I. MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del puerto Bahía de Algeciras, en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, que se ha redactado mediante un contrato suscrito entre la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras y el Instituto Juan de Herrera, de la Escuela de Arquitectura de Madrid.

La redacción de un Plan Especial para ordenar la zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras ha sido un objetivo permanente de la Autoridad Portuaria en los últimos años, en orden a concertar con las autoridades urbanísticas la solución a los problemas de encaje puerto-ciudad y contar con un instrumento que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos adecuados para llevarlas a la práctica.

En esta línea, en 1997, se redactó y aprobó inicialmente por la Autoridad Portuaria un Plan Especial de Ordenación para el conjunto de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras, que finalmente, no completó su proceso de tramitación.

Casi simultáneamente, la Autoridad Portuaria elaboró, también, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de la Bahía de Algeciras que, tras su correspondiente tramitación, con informes de las instituciones afectadas, fue aprobado definitivamente por Orden del Ministerio de Fomento, en 1998.

El Plan de Utilización, al definir la delimitación de la zona de servicio del puerto y asignar usos globales a los distintos enclaves, compone una propuesta de aprovechamiento portuario de la Bahía de Algeciras, en la que se plasman los objetivos de la Autoridad Portuaria.

El Plan de Utilización no es, sin embargo, un documento propiamente urbanístico que resuelva el encuentro entre las áreas portuarias y las urbanas y que regule detalladamente el desarrollo urbanístico de las diferentes áreas portuarias. Su principal contenido, como se ha señalado, consiste en delimitar el dominio público portuario y en establecer la distribución espacial de las principales actividades portuarias.

En el año 2000, la Autoridad Portuaria elaboró el Plan Director del Puerto de Algeciras, en el que se analizaba la capacidad de las instalaciones existentes, las tendencias de evolución de los tráficos y la tecnología marítimo portuaria, para, en definitiva, evaluar varios escenarios de desarrollo del

puerto en el futuro y la localización de las instalaciones necesarias para ello. Una ampliación de la plataforma portuaria de Isla Verde, en el exterior, el acondicionamiento de las antiguas instalaciones de Crinavis, en San Roque, para tráfico comercial y la ampliación del puerto de Tarifa estaban entre sus principales conclusiones.

En el contexto actual, caracterizado por el importante crecimiento que están experimentado los tráficos portuarios, en los últimos años, y la magnitud de los cambios que se hacen necesarios en las instalaciones terrestres, se hace necesario contar con un instrumento urbanístico que resuelva ambas finalidades, el encuentro puerto-ciudad y la regulación urbanística del espacio portuario, que constituyen el contenido específico de los Planes Especiales de Ordenación de Puertos.

La Autoridad Portuaria, consciente de esta necesidad, ha decidido formular el presente Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras, en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, como una fase de un proceso de ordenación en el que se irá definiendo la regulación urbanística del conjunto de los enclaves portuarios de la Bahía de Algeciras.

1.2.- Adaptación a la Modificación del PUEP de Orden FOM/428/2007, de 13 de febrero.

El P.U.E.P. de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, según se ha dicho anteriormente, fue aprobado por Orden Ministerial de 13 de Febrero de 1998. Desde dicha fecha hasta la de redacción del presente Plan Especial, la realidad del puerto ha variado considerablemente. Como consecuencia de su importante crecimiento, el Puerto de la Bahía de Algeciras se ha visto obligado a adaptar sus instalaciones a las nuevas demandas, poniendo en marcha un conjunto de trasformaciones que modifican la morfología del puerto en su zona de servicio y que se extienden a través de sus cinco municipios, lo cual debe de recogerse en un nuevo Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (P.U.E.P.).

En base a estas consideraciones y según se recoge la Orden FOM 428/2007, de 13 de febrero de 2007 del Ministerio de Fomento, se aprobó la “Modificación del P.U.E.P. dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras”, redactado de acuerdo con la Ley 48/2.003, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
Esto ha supuesto la necesidad de adoptar a dicha Modificación del P.U.E.P. el presente P.E. de La Línea de la Concepción y San Roque.

La mencionada adaptación ha supuesto la introducción de las siguientes correcciones del Plan Especial:

Textos:

A.- Art. 38. Normas Particulares para el Área de Construcción y Reparación Naval (AN4). Se ha corregido la superficie de la subárea A de 9.780 m2 a 19.335 m2.

B.- Art. 40. Normas Particulares para el Área Comercial-Recreativa (AN6). Se han unificado las dos subáreas existentes anteriormente, por una única área de superficie total de 65.791 m2

C.- Art. 41. Normas Particulares para el área Náutico-Deportiva (AN7). Se han corregido las superficies de las subáreas existentes y se han añadido cuatro nuevas subáreas, la C, de 6.394m^2, la D, de 2.804m^2, la E, de 10.207m^2 y la F, de 5.097m^2.

Planos:

Se han introducido los cambios anteriormente descritos en los correspondientes documentos gráficos, y que son:

A.- Red viaria y espacios libres (Plano nº V.3.5).

B.- Áreas de Normativa (Plano nº V.4.5).

Asimismo se ha actualizado el plano V.I. Esquema Director y se ha actualizado asimismo la topografía base.

En el presente Plan Especial se han adaptado cuantas referencias aparecen al P.U.E.P. de 1998 a la Orden FOM de 13 de febrero de 2007 por la que se modifica dicho P.U.E.P.

1.3.- Adaptación del Plan Especial a las alegaciones e informes recibidos tras la aprobación inicial.

El documento del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, ya adaptado al PUEP, fue remitido con fecha 21 de mayo de 2007 al Registro General de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes a los efectos de su tramitación y aprobación definitiva por la Consejería de Obras Públicas y Transportes. Al tratarse de un instrumento de planeamiento cuyo objeto, naturaleza y entidad tiene una clara incidencia e interés supramunicipal, al afectar

territorialmente a los municipios de la Línea de la Concepción y San Roque, pues la Zona de Servicio del Puerto de Algeciras se extiende a través de estos dos municipios.

Examinada la documentación remitida y en virtud de los establecido en el artículo 4.3.f) y 4.a) del Decreto 525/2008 de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se sometió a la Dirección General de Urbanismo para solicitar informe previo a la aprobación de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio en Cádiz, quien visto el informe técnico-jurídico de 22 de enero de 2009, emitido por el Servicio de Urbanismo de la Delegación Provincial, resolvió el APROBAR INICIALMENTE el plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras en los municipios de San Roque y la Línea de la Concepción, si bien dicho documento deberá tener en cuenta las observaciones o correcciones que pudieran derivarse de los informes Sectoriales emitidos durante la tramitación del documento o del resultado de la información pública.

En base a lo anterior, el documento del Plan Especial se sometió a información pública por periodo de un mes, mediante la correspondiente publicación de anuncios en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de conformidad con lo establecido por el artículo 39 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Los diferentes informes sectoriales recibidos se deben a los siguientes organismos:

- Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, su fecha 30 de enero de 2009.
- Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente, 1er Informe, su fecha 16 de febrero de 2009.
- Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de San Roque, su fecha 20 de marzo de 2009.
- Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, su fecha 26 de marzo de 2009.
- Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente, 2º Informe, su fecha 19 de junio de 2009.
- Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, su fecha 25 de junio de 2009. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental.
- Dirección General de Infraestructura de la Secretaría de Estado del Ministerio de Defensa, su fecha 5 de octubre de 2009.

