infraestructuras de abrigo que puedan alterar la incidencia del oleaje. (N)
4. Se realizará un estudio de viabilidad técnica y ambiental para posibilitar servicios temporales de transporte marítimo de acceso a las playas con atraque en la Ensenada de Valdevaqueros. (R)

Artículo 70. Ordenación de los espacios y accesos a las instalaciones náutico-recreativas. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general incorporarán las medidas que, de acuerdo con la administración competente, tengan por objeto la mejora de los accesos viarios a las instalaciones náutico-recreativas.
2. Asimismo, estos instrumentos fijarán los volúmenes máximos y las alturas máximas para la edificación destinada a actividades complementarias, que habrán de ser observados por el Plan Especial con objeto de mejorar la integración del uso comercial y turístico de los puertos en el espacio urbano colindante.
3. La ordenación a realizar tendrá en consideración los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Artículo 71. Ordenación turístico-recreativa-naturalística de la Playa de Los Lances-Valdevaqueros. (R)

1. Se recomienda al Ayuntamiento de Tarifa, la formulación de un Plan Especial que incorpore el ámbito de influencia inmediato de la N-340 en el frente constituido entre Los Lances y Valdevaqueros y la franja costera incluida en el Parque Natural del Estrecho, que desarrolle la ordenación de este espacio de acuerdo con los siguientes criterios:



- a) Consolidación del modelo de establecimientos turísticos de pequeña y mediana dimensión.
 - b) Compatibilizar los usos recreativos de las playas y su entorno y los usos náutico-deportivos con los valores naturales existentes, especialmente los hábitats de interés y las especies protegidas y migratorias.
2. Se recomienda que la Consejería con competencias en transportes habilite fórmulas de gestión especiales para los meses de verano que faciliten el acceso público, mediante transporte terrestre y marítimo, de los habitantes de la Bahía de Algeciras a este espacio. Estas fórmulas de gestión utilizarán de forma preferente el transporte público por carretera y la plataforma reservada prevista en el tramo de la N-340 entre Algeciras y Tarifa y los servicios especiales de transporte estacional de pasajeros en modo marítimo que relacionen la Bahía de Algeciras y Tarifa.

TITULO TERCERO. LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS TERRITORIALES Y LA PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS

CAPÍTULO PRIMERO. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN

Artículo 72. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con las zonas de especial protección los siguientes:

- a) Salvaguardar del proceso urbanizador o de transformación de usos los espacios naturales de mayor interés ambiental y paisajístico del Campo de Gibraltar.
- b) Contribuir al mantenimiento de las principales señas de identidad territorial del ámbito.
- c) Potenciar el uso naturalístico y recreativo de estos espacios.
- d) Incorporar los atractivos naturales y del paisaje a la oferta básica del espacio turístico.

Artículo 73. Delimitación de las zonas de especial protección. (N)

1. El sistema de protección de los recursos territoriales establecido por el presente Plan esta formado por zonas y elementos seleccionados en razón a sus valores ambientales, paisajísticos o culturales, o que por su valor territorial estratégico deben quedar excluidos del proceso de urbanización.
2. Se diferencian en el Plan los siguientes tipos de zonas que se delimitan en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos:
 - a) Zonas de protección ambiental. Se integran en las mismas los terrenos pertenecientes al dominio público natural y las zonas con valores ambientales reconocidos por la normativa sectorial y cuya protección y delimitación es exigida por ésta de forma vinculante para el Plan.
 - b) Zonas de protección territorial. Se integran en la misma las zonas protegidas y delimitadas por este Plan en razón a sus valores singulares, ambientales, paisajísticos, culturales, agrarios, por presentar riesgos naturales, o por su función equilibradora del territorio del ámbito.

Artículo 74. Zonas de protección ambiental. (N, D y R)

1. Se integran como zonas de protección ambiental las siguientes (N):
 - a) Los Espacios Naturales Protegidos del Parque Natural de Los Alcornocales, Parque Natural del Estrecho, Paraje Natural Playa de los Lances, Paraje Natural Estuario del río Guadiaro, Paraje Natural Marismas del río Palmones, y Monumento Natural Duna de Bolonia.
 - b) Los espacios incluidos en la Red Natura 2000.
 - c) Los montes de dominio público.
 - d) Las vías pecuarias.
 - e) El dominio público marítimo-terrestre y el dominio público hidráulico.
2. Los Parques Naturales de los Alcornocales y del Estrecho se ordenarán conforme a lo que se establezca en los Planes de Ordenación de Recursos Naturales y en los Planes Rectores de Uso y Gestión. Los Parajes Naturales del Estrecho, Playa de los Lances, Estuario del río Guadiaro y Marismas del río Palmones, así como el Monumento Natural Duna de Bolonia, las vías pecuarias, los montes de dominio público, el dominio público marítimo-terrestre y el dominio público hidráulico tendrán la consideración por los instrumentos de planeamiento general de suelo no urbanizable de especial protección por su legislación específica. (D)
3. La protección de los recursos naturales en estos espacios se llevará a cabo de acuerdo con la normativa específica y/o los instrumentos de planificación derivados de la misma que le sea de aplicación. (N)
4. En los lugares designados Red Natura 2000 no incluidos en los Espacios Naturales Protegidos, sólo se autorizarán aquellos planes o proyectos que, siendo coherentes con las determinaciones de los planes o instrumentos de gestión de estos lugares, y tras la evaluación de sus repercusiones sobre la Red Natura 2000, se determine su no afección a los hábitats naturales y las especies que motivaron su designación. (N)
5. Para la ordenación y fomento del uso público de los Montes de Dominio Público las Administraciones competentes establecerán medidas dirigidas a: (D)
 - a) Contribuir a la creación de una red de espacios libres de carácter comarcal y de dotaciones recreativas y de interpretación de la naturaleza.
 - b) Restaurar las áreas degradadas, especialmente las afectadas por incendios forestales o por agentes bióticos nocivos.

- c) Desarrollar actividades y usos productivos, tradicionales y/o de ocio, vinculados al medio forestal y compatibles con la conservación de los hábitats y los recursos naturales de estos espacios.
6. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general recogerán la red de vías pecuarias, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento y acondicionamiento a implementar por la administración competente para facilitar su uso público. (D)
7. La modificación de los límites de los espacios y de los trazados de las vías pecuarias por sus respectivas normativas sectoriales supondrá el ajuste del Plan, sin que implique modificación del mismo. (N)
8. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general establecerán para estas zonas un régimen de usos acorde con las determinaciones establecidas por los instrumentos de ordenación previstos en la normativa específica que les sea de aplicación e incorporarán medidas para preservar sus entornos territoriales, incluyendo determinaciones que garanticen el mantenimiento de sus valores paisajísticos. (D)
9. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán los deslindes del dominio público y sus zonas de servidumbre y protección. (D)
10. Las actuaciones que afecten al dominio público marítimo terrestre y/o a sus zonas de servidumbre y protección, estarán a lo dispuesto en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. (N)
11. Se recomienda, de acuerdo con lo establecido en el artículo 23.2 de la Ley de Costas, incrementar la franja de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre hasta 200 metros en los suelos incluidos por este Plan en el Corredor litoral. (R)

Artículo 75. Zonas de protección territorial. (N y D)

1. Se integran en esta categoría las siguientes zonas que se identifican en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos: (N)
 - a) Zonas de interés territorial.
 - b) Divisorias visuales.
 - c) Hitos paisajísticos.
 - d) Humedales.



2. Los suelos incluidos en las Zonas de Protección Territorial tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección por la planificación territorial o sistema general de espacios libres en suelo no urbanizable, a excepción de los colindantes con los suelos urbanos existentes que se clasifiquen de conformidad con las previsiones de este Plan, cuando esté debidamente justificada esta opción y no se encuentren incluidos entre las zonas que se enumeran en el apartado siguiente. (N)
3. Mantendrán su calificación de suelos no urbanizables de especial protección las zonas siguientes: entorno del núcleo del Cuartón (Tarifa), la parte oeste del núcleo de Pelayo (Algeciras), la zona de protección de Sierra Carbonera en el oeste de La Línea de la Concepción y la zona situada al sur de Sotogrande (San Roque), tanto la localizada al este como al oeste de la carretera A-7. (N)
4. En estas zonas estarán prohibidas las instalaciones industriales, a excepción de las relacionadas con la reutilización de residuos o las instalaciones vinculadas al aprovechamiento de energías renovables, con las limitaciones establecidas en los artículos siguientes. (D)

Artículo 76. Zonas de interés territorial. (N, D)

1. En las zonas de interés territorial sólo se podrán acoger actividades agrícolas, ganaderas, didácticas, de ocio, recreativas, así como las destinadas a restauración y alojamiento hotelero, y aquellas instalaciones de interés público compatibles con las características naturales y rurales del territorio. (N)
2. La ordenación y adecuación de las Zonas de interés territorial tendrán en cuenta los siguientes criterios: (D)
 - a) Se garantizará la conservación de los recursos y valores naturales preexistentes y su integración con los espacios de su entorno.
 - b) Se garantizará y fomentará la funcionalidad de los arroyos como corredores ecológicos.
 - c) En los cauces, riberas y márgenes no se podrán establecer instalaciones o construcciones fijas que puedan perjudicar la capacidad de evacuación de las aguas.
 - d) Las instalaciones permitidas se adaptarán a las características morfológicas, paisajísticas y ambientales del entorno.

3. La autorización para la instalaciones de interés público deberán considerar los siguientes criterios: (D)
 - a) Las actuaciones se resolverán mediante un Plan Especial o Proyecto de Actuación que garantice la resolución los accesos y las infraestructuras de agua, saneamiento y energía necesarias para las necesidades planteadas.
 - b) Las actuaciones deberán estar integradas en el paisaje mediante la adaptación de su forma compositiva y características de sus materiales, no pudiendo superar las dos plantas o 7, 5 metros medidos desde la rasante natural del terreno.

Artículo 77. Divisorias visuales. (N, D y R)

1. En las divisorias visuales no se permitirá la construcción de edificaciones e instalaciones a excepción de las vinculadas a la explotación agraria, las adecuaciones naturalísticas y recreativas, miradores y los usos forestales. (N)
2. Se promoverá la formalización de itinerarios y equipamientos de apoyo al disfrute activo del medio ambiente y del paisaje. (R)
3. La superficie de las divisorias visuales comprenderá como mínimo la zona a que da lugar una diferencia de cota de 20 metros medidos a ambos lados de la línea divisoria. La cota de las cubreras de las edificaciones e instalaciones permitidas fuera de esta zona de protección no podrán rebasar la cota inferior de la zona protegida. (D)
4. Las líneas divisorias que se indican en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos deberán ser ajustadas por los instrumentos de planeamiento general sin que ello comporte la modificación del Plan. (D)

Artículo 78. Hitos paisajísticos. (N y D)

1. Los hitos paisajísticos que se indican en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos tendrán en los instrumentos de planeamiento general la consideración de sistema general de espacios libres o de suelo no urbanizable de especial protección, en el marco, en su caso, de la legislación especial que le sea de aplicación. (D)
2. En los hitos paisajísticos no se permitirán: (N)

- a) La construcción de edificaciones e instalaciones, a excepción de las vinculadas a la explotación agraria, las adecuaciones naturalísticas y recreativas, miradores y los usos forestales.
 - b) Las edificaciones e instalaciones de ejecución o entretenimiento y servicio de las obras públicas y las actuaciones de interés público, salvo las que pudieran autorizarse conforme al artículo 111.2.
 - c) Los nuevos trazados de infraestructuras aéreas excepto aquellas necesarias para las construcciones e instalaciones permitidas.
 - d) Los movimientos de tierra que alteren de forma permanente el perfil del terreno, excepto los necesarios para las actuaciones permitidas o mejora ambiental del lugar.
3. Los hitos paisajísticos deberán ser delimitados a escala adecuada por los instrumentos de planeamiento general. En todo caso, la superficie de protección del hito comprenderá como mínimo a la zona a que da lugar una diferencia de cota de 20 metros medidos desde el vértice del hito. La cota de las cumbreras de las edificaciones e instalaciones permitidas fuera de esta zona de protección no podrán rebasar, en un radio de 100 metros, la cota inferior de la zona protegida. (D)

Artículo 79. Humedales. (N y D)

1. El planeamiento general del municipio de Tarifa, hasta tanto no se efectúe el estudio que se indica en el apartado 2 de este artículo, protegerá con carácter cautelar como suelo no urbanizable de especial protección los ámbitos de los humedales Laguna de Tarifa y Los Derramaderos. (D)
2. Corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente la realización de los estudios necesarios para la concreción de los ámbitos de los humedales, incluidos en su caso, sus zonas de protección periférica. (D)
3. Los ámbitos definitivos de estas zonas húmedas se protegerán como suelo no urbanizable de especial protección. En estas zonas no estará permitida la vivienda vinculada a usos agrarios y sólo se permitirán los usos naturalísticos y agrarios compatibles con la protección. (N)

CAPÍTULO SEGUNDO. RECURSOS NATURALES Y RIESGOS

Artículo 80. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con los recursos naturales y los riesgos los siguientes:

- a) Recuperar y proteger el frente litoral y favorecer el uso recreativo.
- b) Limitar las situaciones de riesgos naturales y tecnológicos y sus efectos sobre la población y sus actividades.
- c) Evitar la contaminación del litoral y de los recursos superficiales y subterráneos.