- Secretaría de Estado de Infraestructura. Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento de fecha 19 de noviembre de 2009. Subdirección General de Conservación y Explotación.

Como consecuencia de dichos informes, se incorporaron al Plan Especial las siguientes correcciones y/o modificaciones:

Respecto a la Memoria del documento:

- Apartado 1.2, textos A. Se ha corregido la superficie del Área AN4 de 9.780m^2 a 19.335m^2.

- Apartado 1.2, textos B- Se han corregido las superficies de las subáreas existentes A y B.

- Apartado 1.2, textos C. Se han corregido las superficies de las subáreas existentes y se han añadido las dos subáreas C y D.

- Apartado 1.3. Se ha añadido un nuevo apartado de Adaptación del Plan Escpecial a las alegaciones e informes recibidos tras la aprobación inicial.

- Apartado 1.4, Alcance del Plan Especial, se ha corregido introduciendo la referencia a la LOUA como legislación Urbanística en vigor en Andalucía.

- Se ha corregido del plano de Información nº IV Plan de Utilización Vigente: Usos Globales, en las instalaciones de La Línea de la Concepción, según lo aprobado por la Orden de 13 de febrero de 2007 por la que se modifica el PUEP del PBA.

- Apartado 1.6. Equipo redactor. Se ha subsanado errata en cuanto al nombre del Director de la APBA y en el equipo base del puerto se ha sustituido el nombre del ingeniero de Caminos por el de Juan A. Patrón Sandoval. Se ha eliminado el nombre del arquitecto asesor.

- Apartado 2.2.2. Planes y Proyectos Territoriales. Se han actualizado las referencias al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, introduciendo el decreto 206/2006 por el que se aprueba el POTA y la ZAL Bahía de Algeciras. Se han añadido también las referencias al Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, formulado según Decreto 88/2007, y a los Planes Estratégicos de Infraestructuras de Transporte PEIT (2005-2020) y de Infraestructuras para la

Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA (2007-2013), así como al Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Cádiz (1986).

- Apartado 2.2.3. Se ha añadido un nuevo apartado bajo el epígrafe de Convenios con los Ayuntamientos de La Línea de la Concepción y San Roque.

- Apartado 2.2.4. Se ha añadido un nuevo apartado bajo el epígrafe de Desarrollos vinculados a la Zona de Actividades Logísticas de la Bahía de Algeciras (ZAL).

- Apartado 2.2.5. Aprovechamiento Portuario de la Bahía. Se ha corregido su número de epígrafe dentro de la memoria y la referencia en el quinto párrafo al Plan de Utilización del puerto Bahía de Algeciras.

- Apartado 2.3.1. Las determinaciones del Plan General de La Línea de la Concepción. Se ha actualizado e incluido en la redacción la referencia al Plan de Sectorización de la Unidad Urbanística Integrada 04(UUI04) "Vigilancia Fiscal" del Plan General de Ordenación Urbana.

- Apartado 2.3.2. Las determinaciondes del Plan General de San Roque. Se ha actualizado.

- Apartado 2.4.1.1. Situación y Morfología. Se ha corregido la referencia en el tercer párrafo al Plan de Utilización del puerto Bahía de Algeciras.

- Apartado 2.4.2. Situación Legal del Suelo. Se ha actualizado el listado de Concesiones de La Línea.

- Apartado 2.4.5. Exigencias Ambientales y de Seguridad. Se han actualizado las referencias a la legislación que le es de aplicación al Plan Especial.

- Apartado 4.1. Elementos de Ordenación, Esquema Director. Se ha corregido la referencia en el tercer y décimo párrafos al Plan de Utilización del puerto Bahía de Algeciras.

- Apartado 4.3.2. Normativa. Se han actualizado las referencias a las áreas de Normativa Comercial-Recreativa y Náutico-Deportiva.

Respecto al Estudio Económico-Financiero y Programa:

- Se ha actualizado la programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria.

Respecto a la Normativa:

- Artículo 8. Estudio de Detalle. Se han actualizado las referencias a la LOUA, art. 15 y al artículo 140.5 del Reglamento de Planeamiento.

- Artículo 17. Área funcional Comercial Pasajero y Ro-Ro. Se ha añadido la sugerencia del anexo de habilitar espacios para situaciones de emergencia para prevenir la acumulación de viajeros en espera de embarque, cuando las condiciones meteorológicas impidan la navegación.

- Artículo 26. Recintos de Acceso Controlado. Se recoge la sugerencia de poder añadir un nuevo acceso controlado en las instalaciones náutico-deportivas de La línea de la Concepción.

- Artículo 28. Áreas de Normativa. Se añaden a las existentes en el Área de Normativa AN7, las subáreas AN-7D, AN-7E y AN-7F.

- Artículo 31. Usos Pormenorizados. Se han eliminado las limitaciones de superficie que establecía el Uso Pormenorizado Comercial para los locales. Asimismo se añade la posibilidad de incluir en estas áreas el uso hotelero, siempre y cuando se cumplan los procedimientos previstos en el Artículo 94.4 de la Ley 48/2003 de 26 de Noviembre de Régimen Económico y de Prestación de Servicio de Los Puertos.

  Asimismo, para el uso Pormenorizado Equipamientos, se añade el cumplimento del artículo 3.6 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

- Artículo 34. Normativa Ambiental. Se ha actualizado conforme a la legislación que le es de aplicación al Plan Especial.

- Artículo 38. Normas Particulares para el área AN4. Se ha corregido la superficie de las subáreas A y B, según nueva medición una vez subsanados los planos con la base acorde a la modificación del Plan de Utilización aprobado por Orden de 13 de febrero de 2007 y del informe emitido por el Exmo. Ayuntamiento de San Roque.

La referencia al uso de equipamientos ha quedado subsanada con la corrección en el artículo 31 uso pormenorizado equipamiento.

- Artículo 39. Normas Particulares para el área AN5. Se ha corregido la superficie con respecto al documento de aprobación inicial según nueva medición una vez subsanados los planos con la base acorde a la modificación del Plan de Utilización aprobado por Orden de 13 de febrero de 2007.

  Se ha corregido y aumentado la edificabilidad máxima de 0,25 a 0,40 m^2/m^2 para hacerla compatible con el uso previsto.

- Artículo 40. Normas Particulares para el área AN6. Se ha corregido el ámbito del área para evitar que dicha área de Normativa se extienda por terrenos que el PUEP asigna al uso portuario náutico-deportivo. De este modo, resulta una superficie de 65.791m^2. Se reduce, por tanto, la superficie del área comercial-recreativa respecto a la que se recoge en el documento aprobado inicialmente (plano V.4.), cediéndose el resto de la superficie al área AN7. Asimismo se adapta el índice de edificabilidad máxima a esta nueva superficie estableciendo 0,30m^2/m^2 y se modifica la altura máxima de 8 a 12m para hacerla compatible con el uso comercial.

  En los usos permitidos se añade el uso hotelero, con la referencia a lo establecido en el artículo 94.4 de la Ley 48/2003, y los locales de ocio y se añaden, a los Espacios Libres, las zonas peatonales.

  A las condiciones de proyecto, se añade lo dispuesto en el artículo 8, Estudio de Detalle, para el desarrollo de las áreas de normativa, así como se añaden dotaciones de aparcamiento mínimas, además de para el uso comercial, también para el uso oficinas y equipamiento.

- Artículo 41. Normas Particulares para el área AN7. Se ha corregido el ámbito del área para evitar que dicho área de Normativa se extienda por terrenos que el PUEP asigna al uso no portuario lúdico-comercial. De este modo, resultan tres nuevas subáreas D, E, y F. Se corrige la superficie de la subárea C.

  Se añade el uso pormenorizado Talleres y Astilleros de Construcción y Reparación Naval, para adaptarlo a los usos que establece la ley 48/2003 para el uso náutico-deportivo.

- Artículo 42, Normas Particulares para el área de reserva Portuaria AN8. Se corrige la superficie de esta área.

1.4.- Modificaciones introducidas en el documento en respuesta al informe técnico-jurídico del Servicio de Urbanismo de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de fecha 18 de diciembre de 2009.

El 28 de octubre de 2009 tuvo entrada en el Registro General de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación de Territorio un nuevo documento con fecha de octubre correspondiente al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras, en los términos municipales de San Roque y La Línea de la Concepción, remitido por la Autoridad Portuaria, el cual, fue informado por los servicios técnicos y jurídicos de la referida Delegación Provincial con fecha 18 de diciembre de 2009.

Como consecuencia de dicho informe técnico-jurídico previo a la aprobación provisional del último documento remitido, se han incorporado al Plan Especial las siguientes correcciones y/o modificaciones:

Respecto a la Memoria del documento:

- Apartado 1.2, textos B. Se ha corregido el texto en el que se señala que en el artículo 40 de las Normas Particulares para el área AN6 se han corregido las superficies de las subáreas existentes anteriormente por una nueva de 65.791m^2

- Apartado 1.2, textos C. Se ha corregido el texto en el que se señalaba que en el artículo 41 de las Normas Particulares para el área AN7 se han corregido las superficies de las subáreas existentes y se han añadido cuatro nuevas subáreas, la C, de 7.487m^2, la D, de 3.243m^2, la E, de 10.207m^2 y la F, de 5.097m^2.

- Apartado 1.3. Adaptación del Plan Especial a las alegaciones e informes recibidos tras la aprobación inicial. Se ha añadido la referencia al informe de la Subdirección General de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

  Se ha completado el epígrafe con la relación de las modificaciones que se incorporaron al nuevo documento remitido en octubre de 2009 a la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

- Se ha añadido un nuevo apartado 1.4. que recoge las modificaciones introducidas en el documento en respuesta al informe técnico-jurídico del Servicio de Urbanismo de la Delegación Provincial de la

Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de fecha 18 de diciembre de 2009. Como consecuencia, se han reenumerado los siguientes apartados desde el 1.5 al 1.7

- Apartado 2.2.2. Planes y proyectos territoriales. Se ha completado la referencia al Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar aludiendo a la fecha de su sometimiento a Información Pública el 23 de diciembre de 2009.

  Se ha modificado la redacción del párrafo que hacía relación al contenido del POT del Campo de Gibraltar en referencia a los instrumentos de planeamiento urbanístico general, sustituyéndose por la trascripción literal de los apartados 6 y 7 del artículo 19, tal y como recomendaba el informe de la Delegación Provincial.

- Apartado 2.3.3. Las determinaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP). Se ha eliminado en la relación de las propuestas del Plan de Utilización en el término municipal de La Línea el texto que calificaba como de Reserva a la parte más avanzada del dique de Levante del puerto de La Linea, por ser contrario al PUEP que establece para toda la longitud del dique el uso Comercial Polivalente.

  Se ha eliminado la referencia a pasajeros entre los usos asignados a la plataforma de Campamento.

- Apartado 2.4.1.3. Accesos e infraestructuras. Accesos viarios. Se ha añadido la referencia al Estudio Informativo en el caso de la "Variante de Campamento".

- Apartado 2.4.2. Situación legal del Suelo. Durante la revisión del documento se detectaron erratas en las superficies y concesionarios actuales en la zona de servicio del puerto de La Línea. Se han corregido y actualizado la superficie total concesionada que pasa a ser de 144.743 m2, la superficie total de la zona de servicio en este enclave en 316.058 m2 y el porcentaje que supone el suelo concesionado al 45,8 %. También se ha corregido el Listado de Concesiones en La Línea.

- Apartado 2.4.3.3. Necesidad de hacer operativa la Estación Marítima de La Línea. En la página 65, en el primer párrafo se ha corregido la superficie correspondiente a la concesión de "Alcaidesa Servicios, S.A" a 134.255 m^2.

- Aparptado 2.4.5. Exigencias Ambientales y de Seguridad. Se ha eliminado la referencia al Decreto 2414/1961 de 30 de noviembre por el que se aprobó el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, por haber sido derogado con la entrada en vigor del Reglamento de Calificación Ambiental de Andalucía aprobado por Decreto 297/1995.

- Apartado 4.1. Elementos de Ordenación. Esquema director. Se han corregido en la relación de las áreas funcionales conforme a los planos y a la asignación de usos del Plan de Utilización vigente las denominaciones del área Comercial de Mercancía General, Contendores, Ro-Ro y Construcciones Especiales y la del área Lúdico-Comercial y Náutico-Deportiva.

- Apartado 4.2.1. Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía. Se ha añadido a la denominación del área funcional Comercial de Mercancía General, Contenedores y Ro-ro la de Construcciones Especiales. Se ha eliminado la referencia a Puerto-Ciudad en la denominación del área funcional relativa al uso náutico-deportivo y corregido la denominación a Lúdico-Comercial y Náutico-Deportiva.

- Apartado 4.2.2. Esquema Director en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque Áreas Funcionales. Se ha completado la denominación del área funcional Comercial de Mercancía General, Contenedores, Ro-Ro y Construcciones Especiales y se ha eliminado la referencia a Puerto-Ciudad en la denominación del área funcional relativa al uso náutico-deportivo y corregido la denominación a Lúdico-Comercial y Náutico-Deportiva.

- Apartado 4.3.2. Áreas de Normativa. Se ha añadido en la descripción de las áreas de normativa en el punto que se refiere al Área de Normativa de Almacenaje Descubierto las referencias necesarias a la subdivisión en dos subáreas A y B que ocupan la mayor parte de la explanada de Campamento. Se ha completado la descripción diferenciando que la primera de las subáreas se destina para mercancías en general, contenedores y Ro-Ro, destinándose la otra, que se corresponde con la parte central de la explanada y que rodea la dársena de 300 x 200 metros y -19,00 metros de profundidad, además de para ese mismo uso comercial -para el que en principio se reserva la explanada de Campamento- para acoger aquellas construcciones especiales, tanto en hormigón como en metal, que por sus grandes dimensiones tipo “off–shore” no se puedan acometer en otro lugar.

Respecto al Estudio Económico-Financiero y Programa:

- Se ha corregido la errata en el estudio económico-financiero y programa, eliminándose la referencia al extinto ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias y especificándose ahora que el Proyecto y construcción del Acceso ferroviario a Campamento es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles que podría, en todo caso, encomendárselas al ADIF.

También se ha añadido la referencia a la Dirección General de Carreteras en el párrafo que se refiere al Proyecto y Construcción del Acceso Viario a Campamento.

Respecto a la Normativa:

- Artículo 16. Tipos de Áreas funcionales. Se ha añadido a la denominación del área funcional Comercial b) de Mercancía General, Contenedores y Ro-ro la de Construcciones Especiales. Se ha eliminado la referencia a Puerto-Ciudad en la denominación del área funcional g) corrigiéndose la denominación a Lúdico-Comercial y Náutico-Deportiva.