Artículo 81. Prevención de riesgos naturales en las actuaciones de transformación de suelo. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general zonificarán el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y establecerán los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten.
2. En las actuaciones de transformación de suelos para usos urbanos y agrícolas en regadío, en coherencia con la entidad que en cada caso tenga la actuación, se desarrollarán los siguientes criterios:
 - a) Se realizarán estudios del medio físico y estudios geotécnicos en las zonas de elevada inestabilidad.
 - b) Se arbitrarán procedimientos para favorecer la complementariedad e integración de las tareas de ejecución de obras y consolidación y restauración del medio natural.
 - c) La ordenación de los usos tomará en consideración las situaciones potenciales de riesgo.
 - d) Se establecerán medidas y mecanismos de prevención a aplicar durante el periodo transitorio que transcurre desde la situación previa hasta que la actuación consolide sus sistemas de protección de suelos y escorrentías.
 - e) Se establecerán medidas destinadas a la coordinación de distintas actuaciones urbanísticas coetáneas y a la consideración de posibles efectos acumulativos.



3. Cualquier actuación urbanizadora sobre terrenos con pendiente natural superior al diez por ciento (10%) en más del cincuenta por ciento (50%) de su superficie deberá adoptar soluciones constructivas que proporcionen la seguridad adecuada contra riesgo de deslizamiento o corrimientos de tierras, tanto durante su vida útil como durante las fases de construcción, teniendo en cuenta las condiciones climáticas (lluvias torrenciales), sísmicas, de drenaje y geomorfológicos del ámbito.
4. En las zonas de mayor vulnerabilidad ante lluvias torrenciales los proyectos de urbanización definirán las medidas de prevención de riesgos a adoptar durante las fases de ejecución de obras para asegurar la evacuación ordenada de las aguas pluviales generadas y la retención de los materiales sueltos erosionados en las zonas de obra sin suficiente consolidación.
5. El diseño y dimensionado de infraestructuras y canalizaciones para el drenaje superficial de las aguas deberá evitar el depósito de sedimentos en su interior y no introducir perturbaciones significativas de las condiciones de desagüe de los cauces a que viertan.

Artículo 82. Taludes, terraplenes y plataformas. (D)

1. Se minimizará la realización de desmontes y terraplenes efectuando los movimientos de tierra estrictamente necesarios y adecuados a las características del suelo.
2. Los taludes en desmonte y terraplén y las plataformas constructivas deberán ejecutarse aplicando técnicas de construcción sismorresistente y deberán disponer de medidas de control del drenaje.
3. Los taludes no rocosos con altura superior a los 7 metros deberán ser objeto de análisis de riesgo de rotura si resultasen catastróficos los daños aguas abajo que de ello pudieran derivarse. Asimismo, dispondrán de medidas de control del drenaje, tanto en su base como en su zona superior, y serán objeto de actuaciones de consolidación y de tratamiento vegetal con especies autóctonas.
4. En aquellos taludes en que sea necesaria la construcción de muros de contención éstos presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra, encachados en piedra o con elementos prefabricados que favorezcan el recubrimiento por la vegetación en coherencia con el paisaje de su entorno. Se evitará el acabado en hormigón visto o las escolleras, salvo cuando queden ocultos por la edificación o vegetación.

5. La consolidación y tratamiento paisajístico de los taludes perimetrales a las explanaciones destinadas a la edificación constituirán las actuaciones prioritarias para la integración topográfica de las implantaciones urbanísticas. Con carácter general los taludes en desmonte serán apantallados por la edificación e instalaciones anexas. Los terraplenes de las explanadas se concretarán en diferentes acabados estéticos que se obtendrán de la combinación diferencial entre los siguientes tratamientos:
 - a) Muros y/o estructuras de contención y estabilización de taludes.
 - b) Cubiertas herbáceas y arbustivas que garanticen el control de las escorrentías y la erosión en los suelos inclinados.
 - c) Arboleda mediterránea dispersa o en pequeños grupos con el doble objetivo de apoyar las funciones de protección de los taludes y favorecer la integración de la edificación.
6. Los taludes con pendientes superiores al 30% quedarán adecuadamente protegidos por cubiertas vegetales herbáceas y/o arbustivas, salvo en el supuesto de taludes rocosos.

Artículo 83. Riesgos hídricos. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo la infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía. La zona de servidumbre deberá clasificarse como suelo no urbanizable de especial protección o destinarse a espacio libre de uso y disfrute público en suelo no urbanizable. (D)
3. Las administraciones competentes para la autorización de la transformación del uso forestal deberán valorar los efectos potenciales sobre la red de drenaje y su capacidad de evacuación, y sobre los espacios productivos aguas abajo. (D)
4. Los cauces que drenen suelos urbanizables deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de 500 años de retorno. (D)

5. Los cauces, riberas y márgenes, deberán estar amparados por una definición de usos que garantice la persistencia de sus condiciones de evacuación, tanto por sus características estructurales como por su nivel de conservación y mantenimiento. (D)
6. El diseño y dimensionado de infraestructuras y canalizaciones para el drenaje superficial de las aguas deberá evitar el depósito de sedimentos en su interior y no introducir perturbaciones significativas de las condiciones de desagüe de los cauces a que viertan. (D)
7. Las infraestructuras de drenaje evitarán los entubados, embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas. Sólo estarán permitidos los encauzamientos cerrados cuando se requiera para la defensa de los núcleos urbanos frente a los riesgos de inundación. (D)
8. Las administraciones públicas competentes deberán abordar un programa de inversiones para eliminar los estrangulamientos derivados de actuaciones que hayan disminuido la sección de los cauces. Siempre que sea posible estas modificaciones tenderán a reponer los cauces abiertos que hayan sido objeto de transformación anterior mediante embovedados o cubriciones. (D)
9. Las administraciones públicas competentes verificarán la capacidad de desagüe de los arroyos e infraestructuras de drenaje que atraviesan suelos urbanos y zonas pobladas expuestas a riesgos, así como los vinculados a los suelos urbanizables previstos, y analizarán el nivel de respuesta ante las avenidas extraordinarias. (D)
10. Se recomienda a los ayuntamientos del ámbito, la realización de programas de actuaciones que incorporen, al menos, el siguiente contenido: (R)
 - a) Inventario, estabilización, sellado y regeneración de escombreras y vertederos incontrolados.
 - b) Establecimiento de mecanismos de prevención referentes a la regulación de aterrazados agrícolas, movimientos de tierras, así como de puntos de vertido de aguas residuales y de residuos sólidos.
 - c) Verificación técnica de las condiciones de evacuación de los cauces y elaboración, junto con la administración sectorial competente, de un programa integral de mantenimiento y conservación.
 - d) Adecuación, en cada municipio, del Plan de Emergencias municipal a la nueva situación y condiciones de riesgo conocidas.
11. En relación a lo establecido en la letra b) del apartado anterior, los instrumentos de desarrollo de las actuaciones urbanísticas y los proyectos de infraestructuras previstos en las distintas clases de suelo, además de las directrices contenidas al respecto en de esta normativa, contendrán lo siguiente: (D)
 - a) Estudios geotécnicos y del medio físico.
 - b) Ajustes y coherencia entre la ordenación de usos y las situaciones potenciales de riesgo.
 - c) Procedimientos para integrar las distintas fases de obras con la restauración faseada del medio.
 - d) Tratamientos de taludes y terraplenes, según materiales y características concretas.
12. Las administraciones públicas competentes deberán desarrollar un Programa de Medidas de Restauración Hidrológica-Forestal en las cuencas de los ríos Guadiaro, Hozgarganta, Guadarranque, Palmones y Arroyo Candalar, así como un Programa de Mejora de la Evacuación del conjunto de los cauces urbanos del ámbito del Plan. (D)

Artículo 84. Zonas inundables. (D)

1. El planeamiento general de Tarifa incorporará como zonas inundables las incluidas para dicho municipio en el Estudio Hidráulico para la Prevención de Inundaciones y la Ordenación de las Cuencas de La Janda, que aparecen delimitadas en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos.
2. Para los restantes municipios del Campo de Gibraltar, hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento general recogerán, en los suelos urbanizables y no urbanizables las zonas cautelares ante el riesgo de inundación definidas en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos, así como los puntos de riesgos de inundación inventariados por la legislación sectorial competente.
3. Las zonas cautelares ante el riesgo de inundación tendrán la consideración por el planeamiento urbanístico de suelo no urbanizable de especial protección por la legislación específica o sistema general de espacios libres, y en ellas sólo estarán permitidos los usos agrícolas, forestales y naturalísticos,



- acuícolas y pesqueros, no admitiéndose ningún tipo de cerramientos que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas.
4. En las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación se podrá autorizar la ocupación de terrenos con fines urbanísticos cuando concurren las siguientes circunstancias:
 - a) Resulte inevitable por no haber alternativa técnica, económica o ambientalmente viable.
 - b) Se justifique la necesidad de la incorporación en relación al normal crecimiento del núcleo urbano.
 - c) El crecimiento sea contiguo a los suelos urbanos existentes.
 5. A efectos del apartado anterior las Zonas Cautelares podrán incorporarse al proceso urbanístico, previo informe positivo de la administración competente en materia de aguas al estudio hidrológico hidráulico de la actuación en el que se establezca la no inundabilidad de la Zona cautelar, o que siendo inundable se demuestre que:
 - a) El riesgo medido principalmente en términos de calado de la lámina de agua es fácilmente eliminable y las medidas de defensa y protección necesarios no tengan repercusiones negativas en otros suelos.
 - b) No se disminuye la capacidad de evacuación de los caudales de avenidas.
 - c) No se incrementa la superficie de la zona sometida a riesgo, ni la gravedad del mismo.
 - d) Se preserva, en su caso, la integración del cauce y las riberas en la trama urbana y se favorece el desarrollo de la vegetación de ribera.
 6. Los suelos clasificados como urbanizables y las autorizaciones de uso otorgadas dentro de las zonas cautelares con anterioridad a la aprobación de este Plan estarán sujetos a estudio hidrológico hidráulico e informe de la administración competente indicados en el apartado anterior.
 7. Las Zonas inundables que delimite la administración competente estará definida exteriormente por la línea correspondiente a la avenida de 500 años de periodo de retorno. Las mismas sustituirán, en su caso, a las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación establecidas por este Plan. La administración competente deberá definir, asimismo, las zonas sometidas a riesgo cierto de inundaciones en el marco de las determinaciones de la legislación urbanística,
 8. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general incorporarán las Zonas inundables que se señalan en el apartado anterior y tendrán la consideración de sistema general de espacios libres o suelo no urbanizable en el marco de las determinaciones de la legislación urbanística, siendo el régimen de usos autorizables el establecido en apartado 3 de este artículo.
 9. En caso de que las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación delimitadas por este Plan excedan en superficie a las zonas inundables delimitadas por la administración competente, los terrenos sobrantes se incorporarán, a las zonas propuestas por este Plan para los suelos limítrofes.
 10. Cuando en virtud de obras hidráulicas se modifique la condición de inundabilidad de las diferentes zonas sometidas a riesgos de inundación, el órgano de cuenca deberá comunicar la nueva delimitación al órgano competente en materia de ordenación del territorio y a los ayuntamientos afectados. Dicha modificación de límites se considerará ajuste del Plan sin que sea necesario proceder a su modificación.
 11. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario a las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial y especialmente en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.
 12. Las soluciones de remodelación o nueva construcción de infraestructuras de drenaje compatibilizarán medidas estructurales y no estructurales de lucha frente a inundaciones.

Artículo 85. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)

No estará permitida la localización de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos urbanos, o asimilables a urbanos, y de residuos especiales en las zonas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones o en aquéllas en que se puedan producir filtraciones a acuíferos, cursos de aguas, embalses y aguas marítimas.

Artículo 86. Protección contra incendios forestales. (D)

1. En el contorno exterior de las zonas forestales arboladas no estará permitida en una banda de al menos 100 metros la localización de nuevas viviendas u otras edificaciones destinadas a uso público.
2. Las viviendas y edificaciones existentes en zonas forestales y su contorno deberán contar con medidas específicas para la protección contra incendios.
3. La clasificación de suelo urbanizable colindante a las zonas forestales arboladas deberán establecer una banda de al menos 100 metros en la que sólo se permitirán los sistemas de espacios libres.
4. Las actuaciones urbanísticas deberán prever en su diseño y ordenación las medidas destinadas a la prevención, lucha contra incendios y evacuación.