- Artículo 18. Área funcional Comercial Mercancía General, Contenedores, Ro-Ro y Construcciones Especiales. Se ha completado la denominación del área funcional con las referencias a Ro-Ro y Construcciones Especiales y se ha hecho mención de estos usos en el texto.

- Artículo 22. Área funcional de Construcción y Reparación Naval. Se ha añadido, en los espacios correspondientes a esta área en el puerto de La Línea, el uso de transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

- Artículo 23. Área funcional Lúdico-Comercial y Náutico-Deportiva. Se ha corregido la denominación de acuerdo con los planos y la definición de las áreas funcionales. Se ha añadido el uso de transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

- Artículo 28. Áreas de Normativa. Se han añadido en el Área de Normativa AN2, las subáreas AN-2 y AN-2B.

- Artículo 34. Normativa Ambiental, se ha añadido la mención a la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y se ha suprimido la que se hacía al derogado Decreto 2414/1961 de 30 de noviembre por el que se aprobó el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas.

- Artículo 35. Normas Particulares para el área AN1. Se ha reducido la altura de la edificación de 15 a 12,5m en armonía con las Ordenanzas del Plan Especial y de Seguridad Industrial en el área de la Bahía (24-PEI), añadiéndose a la posibilidad de superar la altura máxima establecida el límite de los 15m en instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como depósitos, silos y construcciones destinadas al almacenaje de graneles.

- Artículo 36 de las Normas Particulares para el área AN2. Se ha corregido la superficie total del área a 533.089m^2, incluidos los rellenos previstos, una vez revisada la base acorde a la modificación del Plan de Utilización aprobado por Orden de 13 de febrero de 2007.

  Al objeto de recoger el uso de Construcciones Especiales que se establece en el Plan de Utilización vigente, situado en la parte central de la plataforma de Campamento alrededor de la dársena, el Área de Almacenaje Descubierto AN2 se ha dividido a efectos de normativa en dos subáreas A y B, de 259.508 m^2 y 273.581 m^2 respectivamente.

  En los usos pormenorizados permitidos se han eliminado los correspondientes a Comercial en la categoría de comercio, los de restauración, agencias bancarias, servicios a empresas asimilables y a Espacios Libres.

- Artículo 38 de las Normas Particulares para el área AN4. Se ha corregido la superficie de la Subárea A a 19.335m^2 y la suma de las subáreas (A y B) a 8,99m^2.

  En los usos pormenorizados permitidos se ha limitado el de Espacios Libres sólo al subárea A y la Maniobra y manipulación de mercancías a aquéllas relacionadas con la propia área de normativa. En la subárea A se ha añadido entre los usos pormenorizados el de Transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

- Artículo 41 de las Normas Particulares para el área AN7. Se ha añadido en las condiciones de la edificación que podrá superarse la altura máxima hasta 12 metros mediante elementos singulares debidamente justificados en instalaciones portuarias y/o técnicas que así lo requieran, como sería el caso de la torre del edificio de la capitanía del puerto.

  En el apartado referente a la calidad de la edificación se ha incorporado el siguiente texto: "Los paramentos de todos los edificios que se sitúen en este área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento".

  En los usos pormenorizados permitidos se ha eliminado el de Talleres y astilleros de construcción y reparación naval, habiéndose añadido el de Transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

Respecto a la planimetría:

- Concesiones. Plano IV.5. Se ha corregido en el plano de concesiones el límite de la parcela concesionada a Alcaidesa-Servicios, S.A y el trazado de la Variante de Campamento conforme al actual Estudio Informativo.

- Plano V.1. Se han revisado y adaptado a los viarios que figuran en el Plan de Utilización de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, así como incorporado el trazado previsto para la Autovía A-7 y el que figura en el Estudio Informativo para la Variante de Campamento como alternativa propuesta.

- Plano V.2. Esquema Director. Se ha añadido en la leyenda de áreas funcionales al área de Comercial, Pasajeros y Ro-Ro el de Construcciones Especiales. Se ha corregido en la misma leyenda la referencia al área funcional Náutico-Deportiva y de Puerto-Ciudad por la de Lúdico-Comercial y Náutico-Deportivo.

- Planos V.3. Red Viaria y Espacios Libres. Plano General y V.3.5. Red Viaria y Espacios Libres en el Puerto de La Línea. Se ha delimitado en color azul (viario peatonal) la franja del borde de ribera paralela al paseo marítimo de La Línea hasta el límite de la concesión de Alcaidesa Servicios, S.A. Igualmente, se ha tramado en verde (espacio libre) la nueva franja intermedia entre el límite de la concesión y el de la zona de servicio del puerto de La Línea en ese punto en contacto con el paseo marítimo, de forma que la suma de estos ámbitos junto a los de los muelles SE, SW y W y el náutico-deportivo, sí se correspondan con el área náutico deportiva definida en el Plan de Utilización vigente.

- Planos V.4. Áreas de Normativa. Se ha añadido en todos los planos hasta el V.4.5 en la leyenda de las áreas de normativa las dos subáreas AN2 A y AN2 B. Se ha representado la división de las dos subáreas A y B en Campamento.

  También en Campamento se ha corregido la delimitación de la superficie AN2B, para no tramar una de las glorietas del vial principal y se ha recortado la trama del área AN4 B para ponerla en concordancia con la planimetría recogida en el Plan de Utilización vigente.

- Planos IV.5, V.1, V.2, V.3 y V.4. Se ha subsanado en los planos la representación de la conexión a la autovía CA-34 y el trazado de la “Variante de Campamento”, que se ha actualizado con la última solución (Alternativa A) que consta en el EI-4-CA-10 que está

siendo redactado por la Dirección General de Carreteras a través de la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental.

1.5.- Modificaciones introducidas en el Plan Especial como consecuencia de las alegaciones e informes recibidos tras la aprobación provisional (I) e información pública y en respuesta al informe técnico-jurídico del Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de fecha 19 de julio de 2010 (registro de entrada en la Autoridad Portuaria del 3 de agosto).

El documento del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, ya modificado como consecuencia del informe técnico-jurídico del Servicio de Urbanismo de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de fecha 18 de diciembre de 2009, fue remitido por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras con fecha 21 del mismo mes y año al Registro General de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio (entrada el día 22) a los efectos de su aprobación provisional y posterior aprobación definitiva por la citada Consejería.

Examinado el nuevo documento y visto el informe técnico-jurídico emitido el día 25 de enero de 2010 por el Servicio de Urbanismo de la referida Delegación Provincial, con fecha 26 de enero de 2010 la Delegada Provincial dictó una primera Resolución sobre Aprobación Provisional del Plan Especial de Ordenación de la zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras, en los municipios de San Roque y La Línea de la Concepción.

Conforme a lo establecido en la Resolución de 26 de enero de 2010 sobre aprobación del Plan Especial, el documento fue sometido a un nuevo periodo de información pública de un mes, mediante la correspondiente publicación de anuncios en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de conformidad con lo establecido por el artículo 39 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Durante el periodo de información pública, la única alegación recibida fue la formulada por E.ON Generación S.L, de fecha 7 de abril de 2010. Asimismo, durante el periodo concedido a los Ayuntamientos se recibió sólo el nuevo escrito presentado por el Ayuntamiento de San Roque, con fecha 17 de febrero de 2010.

De los informes sectoriales solicitados a las distintas Administraciones y/u Organismos por la Delegación Provincial, se han recibido los siguientes:

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Marino y Rural), su fecha 23 de marzo de 2010.

- Organismo Público Puertos del Estado (Ministerio de Fomento), su fecha 9 de abril de 2010.
- Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), su fecha 15 de junio de 2010.
- Subdirección General de Patrimonio de DIGENIN (Ministerio de Defensa), su fecha 22 de junio de 2010.

Igualmente, tras el informe emitido por el Servicio de Urbanismo de la Delegación Provincial en Cádiz una vez finalizada la información pública y que recogía los informes sectoriales recibidos hasta el 5 y 6 de mayo, por parte del Servicio de Gestión y Ejecución de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda se emitió con fecha 19 de julio de 2010 (registro de entrada en la Autoridad Portuaria del 3 de agosto) un nuevo informe Previo a la Aprobación Definitiva del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto Bahía de Algeciras en los términos municipales de San Roque y La Línea de la Concepción, en el que se incorporaban además los aspectos derivados de los otros informes sectoriales recibidos, con fechas 15 y 22 de junio, posteriormente al emitido por la Delegación Provincial.

Como consecuencia de dicho informe de la Consejería se incorporaron al Plan Especial las siguientes correcciones y/o modificaciones:

Respecto a la Memoria del documento:

- Se ha añadido un nuevo apartado 1.5. que recoge las modificaciones introducidas en el documento en respuesta a las alegaciones e informes recibidos tras la aprobación provisional (I) e información pública y en respuesta al informe técnico-jurídico del Servicio de Gestión y Ejecución de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de fecha 19 de julio de 2010. Como consecuencia, se han reenumerado los siguientes apartados desde el 1.6 al 1.8.

- Apartado 2.2.5. El aprovechamiento portuario de la Bahía. En el párrafo que comienza con “Desde la perspectiva de la ordenación territorial, en espera de la aprobación del Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana del Campo de Gibraltar…”, se ha corregido el error material y donde antes decía formulación se ha escrito aprobación.

- Apartado.2.3.2. Las determinaciones del Plan General de San Roque. En lo referente a la Revisión del Plan General de San Roque, se ha suprimido el apartado que hacía mención a que la zona de servicio en el frente de las instalaciones de CEPSA, estaba calificada como Sistema General en Suelo No Urbanizable y, simultáneamente, como Espacio Libre y que, dicha calificación como espacio libre de la franja de zona de servicio sobre la que se apoyan las instalaciones portuarias de CEPSA era absolutamente contraria a la legislación vigente y, por tanto, debía considerarse inoperante.

- Apartado 2.4.1.3. Accesos e infraestructuras.
    - Accesos ferroviarios. Se ha añadido la aclaración referente a que el acceso ferroviario a través del ramal San Roque-Muelle de Campamento forma parte de un proyecto constructivo que se terminó de redactar en enero de 2004 por parte de la Dirección General de Ferrocarriles y que el presente Plan Especial se limita a recoger el trazado del acceso ferroviario a las instalaciones de Campamento que figuran en el citado proyecto, no pudiendo modificar trazado ni establecer determinaciones sobre el mismo por quedar fuera del ámbito del Plan y ser competencia de otros organismos. Además, se ha incorporado una mención en lo que respecta al cruce ferroviario con la CN-351 (ó CA-34) planteado en el mencionado proyecto de construcción, aclarándose que se realiza en túnel por debajo de la calzada, discurriendo el trazado del ramal del acceso ferroviario en ese punto y hasta el interior de la zona portuaria de forma soterrada sin afectar a la carretera, no siendo sino en el proyecto constructivo redactado por la Dirección General de Ferrocarriles o sus posibles actualizaciones donde, por tanto, se recogen las afecciones de dicho cruce ferroviario a la carretera y la solución planteada por el propio Ministerio de Fomento para solventarlas, sin que exista ningún documento posterior que desarrolle el Plan Especial que pueda establecer determinaciones sobre la misma.
    - Accesos viarios. Se ha añadido la aclaración en el texto referente a que el trazado final y características de la Variante de Campamento queda supeditado a lo que resulte finalmente del Estudio Informativo EI-4-CA-10, apareciendo en este documento del Plan Especial su trazado a título informativo. Además, se ha incorporado la mención a que en relación al nuevo acceso viario a las instalaciones portuarias de Campamento y en particular a la conexión planteada en el Estudio Informativo EI-4-CA-10 de la referida Variante en redacción por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, si en el momento de requerirse la conexión no estuviera aún en funcionamiento la Variante, para que la Autoridad Portuaria pudiera proceder a su ejecución debería solicitar previamente la autorización a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, acompañándola del preceptivo proyecto de construcción en el que debería incluir el estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño concreto de la conexión planteada.

- Apartado 2.4.4. La relación con el entorno. En la parte que se refiere al municipio de San Roque se ha añadido en la redacción que, de acuerdo con el PUEP, el Uso de Reserva para Protección con Tolerancia Recreativa es el asignado a aquellas áreas o tramos que se mantienen en el interior de la zona de servicio para asegurar una gestión unitaria de la lámina de agua del entorno de las actuales instalaciones garantizando la protección del movimiento de buques. En las zonas de playa en la desembocadura del río Guadarranque y de la barriada de Campamento, por no ser necesario durante la vigencia del PUEP el apoyo en tierra de nuevas infraestructuras portuarias, en esta categoría de uso, se

toleran usos de tipo recreativo, quedando por tanto protegida su morfología y permitiéndose el uso balneario.

- Apartado 4.2.2. Esquema Director en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque. Áreas Funcionales. Se ha corregido la errata donde se intercambiaban los nombres entre la delimitación del Área de Protección y la de Reserva Portuaria.

Respecto al Estudio Económico-Financiero y Programa:

- Punto 2. Asignación de actuaciones. Actuaciones asignadas directamente a la Autoridad Portuaria. Se ha recogido que el trazado ferroviario interno a Campamento está condicionado a la ejecución previa del Proyecto del acceso ferroviario a Campamento que es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles.

- Punto 3. Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria.
    - Se ha enmendado el texto añadiendo que todos los instrumentos de planeamiento tienen vigencia indefinida, según el artículo 35.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, modificándose la redacción del párrafo eliminándose la mención errónea a los planes generales.
    - Se ha corregido el error que había al recogerse en el texto que la distribución de las actuaciones recogidas en la programación correspondía a tres períodos y no a dos, como corresponde a las dos etapas de cinco años en los que se divide el horizonte temporal de dicha programación. El texto corregido pasa a ser “La distribución de las actuaciones en estos dos períodos…”.
    - Se ha añadido la especificación de que las obras previstas dentro del programa de actuaciones a ejecutar por la Autoridad Portuaria deberán ser, no obstante, tramitadas y aprobadas según el procedimiento legalmente vigente, en el marco de los correspondientes Planes de Empresa.
    - Se ha añadido la mención a que, en el caso del Acceso Viario a las instalaciones portuarias de Campamento y en particular en relación a la conexión planteada en el Estudio Informativo EI-4-CA-10 de la Variante de Campamento, que se está redactando por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, si en el momento de requerirse la conexión no estuviera aún en funcionamiento la referida variante, para que la Autoridad Portuaria procediera a su ejecución deberá hacerlo previa solicitud de autorización a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, acompañada del preceptivo proyecto de construcción en el que deberá incluir el estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño concreto de la conexión planteada.