Artículo 87. Prevención ante riesgos tecnológicos. (D y R)

1. Las nuevas implantaciones industriales en el arco de la Bahía, así como las ampliaciones de las existentes, deben ser controladas y limitadas de forma tal que no aumenten el riesgo potencial ni los valores de contaminación de la zona. En este sentido, se asumen las determinaciones de la legislación sectorial en materia de seguridad industrial y medio ambiente. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción ordenarán el enclave industrial del complejo petroquímico y los otros asentamientos industriales de la Bahía, planteando intervenciones para la minimización de los riesgos existentes por la coexistencia de usos industriales y residenciales, y para la corrección de los impactos ambientales y paisajísticos que estas instalaciones industriales generan. Estas intervenciones deberán realizarse en coordinación con la planificación sectorial en materia de hidrocarburos definida por la Administración General del Estado. (R)

Artículo 88. Actividades extractivas. (N, D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán justificadamente áreas de exclusión de actividades extractivas, a los efectos de posibilitar el crecimiento adecuado de los núcleos urbanos y evitar una incidencia ambiental negativa en la población. (D)

2. No estará permitida la apertura de nuevas actividades extractivas a cielo abierto en: (N)
 - a) Los tramos de los ríos y arroyos que se indican en el apartado 12 del artículo 83.
 - b) Los humedales.
3. En las Zonas de Protección Territorial, las nuevas concesiones de actividades mineras incluirán en el trámite de evaluación ambiental un estudio de integración paisajística. (N)
4. Se recomienda la no renovación de las concesiones para actividades extractivas que, en su caso, puedan existir en los suelos que se indican en el apartado 2 anterior. (R)

CAPITULO TERCERO. RECURSOS CULTURALES

Artículo 89. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con los recursos culturales los siguientes:

- a) Poner en valor y proteger las edificaciones y sitios de interés cultural así como la arquitectura tradicional del ámbito como soportes de la identidad comarcal.
- b) Revalorizar el papel territorial de los centros urbanos y conjuntos históricos como referentes del territorio, de su historia y de la forma de vivir tradicional.
- c) Favorecer la valorización y protección de los recursos patrimoniales, mediante su integración en la estructura territorial del ámbito.
- d) Integrar el patrimonio cultural en los atractivos turísticos del Campo de Gibraltar como componente básico de la configuración del espacio turístico y de su imagen.

Artículo 90. Recursos culturales de interés territorial. (D)

1. Se consideran recursos culturales de interés territorial aquellos que contengan valores expresivos de la identidad del Campo de Gibraltar en relación con el patrimonio histórico y los usos tradicionales vinculados al medio rural, a la costa y/o a la defensa histórica del litoral, por ser manifestación de modos de



- ocupación y explotación del territorio ya en desuso, o por contribuir al reconocimiento de hechos históricos de interés para el ámbito.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán calificar de especial protección e incorporar al catálogo urbanístico de edificios y bienes protegidos, aquellos elementos aislados o conjuntos de inmuebles que se identifiquen en los municipios, que contenga valores expresivos de la identidad del Campo de Gibraltar en relación con el patrimonio histórico y con los usos tradicionales del medio rural y la actividad pesquera. Se incorporarán, al menos, los recursos culturales de interés territorial que se señalan en el Plano de Ordenación de Usos y Protección de Recursos y en la Memoria de Ordenación.
 3. El planeamiento urbanístico definirá las características tipológicas básicas de los bienes no incluidos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía que deban ser objeto de protección.
 4. En las edificaciones rurales incluidas en los catálogos previstos en la legislación urbanística se permitirán sólo los usos que sean compatibles con las características morfológicas de las mismas.
 5. Los yacimientos arqueológicos no protegidos expresamente por la legislación sectorial, situados en suelo no urbanizable, deberán ser calificados como suelo no urbanizable de especial protección por el planeamiento urbanístico general.

Artículo 91. Conjuntos históricos y centros urbanos. (R)

1. Los planeamientos urbanísticos establecerán las determinaciones necesarias para la protección integral de sus conjuntos históricos en los términos establecidos en la legislación especial.
2. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento general incorporen las medidas que regulen las condiciones de accesibilidad en vehículos, aparcamientos disuasorios, zonas peatonales y la dotación de servicios para la población residente y turística en los conjuntos históricos y en los centros urbanos con valores expresivos de la identidad del Campo de Gibraltar. Asimismo, considerarán el tratamiento de los pavimentos, iluminación y las instalaciones de terrazas, quioscos y demás elementos del mobiliario urbano de forma adecuada a las características de los mismos.
3. Las normas de edificación establecerán las determinaciones necesarias para el mantenimiento de las características específicas de la edificación, tanto de los componentes morfológicos como tipológicos.

4. El planeamiento urbanístico garantizará el mantenimiento y la recuperación, en su caso, de la calidad de las fachadas urbanas, especialmente de aquellas de mayor cualificación paisajística, evitando el impacto de infraestructuras y equipamientos, y cuidando la integración en cuanto a formas, volúmenes y colores de nuevas edificaciones.
5. El planeamiento general establecerá medidas orientadas a:
 - a) La activación de los cascos urbanos como centros de la vida pública de las ciudades procurando la localización de centros institucionales, y dotaciones que contribuyan a fomentar el uso turístico de los mismos.
 - b) La conservación de los trazados y espacios libres urbanos y la rehabilitación de las zonas degradadas.

Artículo 92. Criterios para la determinación de las edificaciones y bienes inmuebles con valores expresivos de la identidad del Campo de Gibraltar. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán al catálogo de edificios y bienes protegidos los recursos culturales de interés territorial y todos aquellos otros elementos de carácter geomorfológico de interés, así como las edificaciones aisladas o conjuntos de edificaciones y bienes inmuebles que contengan valores expresivos de la identidad del Campo de Gibraltar en relación con el patrimonio histórico, cultural y natural y con los usos tradicionales del medio rural y las actividades artesanales de la pesca.
2. Para la determinación de los valores expresivos de la identidad territorial del Campo de Gibraltar y del interés patrimonial de las edificaciones y bienes inmuebles no inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz se deberán seguir alguno de los siguientes criterios:
 - a) Ser manifestación de modos de ocupación y explotación del territorio del Campo de Gibraltar.
 - b) Su antigüedad y/o su valor testimonial de hechos históricos.
 - c) Su valor singular o diferencial.

Artículo 93. Protección de las edificaciones de interés territorial objeto de catalogación. (D)

Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer perímetros de protección en torno a los espacios y elementos aislados o conjuntos de edificaciones y bienes inmuebles de interés territorial objeto de catalogación por el planeamiento, en las que se determinarán las condiciones urbanísticas necesarias para la debida protección y/o preservación y para mantener, en su caso, sus efectos visuales y/o de ambientación.

Artículo 94. Valorización del patrimonio cultural. (D)

1. Las actuaciones de puesta en valor de los recursos culturales se orientarán a su incorporación a los itinerarios recreativos y turísticos, siempre que sea compatible con las medidas de protección que garanticen la conservación del recurso.
2. Los instrumentos de planeamiento general determinarán los elementos del patrimonio cultural susceptibles de ser incorporados como lugares y rutas de interés cultural y establecerán las determinaciones necesarias para su acceso y adecuación.
3. Se favorecerá por las administraciones públicas la observación y el disfrute público de los yacimientos o áreas de concentración de yacimientos de interés arqueológico y las edificaciones e instalaciones de interés etnológico, cultural y artístico existentes en el suelo rural.

Artículo 95. Espacio Cultural del Círculo del Estrecho. (R)

Se recomienda que por las administraciones públicas competentes se definan los recursos arqueológicos y las construcciones defensivas a integrar en el Espacio Cultural del Círculo del Estrecho, y se establezcan los medios para su ordenación y puesta en valor.

CAPITULO CUARTO. RECURSOS PAISAJÍSTICOS

Artículo 96. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con los recursos paisajísticos:

- a) Introducir los criterios de integración paisajística en todos los procesos de transformación y de construcción de nuevas infraestructuras o adecuaciones del medio que regula este Plan.
- b) Valorizar estos recursos mediante la habilitación de medidas de activación territorial de los paisajes y adecuación de itinerarios y miradores.
- c) Regenerar los paisajes deteriorados de la bahía de Algeciras y recualificar su borde costero.

Artículo 97. Regeneración del paisaje degradado. (N)

La Consejería con competencia en materia de políticas activas sobre el paisaje deberá redactar un Plan Especial que abarque el conjunto urbano de la Bahía de Algeciras, en el que se determinen las zonas del paisaje urbano que deben ser intervenidas para corregir su deterioro, minimizar los impactos visuales y recualificar el borde costero. En dicho Plan se establecerán las tipologías de intervención, la identificación concreta de las intervenciones y su forma de obtención de los suelos que resulten necesarios, los instrumentos de intervención y los agentes responsables de ejecutar las mismas.



TÍTULO CUARTO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL CICLO DEL AGUA, ENERGÍA, TELECOMUNICACIÓN Y RESIDUOS SÓLIDOS

CAPÍTULO PRIMERO. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

Artículo 98. Objetivos para las infraestructuras básicas. (N)

1. Son objetivos del Plan en relación con las infraestructuras los siguientes:
 - a) Asegurar la prestación de servicios básicos a las áreas urbanas consolidadas y extender las redes para garantizar el suministro en cantidad y calidad en las áreas de crecimiento urbano.
 - b) Diseñar y gestionar el ciclo del agua de acuerdo con los recursos del territorio y, en particular, con la disponibilidad de los recursos hídricos y la fragilidad del medio para la evacuación de residuos.
 - c) Adecuar el trazado de las redes existentes y nuevas a las características del territorio y en especial a los recursos naturales y del paisaje.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán resolver la las infraestructuras generales necesarias para cada municipio, garantizando su ejecución en los nuevos sectores previamente a su desarrollo urbanístico.

Artículo 99. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras. (D)

1. El planeamiento urbanístico deberá prever y asignar las cargas de nuevas infraestructuras generales para garantizar el abastecimiento de agua y la evacuación de las aguas residuales hasta las estaciones depuradoras que en cada caso corresponda.
2. Las líneas que den servicio a los suelos urbanizables podrán realizarse mediante tendidos de líneas aéreas de tensión igual o superior a 66 kV, hasta tanto no esté concluida la urbanización o se disponga de las cotas previstas en el proyecto de urbanización.
3. El planeamiento urbanístico deberá estudiar las disposiciones de las líneas de tensión igual o superior a 66 kV, tanto aéreas como soterradas.

4. Para las infraestructuras soterradas deberá reservarse una banda de 10 metros de ancho que discurrirá, preferentemente, por la zona de servidumbre de las carreteras y líneas férreas.

CAPÍTULO SEGUNDO. INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA

Artículo 100. Objetivos. (N)

En relación con las infraestructuras del ciclo del agua son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Mejorar la gestión eficiente del ciclo integral del agua, garantizando el abastecimiento urbano en condiciones de cantidad y calidad.
- b) Contribuir al equilibrio del sistema asegurando los retornos de los usos urbanos del agua en condiciones de reutilización o de incorporación no contaminante al medio.
- c) Favorecer la regulación y modernización de los regadíos.

Artículo 101. Red en alta de abastecimiento de agua. (D y R)

1. A fin de mejorar las necesidades de abastecimiento y la garantía de suministro de los núcleos se reforzará la capacidad de suministro de la red en alta. (D)
2. Se recogen las siguientes actuaciones incluidas en la propuesta de planificación hidrológica: el recrecimiento de la presa del Guadarranque, la construcción de una presa en el río Gibralthedina, la interconexión entre los embalses de Charco Redondo y Guadarranque, y la conexión desde el río Hozgarganta al río Guadarranque. (R)
3. Los proyectos técnicos de estas actuaciones deberán garantizar su viabilidad y su adecuación a las condiciones medioambientales del entorno, generando la menor incidencia ambiental y paisajística posible. Los trazados considerarán la menor afección a los espacios especialmente protegidos por este Plan y deberán discurrir mediante galerías subterráneas. (D)
4. Los trazados discurrirán preferentemente, por la zona de servidumbre de las carreteras. Los instrumentos de planeamiento general deberán reservar una franja de 20 metros de ancho para la más correcta instalación de las conducciones. Esta reserva se efectuará cautelarmente hasta tanto no se efectúe la correspondiente evaluación de impacto ambiental. (D)

5. Para hacer frente a las necesidades planteadas por las nuevas previsiones del planeamiento urbanístico y para remodelar las actuales redes de abastecimiento en alta, se desarrollarán las siguientes actuaciones: (D)
 - a) Estudio de viabilidad técnica y económica de la incorporación del núcleo urbano Zahara-Atlanterra de Tarifa al sistema de Zona Gaditana.
 - b) Mejorar la capacidad de regulación de Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera mediante un nuevo depósito en alta en Castellar de la Frontera.
 - c) Abastecimiento en alta y depósitos regulador para el abastecimiento de la zona norte de San Roque.
 - d) Ampliar la red de abastecimiento de aguas superficiales a la zona de Sotogrande y valle del Guadiaro.
6. A fin de mejorar y modernizar los abastecimientos de regadío se realizarán las conducciones en alta para la zona regable del Guadiaro. (D)

Artículo 102. Directrices sobre las redes de abastecimiento. (D)

1. El planeamiento urbanístico general deberá establecer la red de distribución para la población existente y prevista con los crecimientos planificados atendiendo a los siguientes criterios:
 - a) Los depósitos de regulación se preverán globalizando los sectores urbanos o urbanizables que se ubiquen en cotas semejantes, con derivaciones que lleguen a todas las cabeceras de los sistemas de distribución de las urbanizaciones.
 - b) En las zonas consolidadas se estudiarán los sistemas de distribución de agua existentes procurando mejorar las capacidades de regulación.
 - c) Se estudiará la posibilidad de potenciar el consumo de agua reciclada, al menos para zonas verdes públicas y baldeos de viales. La jardinería será fundamentalmente de características xéricas o de bajos requerimientos hídricos. Cuando no se disponga de recursos hídricos reutilizados se minimizarán las superficies ajardinadas puestas en riego. Los riegos garantizarán el arraigo y las primeras etapas de crecimiento de las plantaciones y siembras realizadas así como su conservación en periodos de sequía.