Además, se ha aclarado que por tratarse de obras no asignadas dentro del programa de actuaciones a la Autoridad Portuaria al ser exteriores al ámbito de su zona de servicio y, por tanto, de aplicación del Plan Especial, éstas deberían ser, igualmente, tramitadas y aprobadas según el procedimiento legalmente vigente, en el marco de los correspondientes Planes de Empresa.

- Punto 4. Evaluación económica de las actuaciones programadas. Se ha especificado igualmente que, con todo, las actuaciones programadas y previstas en el estudio económico-financiero como inversión de la Autoridad Portuaria deberán ser tramitadas y aprobadas según el procedimiento legalmente vigente, en el marco de los correspondientes Planes de Empresa.

Respecto a la Normativa:

- Artículo 31. Tipos de Usos Pormenorizados. Apartado 5. Equipamientos. Se ha especificado que éstos tendrán un carácter temporal y provisional sin voluntad alguna de permanencia.

- Artículo 35. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1); Artículo 36. Normas Particulares para el Área de Almacenaje Descubierto (AN2); Artículo 38. Normas Particulares para el Área de Construcción y Reparación Naval (AN4); Artículo 39. Normas Particulares para el Área de Pasajeros y Ro-Ro (AN-5) y Artículo 41. Normas Particulares para el Área Náutico-Deportiva (AN7). En lo que respecta al uso pormenorizado de Equipamiento (apartado 4. Condiciones de uso) se ha introducido la matización de que el mismo está restringido en cada área de Normativa a las necesidades propias de cada Área y directamente relacionadas con la actividad portuaria principal.

- Artículo 35. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1); Artículo 39. Normas Particulares para el Área de Pasajeros y Ro-Ro; y Artículo 41. Normas Particulares para el Área Náutico-Deportiva de La Línea (AN7). En lo que respecta al uso pormenorizado Comercial (apartado 4. Condiciones de uso) se ha introducido la matización de que el mismo estará en cada área de Normativa directamente relacionado con la actividad portuaria principal.

- Artículo 35. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1).
    - Apartado 1. Ámbito y Superficie. Se ha corregido la superficie del Área a 84.672m^2 resultantes tras haber subsanado en los planos el error referente a la delimitación de la zona de servicio portuario en el frente portuario de la calle Las Mimosas en Campamento y haberse considerado dentro de los usos de viales y espacios libres el ámbito interior a la zona

de servicio de la glorieta de conexión que figura en el Estudio Informativo de la Variante de Campamento.

- Apartado 6. Condiciones de tramitación y desarrollo. Se ha modificado el texto por el de "Condiciones de desarrollo y proyecto. Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha Área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

- Artículo 36. Normas Particulares para el Área de Almacenaje Descubierto (AN2). Apartado 6. Condiciones de desarrollo y proyecto. Se ha unificado el título del epígrafe con el que aparece en el resto de Normativa y se ha añadido la justificación de que, no será necesaria la redacción de un Estudio de Detalle al no ser significativa la presencia de formas físicas propuestas por la ordenación, pudiéndose referir las previsiones necesarias y los ajustes de éstas a las determinaciones más globales establecidas en el presente Plan Especial.

- Artículo 38. Normas Particulares para el Área de Construcción y Reparación Naval (AN4).
  - Apartado 4. Condiciones de uso. Se ha añadido a los Usos Pormenorizados Permitidos el de: Construcciones y reparaciones navales relacionadas con el área de normativa AN7 (Área: Náutico – Deportiva), en la subárea A, con el que se limita la zona de reparación de embarcaciones denominada AN4.A dependiente de la zona náutica deportiva actualmente en desarrollo.
  - Se ha añadido un nuevo Apartado 6. Condiciones de desarrollo y proyecto. Se establece que "El desarrollo de la urbanización de estas áreas se podrá hacer mediante proyectos de obras ordinarios de urbanización, no siendo necesario la redacción de un Estudio de Detalle al no ser significativa la presencia de formas físicas propuestas por la ordenación, por lo que se podrán referir las previsiones necesarias y los ajustes de éstas a las determinaciones más globales establecidas en el presente Plan Especial".

- Artículo 39. Normas Particulares para el Área de Pasajeros y Ro-Ro (AN5). Apartado 5. Condiciones de desarrollo y proyecto. Se ha modificado el texto por el de Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

- Artículo 40. Normas Particulares para el Área Comercial-recreativa (AN6).

- Apartado 4. Condiciones de uso. Se ha especificado que los Usos Pormenorizados Permitidos lo serán de acuerdo a lo establecido por el artículo 94 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.
- Apartado 4. Condiciones de uso. En el caso particular del uso pormenorizado de Comercial en todas sus categorías, se ha aclarado también que será conforme a la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Comercio Interior de Andalucía, sus modificaciones y trasposición de la Directiva Europea de Servicios.
- Apartado 5. Condiciones de desarrollo y proyecto. Se ha eliminado la mención a que se realizará un único proyecto de arquitectura que podrá ser desarrollado por fases, y se ha especificado que se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

- Artículo 41. Normas Particulares para el Área Náutico-Deportiva (AN7).
  - Apartado 1. Ámbito y Superficie. Se ha corregido el error en la suma de las subáreas, que pasa a ser un total de 3'065 Ha. Manteniéndole las superficies parciales de cada una de las subáreas: A: 2.343m^2, B: 2.274m^2, C: 7.487m^2, D: 3.243m^2, E: 10.207m^2 y F: 5.097m^2.
  - Apartado 2. Alineaciones y condiciones de parcelación. Se ha corregido el texto, suprimiendo que las construcciones que ya existen sobre las subáreas A y B consolidan su disposición y añadiendo en su lugar que no podrán consolidarla las construcciones existentes sobre la subárea A, cuya disposición dependerá de la situación en que se encuentren en relación con la Línea Límite de Edificación de la CA-34.
  - Se ha añadido un nuevo Apartado 6. Condiciones de desarrollo y proyecto. Se establece que "Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía".

- Normas Particulares para la Red Viaria y ferroviaria. 4. Condiciones técnicas. Se ha añadido la mención a que cuando se definan en documentos posteriores que desarrollen el Plan Especial cada una de las nuevas conexiones, previstas en el mismo, a carreteras competencia del Ministerio de Fomento, se redactará con el suficiente grado de detalle, un

proyecto de construcción que incluya, entre otros anejos, un estudio de tráfico y capacidad del enlace en el que se compruebe la viabilidad de la conexión proyectada.

- Normas Particulares para los Espacios Libres. Apartado 4. Condiciones de Uso. Se ha introducido el texto referente a que este uso no supondrá una limitación a las concesiones otorgadas o a la normal actividad de las industrias legalmente incluidas en los terrenos anexos a la franja.

Respecto a la planimetría:

- Plano IV.5. Se ha añadido en el Puerto de La Línea de la Concepción una segunda trama de puntos que vincule la reparación de embarcaciones deportivas (AN4A) a la zona náutico-deportiva (AN7).

- Se ha añadido en los planos una trama rayada que identifique las obras en proyecto de acuerdo con el PUEP.