- d) Cada uno de los escalones de impulsión de las infraestructuras globales de primer nivel acabarán en depósitos o aljibes, minimizando en lo posible las longitudes de las tuberías de impulsión.
 - e) En cumplimiento de la legislación vigente serán exigibles los informes sanitarios vinculantes de todos los proyectos de construcción de infraestructura de abastecimiento relevantes e informes sanitarios previos a la puesta en funcionamiento de las instalaciones.
2. Los instrumentos de planeamiento municipales incorporarán ordenanzas tipo de ahorro y gestión del agua.
3. Los planeamientos urbanísticos coordinarán entre sí sus propuestas y con la planificación sectorial correspondiente.

Artículo 103. Infraestructuras de saneamiento y depuración. (N y D)

1. La actuación de las Administraciones Públicas en materia de saneamiento, estará dirigida, en el marco del Plan de Medio Ambiente de Andalucía, a mejorar las condiciones técnicas de depuración y de la calidad de los efluentes, permitiendo la reutilización de aguas depuradas, en coordinación con medios de implantación de la red específica de abastecimiento. (D)
2. Todos los núcleos de población del ámbito deberán depurar sus aguas residuales, de acuerdo con la directiva comunitaria 91/271, con sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor. (N)
3. Los municipios, o en su defecto la organización mancomunada competente, en colaboración con el órgano de la Junta de Andalucía competente en la materia llevarán a cabo las siguientes actuaciones: (D)
 - a) Construir nuevas depuradoras en: Guadarranque (San Roque) y colectores desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones hasta ésta; Guadalquítón (San Roque) y colectores desde San Martín del Tesorillo hasta ésta; Castellar de la Frontera; Tarifa; Bolonia (Tarifa); El Cuartón (Tarifa); Atlanterra (Tarifa) y Los Barrios.
 - b) Remodelar la EDAR de Jimena de la Frontera.
 - c) Ampliar la estación depuradora de La Línea de la Concepción.
4. Las urbanizaciones, los núcleos secundarios de población y las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas gene-



rales de depuración deberán contar, asimismo, con sistemas de depuración de vertidos. (N)

5. Las instalaciones de alojamiento turístico y las instalaciones recreativas de interés territorial que se ubiquen en suelo no urbanizable, así como las viviendas agrarias u otras construcciones e instalaciones cuyos servicios de saneamiento no estén conectados con la red general deberán contar con instalaciones de depuración de aguas residuales acordes con el volumen y carga contaminante de sus vertidos. (D)
6. Las redes de saneamiento considerarán e implementarán las distintas alternativas de separación entre aguas pluviales, negras y depuradas. Se establecerán distintas redes de distribución de las aguas según su calidad y posibilidades de uso. (D)
7. A los colectores generales de saneamiento le serán de aplicación las determinaciones establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 101. (D)
8. No estarán permitidos sistemas de drenaje o absorción que puedan contaminar a los suelos. (N)

Artículo 104. Criterios sobre el agua reciclada (D y R)

1. El planeamiento urbanístico general establecerá las redes de aguas residuales agrupando los vertidos hacia la ubicación de las depuradoras, e implantando junto a ellas los procesos de tratamiento necesarios para la reutilización del agua depurada, así como las conducciones y depósitos necesarios para la gestión de las aguas depuradas para dotación de usos para riego de espacios libres y zonas verdes, usos ocio-recreativos y campos de golf. (D)
2. Se procurará no utilizar estaciones de bombeo, salvo en las recogidas finales para llevarlas a las depuradoras con colectores paralelos a la línea litoral. (R)
3. En la depuradora existente de La Línea y en las de nueva construcción en Guadalquivón y Guadarranque se utilizarán sistemas de tratamiento terciario que garanticen una suficiente eliminación de microorganismos del efluente y permitan la reutilización del agua depurada para usos no potables. (R)
4. La nueva EDAR de Los Barrios (aguas abajo del azud del Palmones) se planteará con tratamiento terciario, para reutilización del agua reciclada como agua de riego y para mantenimiento del caudal ecológico del río Palmones. (R)

5. En el suministro de agua para usos no potables, el recurso procederá de forma prioritaria de la reutilización de aguas residuales. (D)

CAPÍTULO TERCERO. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN

Artículo 105. Objetivos. (N)

1. En relación con las infraestructuras energéticas son objetivos del Plan los siguientes:
 - a) Contribuir a la adecuada implantación de las infraestructuras energéticas en el territorio de acuerdo a la nueva cultura de la energía basada en criterios de sostenibilidad y asegurar la prestación del servicio, garantizando el abastecimiento energético.
 - b) Impulsar el aprovechamiento de las energías renovables en particular y de todas aquellas medidas que favorezcan el ahorro y la eficiencia energética.
 - c) Evitar el deterioro del paisaje por la proliferación de nuevos tendidos aéreos de las líneas de alta, media y baja tensión.
 - d) Racionalizar la malla de líneas eléctricas en el núcleo central del arco de la Bahía.
2. En relación con las infraestructuras de telecomunicación son objetivos del Plan los siguientes:
 - a) Incrementar la cobertura y capacidad de las infraestructuras generales de telecomunicación en todo el ámbito mediante nuevas redes de fibra óptica.
 - b) Incrementar la velocidad de conexión a internet de alta velocidad en las aéreas consolidadas de los municipios, y en los nuevos desarrollos urbanísticos propuestos en el Plan.
 - c) Evitar el deterioro del paisaje por la proliferación de antenas de telecomunicación.
3. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios del ámbito deberán prever las actuaciones para la mejora y ampliación de las infraestructuras de suministro energético señaladas en el presente Plan.

4. Será de aplicación el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico.

Artículo 106. Trazados de la red eléctrica en alta tensión igual o superior a 66 kV. (D)

1. En el diseño de los nuevos tendidos se procurará la concentración de trazados junto a las infraestructuras viarias generales, y atendiendo a las características del territorio y en especial a criterios relacionados con los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.
2. En el caso de nuevas necesidades de tendidos de tensión superior o igual a 66 kV, los mismos no podrán discurrir por los hitos paisajísticos, los parques fluviales y el corredor litoral definidos por este Plan. Excepcionalmente, en caso de no existir alternativas posibles fuera de tales espacios se garantizará su preservación ambiental y paisajística mediante su trazado por las zonas que supongan menor impacto. En relación con el resto de las Zonas de protección territorial que puedan verse afectadas, en el marco de la tramitación ambiental y urbanística de los proyectos deberá justificarse la necesidad de atravesarlas por la ausencia de alternativas técnica, económica o ambientalmente viables; en este sentido, deberá aportarse un análisis de alternativas de trazado que concluya con la selección del corredor de mínimo impacto ambiental y paisajístico a su paso por estas zonas, y que contemple medidas de integración paisajística.

Artículo 107. Integración paisajística de los tendidos eléctricos de tensión inferior a 66 kV. (D y R)

1. Los proyectos de tendidos eléctricos de alta tensión iguales o inferiores a 66 kV deberán incorporar un análisis del trazado propuesto en el que se justifique que la elección propuesta es la de menor incidencia ambiental y paisajística. (D)
2. Los proyectos técnicos de tendidos eléctricos deberán considerar los siguientes criterios de integración en el paisaje: (D)
 - a) Los trazados aéreos se insertarán en el paisaje siguiendo, siempre que sea posible, la forma del relieve.

- b) Se evitarán los trazados aéreos siguiendo las líneas de máxima pendiente y las zonas arboladas, y se procurará que su recorrido discorra por las depresiones y partes más bajas del relieve.
 - c) Se evitará en lo posible que los tendidos aéreos se recorten contra el cielo o contra el mar.
 - d) Los trazados aéreos se efectuarán preferentemente paralelos a las infraestructuras viarias y ferroviarias y límites parcelarios. Cuando se realicen paralelos a estas infraestructuras se situarán, en su caso, en cotas más altas con respecto a éstas.
3. Se evitarán en lo posible los desmontes y se minimizarán los movimientos de tierra. Las patas de los apoyos deberán adaptarse al terreno y se efectuará la revegetación de las zonas alteradas., cumpliendo en todo caso las restricciones en materia de prevención de incendios forestales. (D)
 4. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento general establezcan las áreas en que, por su proliferación o por su incidencia ambiental o paisajística, deba efectuarse la reordenación de los tendidos eléctricos aéreos. (R)

Artículo 108. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)

1. Los nuevos trazados de conducciones de la red primaria de transporte de gas y de productos líquidos derivados del petróleo deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - a) Estarán situados a una distancia no inferior a 500 metros de los suelos urbanos y urbanizables sectorizados definidos por los instrumentos de planeamiento general. excepto si se realiza para dar servicio a una actividad que requiera acometer directamente a la red de transporte, o se justifique por la administración competente la inviabilidad de otro trazado alternativo.
 - b) Las conducciones de transporte primario de gas discurrirán enterradas.
 - c) Los tramos de la red que deban discurrir en superficie adoptarán medidas paisajísticas que favorezcan su integración en el entorno.
2. Para la más correcta instalación de las conducciones de la red de transporte los instrumentos de planeamiento general establecerán una reserva de suelo de una anchura de 20 metros, así como para los ramales de distribución para atender a los núcleos de población. Esta reserva se efectuará cautelarmen-



te hasta tanto no se efectúe la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

3. Se propone la ampliación de la red de gas a la Zona de Actividades Logísticas Bahía de Algeciras.
4. Se propiciará la ejecución de infraestructuras de distribución para la gasificación de los núcleos cabeceras municipales aún no incluidos en la red de gas.

Artículo 109. Energías renovables. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general y las ordenanzas de edificación establecerán las medidas necesarias para facilitar el aprovechamiento de las energías renovables. Entre estas medidas destacarán la obligación de incorporar en los edificios de nueva construcción y en las nuevas industrias instalaciones térmicas de aprovechamiento de la energía solar y otras fuentes renovables de energía, así como los sistemas de captación y transformación de energía de fuentes renovables que resulten viables. Dichas medidas promoverán además, la minimización del impacto paisajístico. (D)
2. El planeamiento urbanístico adoptará las medidas necesarias para que los nuevos desarrollos y las remodelaciones de los existentes cuenten con medios propios de generación de energía con fuente renovable, que proporcionen el mayor nivel posible de autosuficiencia. (D)
3. Los instrumentos de planeamiento general a fin de no condicionar la localización futura de los desarrollos urbanísticos podrán determinar justificadamente aquellos suelos en los que sean de aplicación criterios específicos de implantación de energías renovables, en consonancia con los establecidos en el presente Plan. (D)
4. Se recomienda a la administración competente la incentivación de las instalaciones de producción de energía a partir de fuentes renovables destinadas a la distribución y/o consumo en el ámbito. En particular, se recomienda la ordenación de la implantación de aerogeneradores en zonas industriales y zonas ligadas a infraestructuras de forma compatible con los usos actuales. (R)
5. Los parques eólicos, las instalaciones de energía termosolar y las instalaciones fotovoltaicas con una superficie de instalación sobre el suelo superiores a 2.000 m² incorporarán un estudio paisajístico que determine y valore sus efectos, incluyendo, como mínimo, las vistas desde los núcleos urbanos y zonas de concentración de población más próximos y desde los puntos más cer-

canos de las carreteras principales, así como las medidas adoptadas de integración paisajística en el entorno. (D)

Artículo 110. Energías renovables en Zonas de Protección. (N)

1. A excepción de las instalaciones de energía eólica, termosolar y fotovoltaica autorizadas por la administración competente a la entrada en vigor del presente Plan, no estarán permitida la implantación de dichas instalaciones en:
 - a) Los hitos paisajísticos.
 - b) Los humedales.
 - c) Las sierras litorales referentes paisajísticos que forman parte de las zonas de interés territorial (Carbonera, del Arca, Almenara y Chullera), el Valle del Santuario y las manchas forestales de valor naturalístico explicitadas en la Memoria de ordenación.
2. Se excluyen de la prohibición señalada en el apartado anterior las siguientes instalaciones:
 - a) Los parques mini eólicos y micro eólicos, y la repotenciación de los existentes.
 - b) Las instalaciones de energía fotovoltaica ubicadas en cubiertas o fachadas de construcciones fijas, cerradas, hechas de materiales resistentes, dedicadas a uso residencial, de servicios, comercial o industrial, incluidas las de carácter agropecuario.
 - c) Las instalaciones que estén ubicadas sobre estructuras fijas de soporte que tengan por objeto un uso de cubierta de aparcamiento o de sombreadamiento, en ambos casos de áreas dedicadas a alguno de los usos señalados en el apartado anterior, y se encuentren ubicadas en una parcela con referencia catastral urbana.
 - d) El resto de las instalaciones de energía renovable destinadas a prestar servicio a las actuaciones de interés público que pudieran autorizarse en suelo no urbanizable o las que tengan por objeto el abastecimiento de los suelos urbanos próximos.

Artículo 111. Instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las medidas necesarias para garantizar la cobertura de servicios de telecomunicaciones a la población en las condiciones establecidas por la normativa sectorial, y preverán estas infraestructuras en los nuevos desarrollos urbanos y en las actuaciones de reforma interior. (D)
2. Salvo que la Consejería competente en materia de telecomunicaciones determine que no exista otra alternativa viable, no estará permitido el emplazamiento de nuevas instalaciones de telecomunicación en: (N)
 - a) Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.
 - b) Los Recursos culturales de interés territorial identificados por este Plan y sus perímetros de protección, así como los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general y sus áreas de protección y de influencia.
 - c) La ribera del mar y zona de influencia establecida por la legislación sectorial.
 - d) Los Hitos paisajísticos, donde no se permitirán instalaciones cuya altura de coronación rebase la cota inferior del ámbito protegido.
3. En el caso de nuevas instalaciones de telecomunicación que afecten a Zonas de interés territorial, deberá justificarse la ineludible necesidad de dicho emplazamiento por la ausencia de alternativas técnica, económica o ambientalmente viables; en este sentido, deberá aportarse un análisis de alternativas de trazado que concluya con la selección del emplazamiento de mínimo impacto ambiental y paisajístico en estas zonas, y que contemple medidas de integración paisajística. (D)
4. La instalación de infraestructuras de telecomunicaciones procurarán el mínimo impacto ambiental o paisajístico al entorno en que se ubican, procurando la utilización de materiales constructivos, colores y, en su caso, sistemas de camuflaje que minimicen su impacto visual. (D)
5. En la construcción de las infraestructuras de comunicaciones se preverá la posibilidad de utilización compartida, procurando el aprovechamiento del dominio público en los casos en que sea técnicamente viable y la minimización de su impacto visual. (N)

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

CAPÍTULO CUARTO. INSTALACIONES PARA LA GESTIÓN DE RESIDUOS

Artículo 112. Objetivos. (N)

En relación con las instalaciones de gestión de residuos son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Garantizar un sistema de gestión conjunto de residuos urbanos inertes y agrícolas adecuado, en cantidad y calidad.
- b) Contribuir a una adecuada gestión de los residuos mediante el establecimiento de áreas destinadas a la localización de instalaciones para su gestión y eliminación en condiciones de seguridad.
- c) Contribuir a la sostenibilidad territorial del Campo de Gibraltar aumentando las tasas de reutilización y reciclaje de los residuos.
- d) Facilitar la coordinación entre la planificación sectorial en materia de residuos urbanos y los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Artículo 113. Instalaciones de residuos urbanos, inertes y agrícolas. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las áreas más adecuadas para la localización de centros de transferencia y tratamiento de residuos urbanos, inertes y agrícolas de acuerdo con los siguientes criterios de localización:
 - a) Deberán tener en cuenta las características de los suelos, la posible afectación al acuífero, la estanqueidad de los terrenos y la fragilidad del paisaje.
 - b) Deberán situarse en lugares no visibles desde las áreas residenciales y desde las carreteras principales y su localización deberá garantizar la inclusión en un ámbito visual cerrado alejado de las líneas de cumbres, cauces y vaguadas abiertas.
 - c) Se localizarán a la distancia necesaria de los centros urbanos, de las áreas turísticas y de los equipamientos para que, conjuntamente con las medidas



de control establecidas por la legislación sectorial, se garantice la adecuada protección del medio ambiente y de la salud de las personas.

- d) Se dispondrán fuera de las áreas urbanas y de su extensión previsible, no podrán ubicarse en las zonas de interés ambiental-paisajístico propuestas por el Plan, en las zonas protegidas por los instrumentos de planeamiento general, ni en las zonas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones, y dispondrán de sistemas que eviten filtraciones a acuíferos, cursos de aguas y aguas marítimas.
2. En las instalaciones destinadas a la gestión de los residuos inertes y voluminosos, tales como recepción de enseres domésticos, residuos de construcción y demolición, el apilamiento de materiales no superará los cinco metros de altura desde la rasante natural del terreno.
3. El reciclado de residuos de construcción y demolición se integrará funcionalmente con el acondicionamiento de escombreras, sellado de vertederos y recuperación de canteras.
4. Todas las instalaciones deberán estar valladas y rodeadas por una pantalla visual, que será vegetal en aquellos casos en los que esto resulte compatible con el paisaje del entorno, al objeto de minimizar su impacto paisajístico.
5. Los municipios facilitarán la reserva de los suelos necesarios para la localización de estas instalaciones.
6. De acuerdo con la legislación vigente, se recogerá en el desarrollo de las nuevas instalaciones la obligación de aprovechamiento de energías renovables en el transporte (uso de biocarburantes en vehículos) y en las instalaciones de gestión de residuos y vertederos, mediante la valorización energética del biogás producido.
7. La gestión de los residuos urbanos inertes incorporará como mínimo la dotación de las nuevas instalaciones que se citan a continuación:
 - a) Planta de valorización energética, a localizar en el Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios).
 - b) Polígono de Gestión Medioambiental de Residuos en Los Barrios, en las inmediaciones del Complejo Sur de Europa, que incorporará planta de tratamiento de residuos de construcción y demolición y planta de tratamiento de residuos industriales no peligrosos.
 - c) Estaciones de transferencia de residuos urbanos en: La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.
 - d) Estaciones de transferencia de residuos de construcción y demolición en: Algeciras, San Roque y Jimena de la Frontera.
 - e) Puntos limpios en San Roque y La Línea de la Concepción.
8. Se propone la mejora de las carreteras de acceso al Complejo Medioambiental Sur de Europa (CA-9207 y viario secundario).

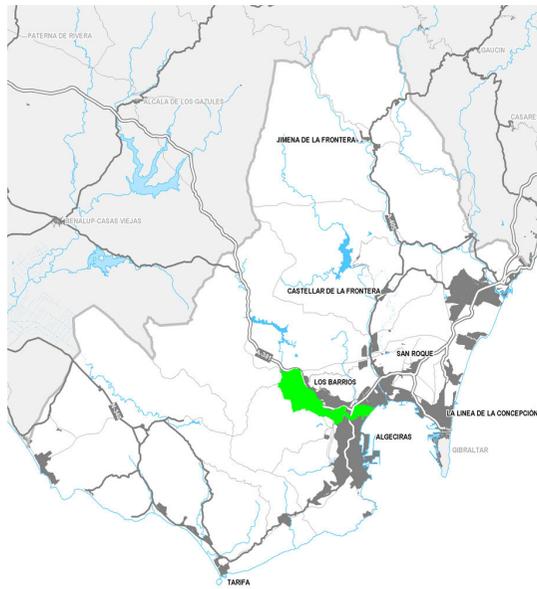
ANEXO I A LA NORMATIVA:
Fichas de Parques Fluviales



PARQUE FLUVIAL

NOMBRE: RÍO PALMONES

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIOS: Los Barrios y Algeciras.

CARACTERIZACIÓN y AFECCIONES:

Comprende ambas márgenes del río Palmones en su curso medio y bajo, desde el límite del Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en la Bahía de Algeciras.

Incluye el Dominio Público Marítimo – Terrestre en el tramo de la desembocadura.

Incorpora el Paraje Natural Marismas del Río Palmones, incluido en la Red Natura 2000 con la figura de Zona de Especial Conservación.

Gran parte de su superficie se encuentra sobre Zonas cautelares ante riesgos de inundación establecidas por el Plan de Ordenación del Territorio.

Incluye el ámbito del *Plan Especial del Parque Metropolitano del Río Palmones*, aprobado en 2007.

Se encuentra en proceso de tramitación el *Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones*, que se redacta en cumplimiento de la Orden de la Consejera de Obras Públicas y Transportes de 13 de diciembre de 2007.

JUSTIFICACIÓN

La propuesta se enmarca en una estrategia de activación territorial en la que se combina la protección de un espacio rural tradicional y su vocación como espacio recreativo de valor ambiental y paisajístico, con una localización estratégica a nivel supramunicipal en el arco central de la Bahía.

Se plantea la recuperación, restauración e integración ambiental y social de este ámbito, especialmente del entorno del curso fluvial, en el conjunto urbano de la Bahía.

El ámbito incorpora zonas verdes del sistema de espacios libres de áreas urbanas y urbanizables colindantes.

La proyección metropolitana de esta actuación precisa, entre otras, de la intervención de la administración autonómica.

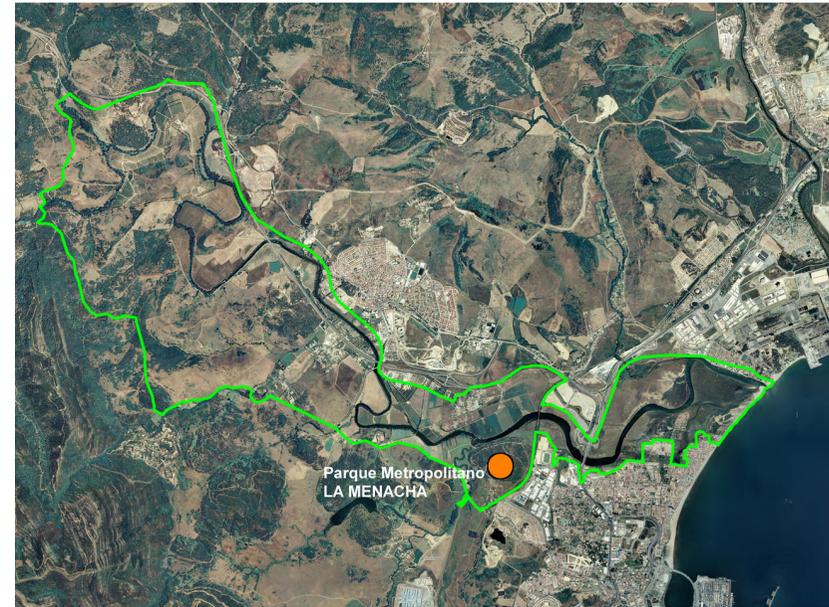


CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Se desarrolla mediante el *Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones*, en proceso de tramitación, en el cual se establecerá la regulación de usos, de acuerdo con los municipios afectados, y se definirá el ámbito de la actuación.

La finalidad general de este parque es lograr la adecuada integración en el ámbito del río y su vega, desarrollando su función territorial de elemento estructurante y soporte de la percepción unitaria. El espacio debe gozar de condiciones para su uso recreativo y de actividades lúdicas y deportivas y como espacio de transición entre el medio urbano y rural. Supone la conexión de dos espacios naturales protegidos: el Paraje Natural Marismas del Río Palmones y el Parque Natural de Los Alcornocales, contribuyendo a la conectividad ecológica entre la costa y el interior.

Integra el parque metropolitano de La Menacha, en la margen derecha del río Palmones, localizado en la zona delimitada por el tendido ferroviario Algeciras-Bobadilla, carretera CA-231 y el Cordel de Algeciras, dentro de los términos municipales de Algeciras y Los Barrios. El parque metropolitano de la Menacha tendrá una superficie suficiente para cumplir las funciones de uso público de escala metropolitana.



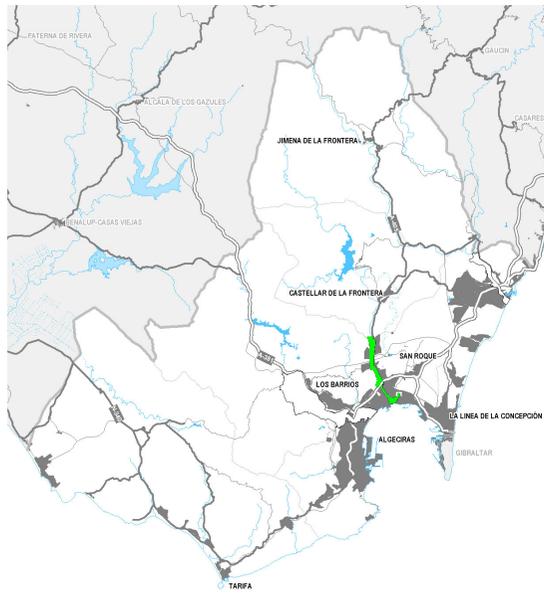
Los objetivos generales del Plan Especial son:

- a) Definir el sistema de espacios públicos, estableciendo las áreas donde han de localizarse actividades para el uso y disfrute del espacio, así como la estructura que las relaciona, apoyándose donde sea posible en el dominio público.
- b) Establecer la calificación de suelo no urbanizable de especial protección a las zonas que lo requieran para el cumplimiento de los fines de este parque fluvial.
- c) Regular las zonas de implantación de usos turísticos y asimilados de conveniente ubicación en el medio rural y sus condiciones: alojamientos turísticos, establecimientos de hostelería de restauración, instalaciones de actividades recreativas y deportivas, equipamientos privados educativos, los cuales podrán situarse en Suelo No Urbanizable como actuaciones de interés público y social.
- d) Establecer las determinaciones necesarias para la recuperación del patrimonio natural, histórico y cultural ligado al río y su entorno.
- e) Diseñar las bases de coordinación entre las distintas Administraciones con competencias en el ámbito y que son responsables de la ejecución de actuaciones concretas.
- f) Definir las actuaciones programadas de forma coordinada con los planes y proyectos con incidencia en el ámbito territorial del Plan Especial promovidos por las Administraciones Públicas.
- g) Servir de base normativa para la ejecución y gestión de actuaciones no programadas.

PARQUE FLUVIAL

NOMBRE: RÍO GUADARRANQUE

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIOS: San Roque y Los Barrios.

CARACTERIZACIÓN y AFECCIONES:

Incluye el Dominio Público Marítimo – Terrestre en el tramo de la desembocadura.