- Plano V.1. Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía. Se ha subsanado la discrepancia en la zona más al este de la actuación, coincidente con el área del serpentín de acceso a Gibraltar en el puerto de La Línea de la Concepción, que aparecía tramada en este plano como Área Pesquera y en los planos V.3 y V.3.5. Red Viaria y Espacios Libres, como Red Viaria Especial. De acuerdo con el PUEP, en el que se asigna a dicha área el uso Complementario de Infraestructura, se ha suprimido la trama en el plano V.1, de acuerdo a su identificación en los planos V.2. Esquema Director de Ordenación Portuaria de San Roque y La Línea de la Concepción.

- Plano V.2. Esquema Director. Se ha subsanado el error gráfico detectado en las instalaciones de Campamento eliminando la zona Comercial Polivalente que no se correspondía con ninguna de las áreas de normativa.

- Planos V.2. Esquema Director y V.4, V.4.2 y V.4.3 Áreas de Normativa. Se ha dejado sin grafiar los pantalanes de la zona de Puente Mayorga (por no estar incluidos en ningún área de normativa) que en el plano V.3.Plan de Utilización Vigente. Usos Globales, sí aparecen grafiados con uso náutico-deportivo por ser éste el plano correspondiente al PUEP.

- Se ha subsanado en los planos el error referente al extremo límite de la zona de servicio portuaria colindante con la frontera de Gibraltar y a la zona Comercial Polivalente.

- Se ha reflejado en los planos una línea a 200 metros desde el borde (Bajamar Viva Equinoccial) de la playa de poniente de La Línea, en el tramo de costa de la Bahía de Algeciras no perteneciente a la

Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Algeciras y que comprende la playa entre el dique de San Felipe y el límite común con el término municipal de San Roque. Dicha línea se ha rotulado, de acuerdo con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP), como Límite Zona II o exterior de las aguas portuarias.

- Se ha recogido en planos la Línea Límite de Edificación de la CA-34 en el ámbito de actuación del Plan Especial.

- Se ha corregido en planos el trazado esquemático de la nueva variante de Campamento entre los PK 1+700 al 4+500 previsto en el Estudio Informativo EI-4-CA-10 que se está redactando por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental de acuerdo al plano que facilitaron con su informe.

- Se ha subsanado en los planos el error referente a la delimitación de la zona de servicio portuario en el frente portuario de la calle Las Mimosas en Campamento.

- Planos 3 y 3.4. Red Viaria y Espacios Libres. Una vez verificada la subsanación de la delimitación de la zona de servicio portuario en el frente portuario de la calle Las Mimosas en Campamento, se ha asignado a los terrenos situados dentro de la zona de servicio portuario al norte de la misma, junto a la entrada de la dársena de Campamento, la trama de Espacios Libres, para una mejor relación puerto-ciudad.

- Igualmente, se ha recogido en los planos el diseño de la glorieta de conexión que figura en dicho Estudio Informativo, tramando como Red Viaria Principal el ámbito de la misma en los planos V.3. y V.3.4 Red Viaria y Espacios Libres y dejándolo sin tramar en los planos V.4. y V.4.4. Áreas de Normativa, de forma que su ejecución futura sea compatible con las determinaciones del Plan Especial dentro de la zona de servicio portuaria.

- Se han añadido a la planimetría los planos correspondientes a las redes de instalaciones de servicio propias del ámbito portuario, así como la conexión de éstas con otras redes existentes o previstas. En total se han incorporado al documento del Plan Especial ocho nuevos planos, cuyos números van del V.5.1 al V.5.8. Conexiones a Infraestructuras Existentes.

1.6.- Modificaciones introducidas en el Plan Especial como consecuencia de la Orden de 18 de enero de 2011, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, por la que se acuerda la APROBACIÓN DEFINITIVA, a reserva de la simple subsanación de deficiencias, del Plan Especial de Ordenación de la Zona de

Servicio del Puerto Bahía de Algeciras, en los términos municipales de San Roque y La Línea de la Concepción (Cádiz).

El documento del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Algeciras en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, ya modificado como consecuencia del informe Previo a la Aprobación Definitiva emitido por el Servicio de Gestión y Ejecución de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de fecha 19 de julio de 2010, fue remitido por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras con fecha 9 de agosto siguiente al Registro General de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda a los efectos de continuar su tramitación ante la citada Consejería.

Mediante Resolución de 12 de agosto de 2010 se acordó por la Delegación Provincial en Cádiz de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda una Aprobación Provisional (II), siendo remitido el nuevo documento aprobado provisionalmente al organismo público Puertos del Estado para que se pronunciase, sobre los aspectos de su competencia, con carácter previo a la aprobación definitiva del mismo. Dicho organismo emitió su informe con fecha de 4 de octubre de 2010, señalando en el mismo la existencia de un error material en el plano V.4. del Plan Especial.

Tras darse traslado del expediente a la Consejería, por parte del Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de la Dirección General de Urbanismo se emitió informe, de fecha 25 de noviembre de 2010, en el que se contiene la descripción detallada, al análisis y la valoración de la documentación, tramitación y determinaciones del instrumento de planeamiento de referencia. En base al mismo, y en virtud del artículo 6.2.d) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, el titular de la Dirección General de Urbanismo, el siguiente 29 de noviembre, emitió informe favorable a la aprobación definitiva de este instrumento de planeamiento, con ciertas consideraciones y valoraciones, y a reserva de la simple subsanación de deficiencias.

Finalmente, mediante Orden de 18 de enero de 2011, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se acordó la Aprobación Definitiva, a reserva de la simple subsanación de deficiencias en el documento del Plan.

Como consecuencia de dicha Orden de la Consejería, remitida a la Autoridad Portuaria y con registro de entrada en ésta del 4 de febrero, se han introducido en el Plan Especial las siguientes correcciones:

Respecto a la Memoria:

- Se ha añadido un nuevo apartado 1.6. que recoge las correcciones y/o modificaciones introducidas en el documento para subsanar las deficiencias manifestadas en la Orden de 18 de enero de 2011, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de Aprobación Definitiva del Plan Especial. Como consecuencia, se han reenumerado los siguientes apartados desde el 1.7 al 1.9.

- Se ha revisado el apartado 1.9. Equipo Redactor, de la página 32 de la Memoria, aclarando que el equipo base del puerto, compuesto por el jefe del Área de Desarrollo Sostenible y el jefe del Departamento de Urbanismo de la APBA, ha sido el responsable de la redacción del Plan Especial a partir de su aprobación inicial, mientras que el anterior solo lo fue hasta la fase de aprobación inicial del Plan.

- Se ha añadido un apartado 2.4.1.4 donde se describen las características y el trazado de las galerías y redes propias del ámbito del Plan, de abastecimiento de agua, saneamiento y alcantarillado, energía eléctrica, alumbrado, telecomunicaciones y aquellos otros servicios necesarios para el correcto funcionamiento del puerto, así como sobre el enlace de éstas con otras redes existentes o previstas, las cuales aparecen en los planos de ordenación V.4.1 y V.4.8.

- Se ha incluido un anejo sobre el cumplimiento de las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía, conforme al Decreto 293/2009, de 7 de julio.

- Se ha corregido en la página 103 la referencia como área funcional de *Reserva Portuaria*, del tramo de la zona de servicio situado entre la plataforma de Campamento y el pantalán existente al noroeste.

Respecto a la Normativa:

- Artículo 7. Se ha establecido la jerarquía de los distintos documentos integrantes del Plan Especial en caso de discrepancia o conflicto entre ellos.

- Artículo 8. Estudio de Detalle. Se ha eliminado el apartado 4º.