Gran parte de su superficie se encuentra sobre Zonas cautelares ante riesgos de inundación establecidas por el Plan de Ordenación del Territorio.

JUSTIFICACIÓN

Comprende ambas márgenes del curso bajo del río Guadarranque, desde el límite con el Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en el ámbito de la Bahía de Algeciras, próxima al yacimiento arqueológico de Carteia, que queda incluido en el ámbito del parque fluvial, conjuntamente con Torre Cartagena.

Mantiene una posición central estratégica, por lo que tiene una especial incidencia en el marco de la estrategia planteada por el Plan de contribuir a la estructuración urbana del arco de la Bahía, dotándole de un espacio de calidad natural y paisajística con potencialidad como espacio libre de carácter supramunicipal, que debe incorporar el patrimonio cultural y otros elementos de identidad territorial significativos como son las construcciones defensivas y cortijos y el propio cauce del río. Además de incrementar el grado de habitabilidad de su entorno urbano, este Parque cumple una importante función en la conectividad ecológica entre la costa y el interior.

El ámbito incorpora zonas verdes del sistema de espacios libres de áreas urbanas y urbanizables colindantes.

CRITERIOS DE ACTUACIÓN

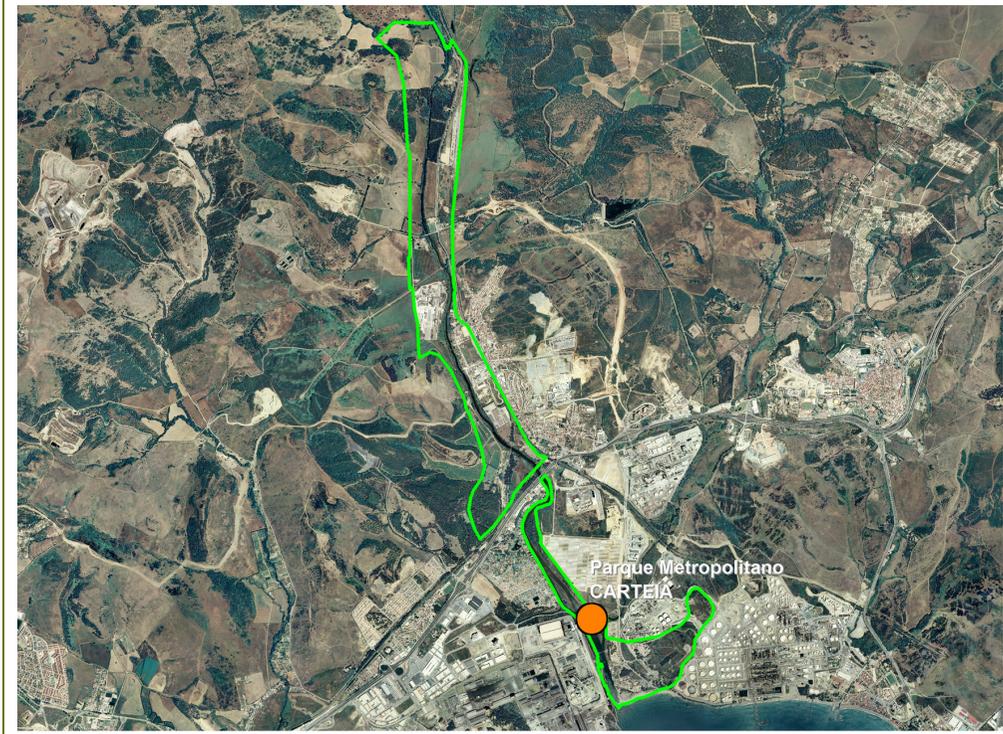
La finalidad general de la ordenación de este parque responderá a la articulación de la estructura urbana de la Bahía de Algeciras, estableciendo un espacio de relación entre las grandes piezas industriales del borde de la Bahía, los núcleos residenciales de Guadacorte y Pueblo Sur, las áreas comerciales asociadas, el espacio cultural de Carteia, el espacio arbolado de casa-palacio de Guadacorte, el nodo de comunicación de Taraguilla y los futuros desarrollos en Cortijillos.

En particular la ordenación deberá contemplar los siguientes objetivos:

- a) Habilitar un espacio de encuentro de la población de la aglomeración urbana de Algeciras con un espacio fluvial y con el borde de la Bahía.
- b) Recuperar los valores ambientales asociados al cauce del río y a sus riberas.
- c) Configurar un espacio identitario de referencia para la estructura urbana de la Bahía de Algeciras.

En concreto deberán asegurarse los siguientes criterios:

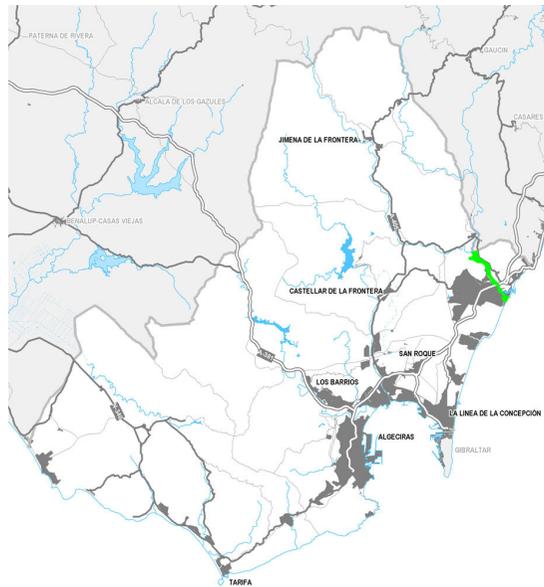
1. La ordenación deberá respetar la existencia de los núcleos de Estación de San Roque y Taraguilla y los otros suelos urbanos y urbanizables de la zona e incorporar el encauzamiento del río proyectado a la altura de Estación de San Roque.
2. La ordenación deberá reconocer la compatibilidad del parque fluvial con la zona industrial de Guadarranque.
3. La ordenación de la zona deberá garantizar la conexión con el Yacimiento Arqueológico de Carteia.
4. La ordenación deberá asegurar la integración en el espacio libre de instalaciones de sistemas territoriales básicos, en particular la depuradora prevista o el sistema viario perimetral.
5. La ordenación debe resolver la integración en el espacio libre de la avenida que resulte de la reconversión de la actual N-340 a vía urbana, una vez entre en servicio la variante de la A-7.
6. La ordenación deberá integrar el parque metropolitano de Carteia, incluyendo en el mismo las dos márgenes de la desembocadura del río Guadarranque, e incorpora el entorno del yacimiento del mismo nombre, el borde costero de la Bahía de Algeciras y el entorno fluvial de la N-340 hasta conectar con la futura avenida central y los espacios arbolados. El parque metropolitano de Carteia tendrá una superficie mínima de 30 hectáreas y deberá realizarse en su mayor parte en dominio marítimo-terrestre, por lo cual se recomienda que se ordene y se ejecute en el marco de un convenio con el Ministerio con competencias en esta materia.



PARQUE FLUVIAL

NOMBRE: RÍO GUADIARO

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIO: San Roque.

CARACTERIZACIÓN y AFECCIONES:

Incluye el Dominio Público Marítimo – Terrestre en el tramo que va desde el cruce con la A-7 hasta la desembocadura.

Incorpora el Paraje Natural Estuario del Río Guadiaro, incluido en la Red Natura 2000 con la figura de Zona de Especial Conservación.

Incorpora el yacimiento arqueológico de Barbésula.

La totalidad de su superficie se encuentra sobre Zonas cautelares ante riesgos de inundación establecidas por el Plan de Ordenación del Territorio.

JUSTIFICACIÓN

Comprende ambos márgenes del curso fluvial del río Guadiaro, desde el límite del ámbito en el entronque de los dos ríos (Hozgarganta y Guadiaro) hasta su desembocadura en el Mediterráneo, próxima al yacimiento arqueológico de Barbésula, que queda incluido en el ámbito del parque fluvial.

La desembocadura del Río Guadiaro ha quedado como un espacio residual, en un entorno de elementos territoriales no bien estructurados y que requieren de componentes de articulación territorial para mejorar su funcionamiento y dinámica evolutiva.

Su potencial como espacio libre de carácter supramunicipal está ligado tanto a su localización en el extremo oriental de la zona turística de Sotogrande como al propio valor del cauce y sus riberas como espacio libre de recreo y ocio para la población de este ámbito. Se trata además, de un espacio de valor ambiental, paisajístico y arqueológico que permitirá estructurar el conjunto de enclaves urbanos que se localizan fundamentalmente en la margen derecha.

Se plantea en el marco de la estrategia del Plan de ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana y su patrimonio territorial.



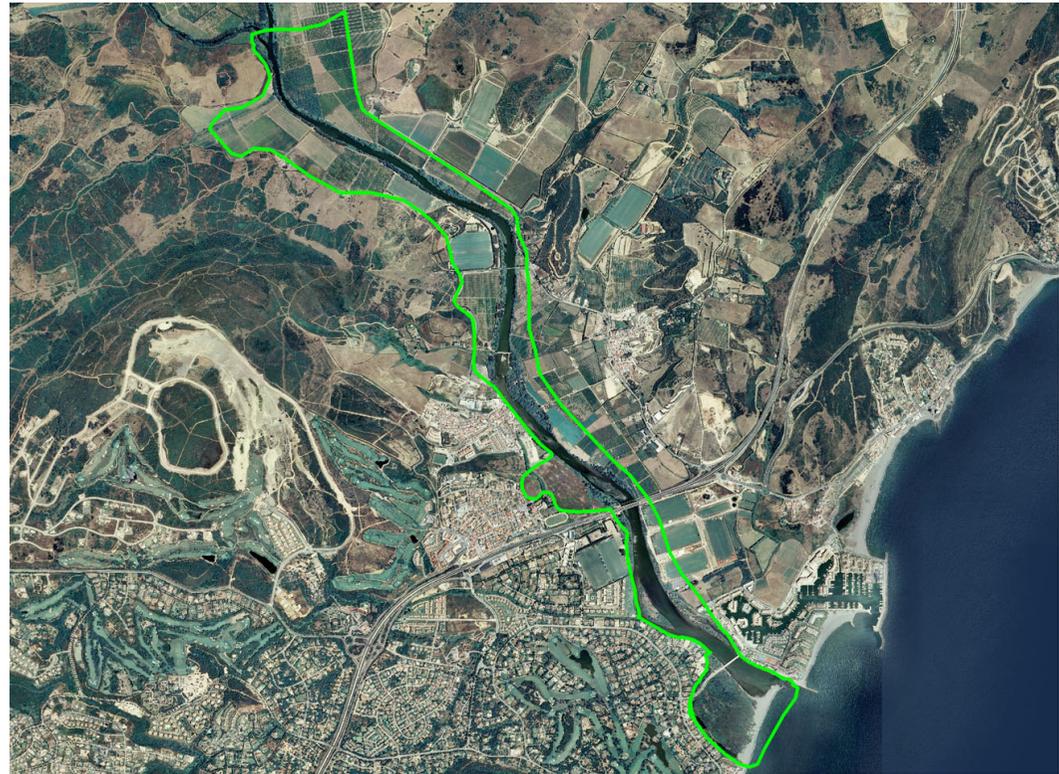
CRITERIOS DE ACTUACIÓN:

La ordenación del Parque Fluvial Metropolitano deberá cumplir los siguientes objetivos:

- a) Integrar el río Guadiaro en el territorio circundante.
- b) Proporcionar un espacio de encuentro y de recreo para la población residente y la población estacional.
- c) Recuperar los valores ambientales asociados al cauce del río y a sus riberas.
- d) Configurar un espacio identitario de referencia para el entorno territorial.

El desarrollo de esta actuación se planteará mediante instrumento de planeamiento urbanístico municipal que tendrá en cuenta los siguientes criterios:

1. Habilitar y acondicionar un espacio de uso público que conecte el espacio natural (Paraje Natural) con las riberas del río Guadiaro.
2. Ordenar la implantación de espacios de actividades lúdicas y deportivas y su accesibilidad.



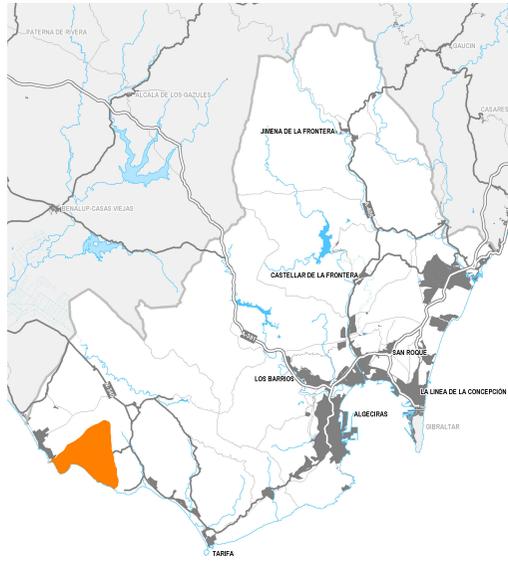
ANEXO II A LA NORMATIVA:
Fichas de Áreas de Activación Territorial



ÁREA DE ACTIVACIÓN TERRITORIAL

NOMBRE: ESTACIÓN DE PAISAJE DE BOLONIA

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIO: Tarifa.

CONDICIONANTES:

Integrado en su práctica totalidad en el Parque Natural del Estrecho, en el que también se localiza el Monumento Natural Duna de Bolonia, en su mayoría está considerado por el PORN como “Espacio cultural costero de extraordinario interés”.

En su interior también se localiza el Conjunto Arqueológico de Baelo Claudia, declarado Monumento Histórico Nacional.

JUSTIFICACIÓN

La configuración del relieve en el entorno de la Ensenada de Bolonia, en forma de gran anfiteatro, la calidad del paisaje y la fuerza simbólica de su patrimonio natural y cultural, justifican la singularidad y significación territorial de este ámbito a escala supramunicipal.

Se plantea una intervención mediante políticas activas que permitan mejorar significativamente la incorporación de estos recursos a los atractivos turísticos del Campo de Gibraltar, poniendo en valor el patrimonio histórico de la Ensenada de Bolonia, centrado en el potencial de Baelo Claudia y la potencialidad ambiental y paisajística del Parque Natural del Estrecho.

Las determinaciones contempladas en esta área de activación territorial tienen carácter de directriz.



CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Por la administración de la Junta de Andalucía se elaborará un estudio para la implantación de la Estación de Paisaje, en el cual se establecerán sus finalidades, sus componentes básicos, la capacidad máxima de visitantes y los criterios para el diseño de su gestión, asegurando su viabilidad, económica, ambiental y territorial. Asimismo, se plantearán recomendaciones sobre los instrumentos más adecuados para el desarrollo urbanístico de sus actuaciones.

La ordenación de este ámbito se realizará de forma unitaria estableciendo las condiciones que permitan compatibilizar uso y disfrute público con la conservación y mantenimiento de sus valores naturales, culturales y paisajísticos, contribuyendo a mejorar de forma significativa el atractivo turístico del Campo de Gibraltar. La ordenación contemplará las necesidades para realizar una gestión unitaria de la visita al espacio de la Estación de Paisaje integrando atractivos y movibilidades en un único sistema.

En la ordenación se desarrollarán los siguientes criterios:



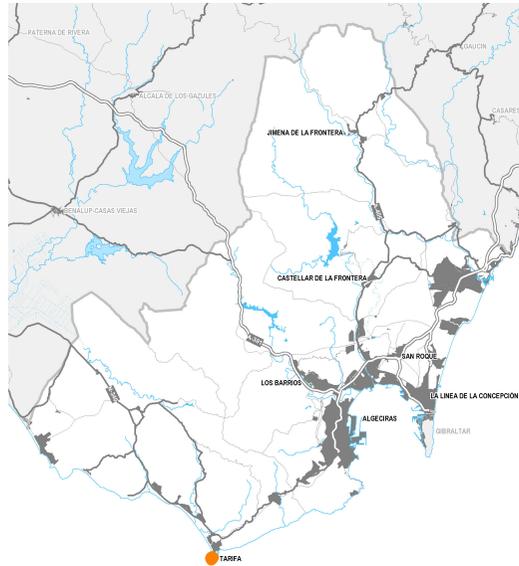
- a) La ordenación urbanística del núcleo de El Lentiscal preverá, además de la organización del uso residencial existente, las dotaciones necesarias para la población actual y prevista por su crecimiento natural, así como suelo para la ubicación de las siguientes instalaciones: establecimientos turísticos, intercambiador de transporte dotado de aparcamiento acorde con la capacidad máxima fijada para la Estación de Paisaje y un centro de recepción y organización del uso de la Estación.
- b) Se podrán incluir hasta un máximo de cuatro establecimientos de alojamiento turístico, preferentemente en edificaciones existentes, de capacidad máxima 60 plazas cada uno de ellos y con hostelería de restauración, ubicados en localizaciones apropiadas para el disfrute del paisaje, con criterios estrictos de integración en el medio y en el entorno paisajístico. Estos establecimientos podrán situarse en suelo no urbanizable como actuaciones de interés público y social. Se ubicarán miradores, dotados de atractivos singulares en su configuración.
- c) Se incluirá una red de itinerarios para medios no motorizados, o motorizados de baja incidencia, de gestión pública, que recorran el conjunto de la Estación de Paisaje y, en particular, accedan a los miradores.
- d) Se adoptarán medidas para regular los accesos limitando la movilidad libre en los períodos del año con mayor intensidad de frecuentación, excepto para aquellos casos en que se justifique la residencia o propiedad en el ámbito.

Se deberá analizar la conveniencia de constituir una entidad de gestión del conjunto del ámbito de la Estación de Paisaje que se responsabilice de la ejecución del proyecto de actuación y de la gestión de los servicios existentes en la misma: transportes, alojamientos, ocio, restauración, deporte y comercios relacionados.

ÁREA DE ACTIVACIÓN TERRITORIAL

NOMBRE: ISLA DE LAS PALOMAS

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIO: Tarifa.

CONDICIONANTES:

La totalidad de la isla y su camino de acceso fueron declarados pertenecientes al Dominio Público Marítimo-Terrestre. Parte de sus terrenos y el camino de acceso se integran en la Reserva del Ministerio del Interior. La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras tiene parte de su zona de servicio en el acceso al Faro y en torno al propio faro de Tarifa.

El suelo de la Isla se integra en su totalidad en el Parque Natural del Estrecho. El PORN clasifica la parte terrestre como Zona de Regulación Especial B1 - Espacios Costeros de Interés Naturalístico y Paisajístico, salvo los acantilados y la zona costera de la parte sur de la isla, que están definidos como Zona de Reserva A1 – Espacios Naturales Costeros de Extraordinario Interés.

JUSTIFICACIÓN

Dada la singularidad y potencial ambiental, cultural, paisajístico y de localización de la Isla de las Palomas, se plantea una actuación que constituya un referente de integración y puesta en valor de sus recursos.

El cambio de uso de la Isla de las Palomas representa una oportunidad para formalizar un espacio de referencia que articule los valores patrimoniales, los flujos naturales y el carácter emblemático de Tarifa en el espacio geoestratégico del Estrecho de Gibraltar.

La fragilidad ecológica y paisajística del ámbito es un factor determinante, por lo que la propuesta se sustenta en fórmulas de intervención que garanticen la preservación de sus valores naturales.

Las determinaciones contempladas en esta área de activación territorial tienen carácter de directriz.

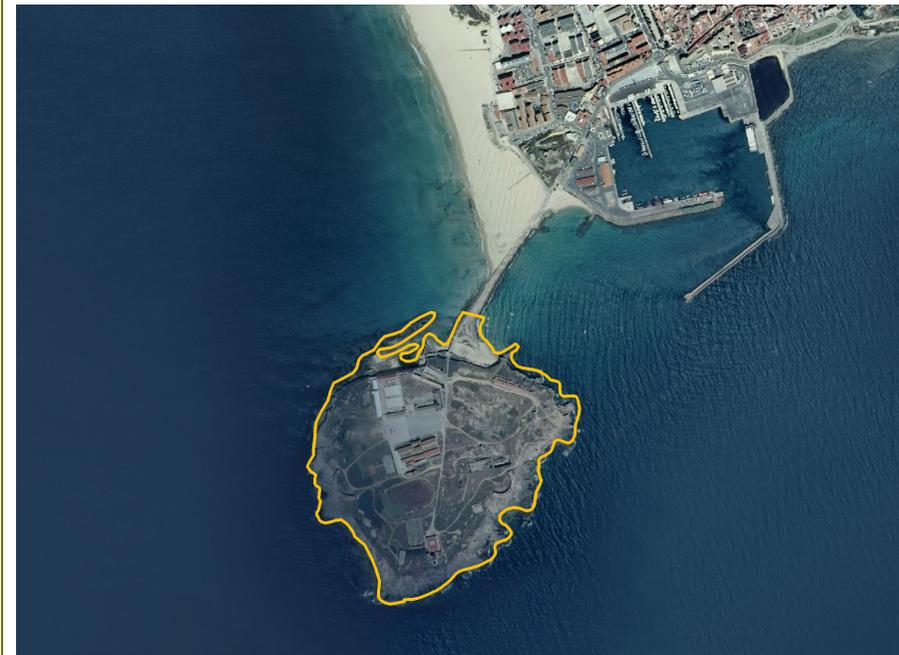


CRITERIOS DE ACTUACIÓN

En la ordenación del ámbito se desarrollarán los siguientes criterios:

- a) Se delimitarán aquellas zonas que presenten valores naturales no compatibles con el uso público, y se prohibirá el acceso a las mismas, salvo para actividades dedicadas a la renaturalización y mantenimiento.
- b) Se favorecerá la ubicación de usos educativos, interpretativos, recreativos o de investigación, vinculados a los valores naturales y culturales. Los usos estarán ubicados en las edificaciones existentes, salvo situaciones debidamente justificadas. En ningún caso se permitirán usos alojativos.
- c) Con carácter complementario se permitirán los usos de apoyo a los anteriores tales como establecimientos de comida y bebida para atender a los visitantes y espacios para reuniones y para la gestión de las instalaciones.
- d) La ordenación del espacio preverá la eliminación de construcciones en desuso que no tengan valor cultural ni función en la ordenación presente.
- e) Las dotaciones de las instalaciones estarán orientadas a la utilización modélica y demostrativa de tecnologías de autosuficiencia energética mediante recursos renovables, de obtención de aguas pluviales y de agua de mar, de eliminación de aguas residuales y residuos sólidos y de climatización.
- f) El acceso y la movilidad en el interior de la Isla se basará en medios no motorizados y transportes colectivos no contaminantes. acondicionándose vías de acceso y zonas de aparcamiento de uso restringido para visitantes con movilidad limitada y para carga y descarga de pasajeros en transporte colectivo, en contacto con los puntos de equipamiento y dotación ligados a las áreas de uso público.

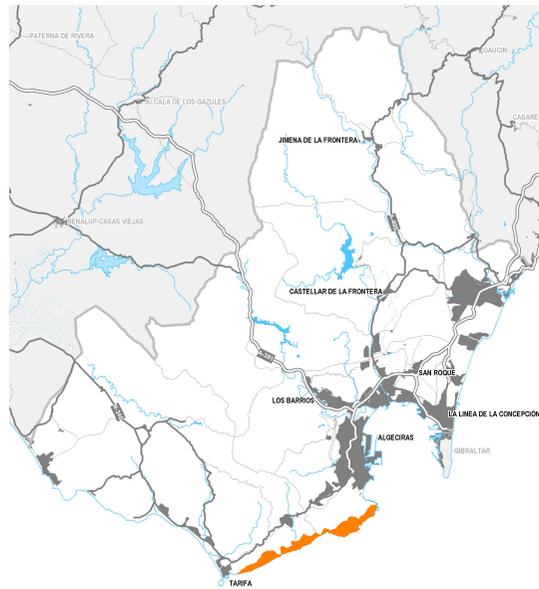
Se recomienda a la Administración competente adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso en medios no motorizados a la Isla de las Palomas, e integrar los usos definidos en el apartado anterior en la ordenación del frente urbano de la ciudad de Tarifa y en la ordenación de usos de la zona portuaria.



ÁREA DE ACTIVACIÓN TERRITORIAL

NOMBRE: CERROS DEL ESTRECHO

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIOS: Tarifa y Algeciras.

CONDICIONANTES:

Integrada en su totalidad en el Parque Natural del Estrecho, él área está clasificada por el PORN mayoritariamente como Zona de regulación especial, en las categorías B – 1 Espacios costeros de interés naturalístico y paisajístico y B – 2 Espacios serranos de interés naturalístico y paisajístico y Cerros del Estrecho.

JUSTIFICACIÓN

Franja litoral comprendida entre Punta Camorro (Tarifa) y Punta del Carnero (Algeciras).

Se trata de un ámbito de especial potencial recreativo y de uso público vinculado a las perspectivas del Estrecho y del continente africano.

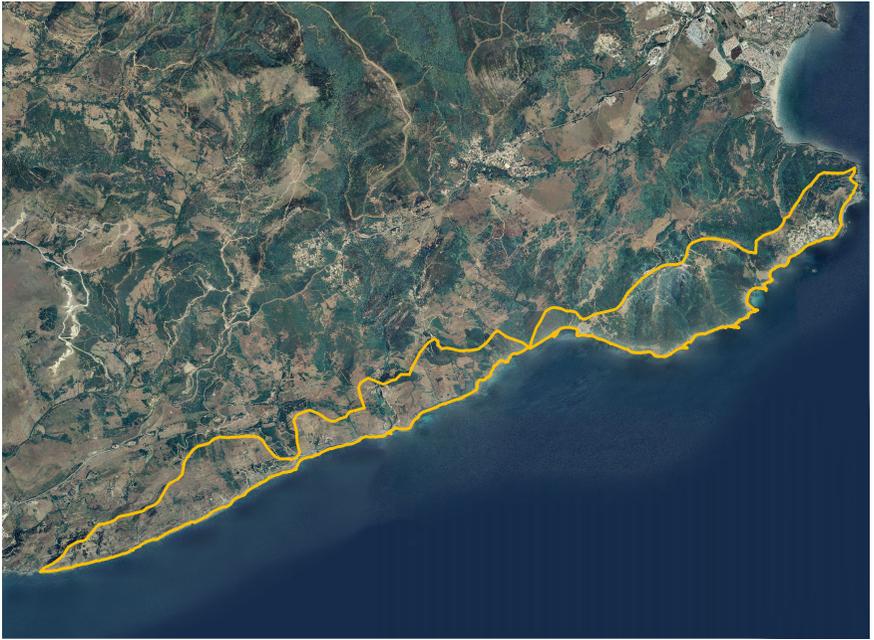
La propuesta consiste en la activación territorial de este espacio mediante la puesta en valor y acondicionamiento de sus recursos, especialmente basados en el potencial de las panorámicas que ofrece y de tratarse del punto más meridional del continente europeo, para su integración en el conjunto de atractivos turísticos del ámbito, así como componente del sistema de espacios libres de interés territorial.



CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Para propiciar el uso público de actividades recreativas y de ocio se realizará una ordenación unitaria que se apoyará en el disfrute del paisaje de este ámbito y su relación visual con el continente africano, así como en la presencia de fenómenos de migración de avifauna.

En la ordenación del ámbito se desarrollarán los siguientes criterios:

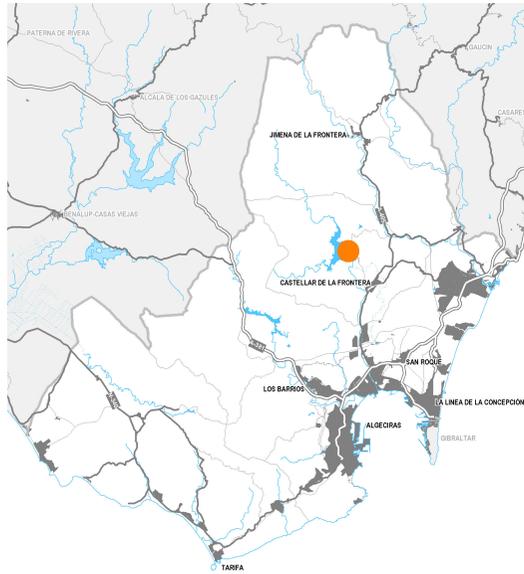
- a) Se favorecerá la ubicación de los usos recreativos y de ocio ligados preferentemente a las edificaciones existentes.
 - b) Se permitirán hasta un máximo de cinco establecimientos de alojamiento turístico de dimensión no superior a las 40 plazas cada uno de ellos en edificaciones existentes que dispongan de condiciones para adaptar este nuevo uso y manteniendo criterios estrictos de integración en el medio y en el paisaje.
 - c) Se permitirán las instalaciones de hostelería y edificaciones destinadas a la educación ambiental y a la interpretación de los valores naturalísticos del Parque del Estrecho. Todos ellos deberán ubicarse en edificaciones existentes y mantener criterios estrictos de integración en el medio y en el paisaje. Estos establecimientos podrán situarse en suelo no urbanizable como actuaciones de interés público y social.
- 
- d) Se habilitarán itinerarios recreativos para el paseo a pie o en medios no motorizados, miradores y zonas de descanso, en función de la topografía y de la existencia de elementos relevantes del territorio.
 - e) La señalización y los distintos elementos que configuran la imagen visual de los itinerarios paisajísticos deberán diseñarse de manera que se adapten al entorno natural.
 - f) Se aprovechará la presencia de fortificaciones defensivas, aljibes y demás edificaciones de interés que actualmente carezcan de utilidad para su acondicionamiento como miradores de uso público.
 - g) Se incluirá dos tipos de miradores, ambos compatibles con el entorno en el que se implanten:
 - Miradores de estancia, los cuales serán ubicados en puntos cercanos al viario principal, pero sin que afecten al funcionamiento del mismo, y deberán disponer de superficie de aparcamiento de vehículos y espacio mirador de uso público. En ellos podrán establecerse instalaciones de hostelería de restauración, sometidas a la correspondiente autorización urbanística y regulación ambiental.
 - Miradores de observación de aves, los cuales contarán con espacio mirador hacia el Estrecho, espacio apto para la observación de aves y espacio para actividades de educación ambiental.

Esta ordenación se concretará mediante la formulación de un Plan Especial supramunicipal que identificará las ubicaciones convenientes para los establecimientos, la red de recorridos y los miradores, así como las condiciones para su implantación.

ÁREA DE ACTIVACIÓN TERRITORIAL

NOMBRE: CASTILLO DE CASTELLAR-GUADARRANQUE

LOCALIZACIÓN



MUNICIPIO: Castellar de la Frontera.

CONDICIONANTES:

El área está integrada en su totalidad en el Parque Natural de Los Alcornocales, clasificada por el PORN como Zona de regulación especial (B) en los alrededores del Embalse de Guadarranque y como Zona de regulación común (C) en el entorno del núcleo del Castillo de Castellar.

Incorpora el castillo de Castellar, declarado Bien de Interés Cultural con la categoría de Conjunto Histórico y la orilla del Embalse de Guadarranque más próxima al núcleo del Castillo de Castellar.

Se encuentra en redacción el nuevo Plan Especial del Castillo de Castellar.

JUSTIFICACIÓN

Se trata de un espacio de gran singularidad situado en el Parque Natural de Los Alcornocales y vinculado al paisaje del agua del Embalse de Guadarranque y a la singularidad histórica del ámbito del Castillo de Castellar, en el que se debe compatibilizar la conservación del patrimonio territorial, la recuperación de las posibilidades del uso público y turístico del castillo y sus edificaciones, y la ordenación de la zona contigua al embalse para la realización de actividades deportivas y de relación con la naturaleza.

La actuación se justifica por la necesidad de poner en valor las potencialidades turísticas y recreativas de espacios del interior del Campo de Gibraltar, y se apoya en su inclusión en el Parque Natural.

La combinación de recursos culturales, naturales y paisajísticos que se concentra en este enclave es idónea para abordar una actuación de carácter supramunicipal.



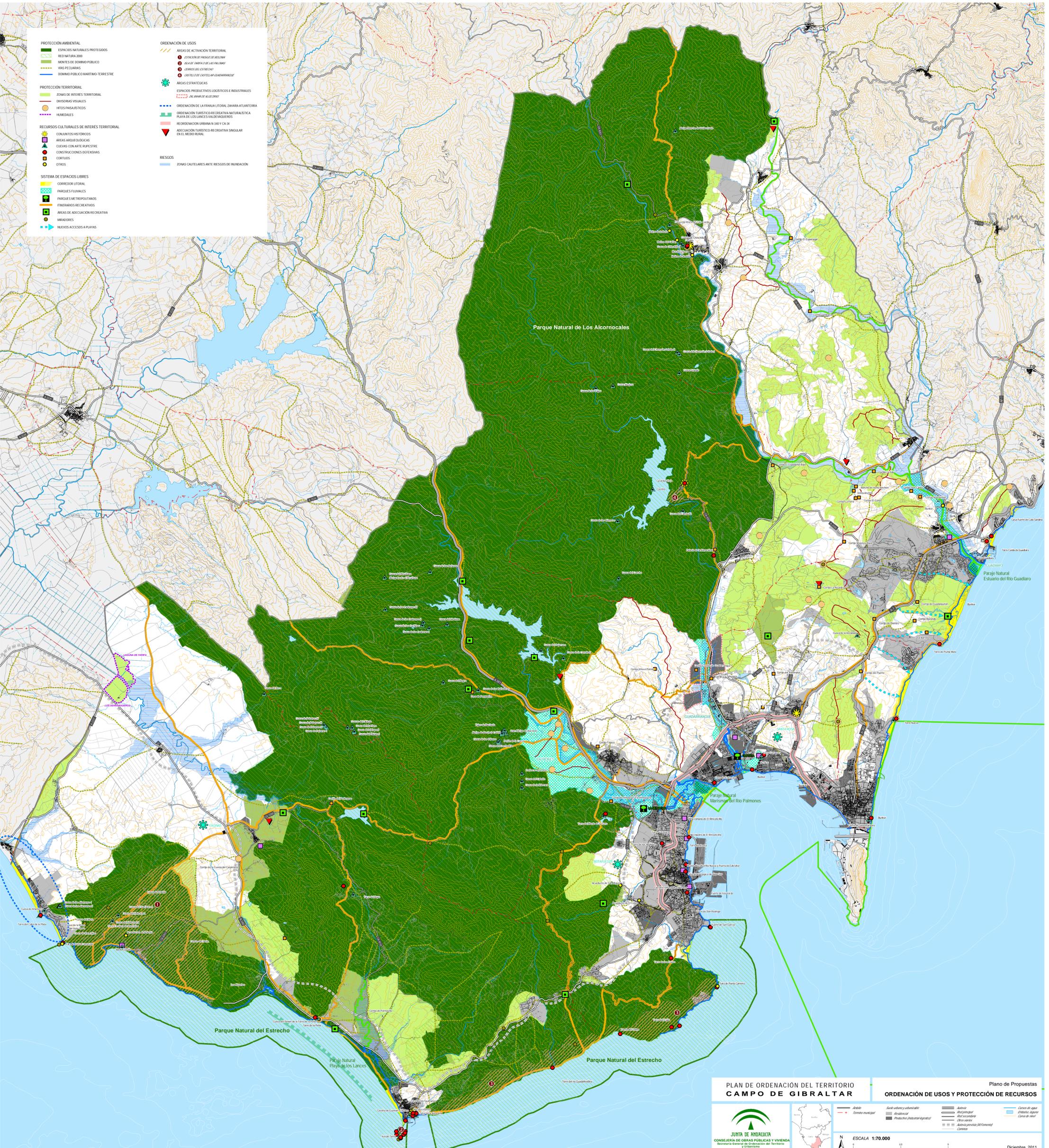
CRITERIOS DE ACTUACIÓN

La finalidad general de esta actuación es acondicionar el conjunto singular conformado por el Castillo de Castellar y una reducida superficie del entorno del embalse de Guadarranque para su uso recreativo y turístico, representativo del interior del Campo de Gibraltar.

En la ordenación del ámbito se desarrollarán los siguientes criterios:

- a) Lograr una efectiva recuperación del patrimonio del Castillo y de su entorno, resolviendo las situaciones de ocupaciones irregulares y acondicionando el espacio para su plena disponibilidad y disfrute.
- b) Establecer las condiciones para ordenar y fomentar el uso público de los valores culturales y paisajísticos del Castillo y algún punto del entorno del embalse. Para ello se regulará la implantación de establecimientos de servicios turísticos de pequeña dimensión acordes con el entorno y respetuosos con el mismo, estimándose de interés que se aumente la capacidad alojativa reglada del núcleo del Castillo de Castellar mediante el favorecimiento de la rehabilitación de las edificaciones existentes.
- c) Establecer la conexión entre el Castillo y la orilla del embalse, habilitando en este último espacio las instalaciones que permitan practicar actividades deportivas al aire libre ligadas a la lámina de agua, junto con instalaciones de hostelería y edificaciones destinadas a la educación ambiental y a la interpretación de los valores naturalísticos del Parque de los Alcornocales.





- PROTECCIÓN AMBIENTAL**
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
 - RED NATURAL 2000
 - MONTE S DE DOMINIO PÚBLICO
 - VÍAS VERDES
 - DOMINIO PÚBLICO MARITIMO TERRESTRE
- PROTECCIÓN TERRITORIAL**
- ZONAS DE INTERÉS TERRITORIAL
 - DIVISORIAS VISUALES
 - HITOS PASADÍSTICOS
 - HOMBRALES
- RECURSOS CULTURALES DE INTERÉS TERRITORIAL**
- CONJUNTOS HISTÓRICOS
 - ÁREAS ARQUEOLÓGICAS
 - CUEVAS CON ARTE RUPESTRE
 - CONSTRUCCIONES DEFENSIVAS
 - CORTIÇOS
 - OTROS
- SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES**
- CORREDOR LITORAL
 - PÁRQUES FLUVIALES
 - PÁRQUES METROPOLITANOS
 - FINANCIOS RECREATIVOS
 - ÁREAS DE RECREACIÓN RECREATIVA
 - INBAÑADORES
 - NUEVOS ACCESOS A PLAYAS
- ORDENACIÓN DE USOS**
- ÁREAS DE ACTIVACIÓN TERRITORIAL
 - ESCALA DE PASADÍSTICO DE ACTIVACIÓN
 - ÁREAS DE ACTIVACIÓN DE ACTIVACIÓN
 - ÁREAS DE ACTIVACIÓN DE ACTIVACIÓN
 - ÁREAS DE ACTIVACIÓN DE ACTIVACIÓN
 - ÁREAS ESTRATÉGICAS
 - ESPACIOS PRODUCTIVOS LOGÍSTICOS E INDUSTRIALES
 - DE GRABACIÓN DE GRABACIÓN
 - ORDENACIÓN DE LA FRANJA LITORAL ZHANA-ATLANTICA
 - ORDENACIÓN TURÍSTICO-RECREATIVA NATURALISTA PLAYA DE LOS LANCES-VALDEQUEVEDOS
 - REORDENACIÓN URBANA N 300 Y CA 30
 - ADICIÓN TURÍSTICO-RECREATIVA SINGULAR EN EL MEDIO RURAL
- RIESGOS**
- ZONAS CAUTELARES ANTE RIESGOS DE INUNDACIÓN

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
CAMPO DE GIBRALTAR

Plano de Propuestas
ORDENACIÓN DE USOS Y PROTECCIÓN DE RECURSOS

Junta de Andalucía
 Consejería de Obras Públicas y Vivienda
 Secretaría General de Ordenación del Territorio y Vivienda

ESCALA 1:70.000

Diciembre, 2011