Respecto a la planimetría:

- Planos. Se ha eliminado del cajetín la referencia al Instituto Juan de Herrera como autor del plan, por cuanto solo lo fue durante la fase de aprobación inicial, poniéndose en su lugar el Departamento de Urbanismo y Área de Desarrollo Sostenible de la APBA.

- Plano IV.1. *Encuadre Territorial*. Se ha corregido en el cajetín la referencia como Plano de Información.

- Se ha trasladado a los planos de Información, con el número IV.3., el correspondiente al *Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía*, por cuanto el Plan Especial no puede realizar ningún tipo de propuesta de ordenación fuera de su ámbito territorial. Como consecuencia se han reenumerado los planos de Información desde el IV.3. hasta el IV.6. y se han reenumerado los planos de Ordenación desde el V.1. hasta el V.4.8.

- Plano V.2. *Esquema Director de Ordenación Portuaria de San Roque y La Línea de la Concepción.* De acuerdo al apartado 4.2.2. *Esquema Director en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque,* se ha grafiado en el plano la situación del área funcional *Comercial Polivalente*, situada al Norte del área de reparación naval, en la que pueden localizarse actividades portuarias diversas.

- Plano V.3. *Áreas de Normativa. Plano General*. Aunque se incluyó a efectos meramente informativos, se ha subsanado el pequeño error material detectado en el informe del organismo público Puertos del Estado, de fecha 4 de octubre de 2010, en relación a la delimitación de la Zona II o exterior de las aguas en esa zona, que también aparecía en los planos IV.3, IV.4, IV.5, IV.6, V.1 y V.2.

1.7.- Alcance del Plan Especial

A.- El contenido de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre de modificación de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en lo referente a la ordenación urbanística de los puertos y al contenido de los Planes Especiales es el siguiente:

- Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistemas generales portuarios, a desarrollar a través de un Plan Especial, sin que puedan incluirse determinaciones que supongan una limitación, interferencia o perturbación de las competencias de explotación portuarias que corresponden a la Administración del Estado (art. 18.1).

- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una explotación eficaz del espacio portuario, así como su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre (art. 18.3).

De todo lo anterior, se extrae como consecuencia que el espacio portuario forma parte de la estructura general y orgánica del territorio a que se refiere el art. 10 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). Es más, debe considerarse específicamente como sistema general de infraestructuras, al formar parte las instalaciones y obras vinculadas al sistema portuario de los elementos integrantes de aquél, de acuerdo con lo establecido en el art. 10.1.A.c. de la citada Ley.

Entre los efectos que ello produce está la necesidad de subrayar la independencia entre sistemas generales y clasificación del suelo y la necesidad de considerar tal espacio portuario como sistema general de comunicaciones de dominio público estatal, no integrado en una clase concreta de suelo.

Por su parte, el Plan Especial, al desarrollar el sistema general, tendrá que definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, y deberá incluir las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2002. Para ello, obviamente habrá de contar con la documentación exigida por la legislación urbanística, es decir, con el contenido necesario y adecuado a su objeto y redactarse con el mismo grado de desarrollo, en cuanto a documentación y determinaciones, que los instrumentos de planeamiento que complementen o modifiquen, lo que implica: memoria y estudios complementarios, planos de ordenación, ordenanzas y normas reguladoras de cada zona, planos de información, memoria justificativa y estudio económico y financiero.

B.- Elaboración y tramitación del Plan Especial

El art. 18.2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con la legislación urbanística aplicable, establece un complicado mecanismo de elaboración, tramitación y aprobación de los Planes Especiales de ordenación de la zona de servicio de los puertos del Estado, que puede resumirse en los siguientes extremos:

1. Atribución a la Autoridad Portuaria de las facultades de formulación del Plan Especial.
2. Sometimiento a la legislación urbanística del procedimiento de tramitación y aprobación.
3. Tramitación por la Administración competente en materia de urbanismo.
4. Emisión de un informe vinculante sobre la aprobación provisional por parte de la Autoridad Portuaria en los aspectos de su competencia.
5. Emisión de un informe vinculante sobre la aprobación provisional por parte del ente publico Puertos del Estado en los aspectos de su competencia.

6. Aprobación definitiva por la Administración urbanística competente, salvo el supuesto excepcional de que el informe de la Autoridad Portuaria fuera negativo y el desacuerdo se extendiera durante seis meses desde la emisión de dicho informe.

Por su parte, el artículo 31.2B.b, de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía, establece que corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo la aprobación definitiva de "cualquier instrumento de planeamiento que por su objeto, naturaleza o entidad tenga incidencia o interés supramunicipal", como es el caso del presente Plan Especial.

Por todo ello, en el presente caso, la elaboración del Plan Especial ha correspondido a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, quien lo trasladará a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía para su tramitación, es decir, para su aprobación inicial, proceso de información pública, audiencia a los ayuntamientos afectados, aprobación provisional y, en su caso, aprobación definitiva.

La intervención, mediante la emisión del oportuno informe previo a la aprobación definitiva, que el artículo 96.7, párrafo segundo, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, asigna al ente público Puertos del Estado en el procedimiento de elaboración de los planes que desarrollen los sistemas generales portuarios ha de tener lugar tanto si estos planes adoptan formalmente la denominación de planes especiales como sí, con otra denominación, constituyen planes o instrumentos de planeamiento equivalentes a dichos planes especiales.

Ha de entenderse que el ente público Puertos del Estado puede informar no sólo los planes especiales y los instrumentos de planeamiento equivalentes a dichos planes especiales, sino también las modificaciones de unos y otros.

El repetido organismo público ha de informar las modificaciones de los planes especiales y de los instrumentos de planeamiento equivalentes a dichos planes especiales que se produzcan tras la entada en vigor de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, aunque dichos planes especiales o instrumentos de planeamiento equivalentes hubiesen sido aprobados con anteriorirdad a la entrada en vigor de dicho texto legal.

C.- Ámbito territorial del Plan Especial

El ámbito territorial del Plan Especial debe abarcar la zona de servicio del puerto, de acuerdo con lo establecido en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de

servicios de los puertos de interés general, debiéndose incluir también las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades y las destinadas a tareas complementarias de aquéllas.

En definitiva, se trata de ordenar coherentemente unas áreas y zonas que constituyen una unidad funcional y espacial (la zona de servicio), cuya gestión se atribuye a la Autoridad Portuaria.

No hay, sin embargo, precepto alguno en la Ley de Puertos, ni tampoco en el planeamiento urbanístico general, que exija en todo caso que dicha ordenación se instrumente a través de un único y exclusivo Plan Especial. Al contrario, en ocasiones se desaconsejará esta solución cuando la zona de servicio se extienda a distintos municipios, con soluciones urbanísticas diferentes y modelos territoriales no compatibles, o cuando en su interior puedan distinguirse ámbitos con funciones distintas y claramente delimitadas.

En el caso del puerto Bahía de Algeciras, la zona de servicio se extiende a través de cinco municipios: Algeciras, La Línea, Los Barrios, San Roque y Tarifa. Pero no lo hace de forma continua, sino dividida en enclaves aislados, incluidos cada uno en un municipio (Algeciras, La Línea o Tarifa) y sólo unidos por bandas costeras de Protección de la Bahía en el caso de Los Barrios y San Roque y, parcialmente, entre La Línea de la Concepción y San Roque.

Todas estas razones avalan la solución adoptada de dividir la ordenación urbanística de la zona de servicio en cuatro ámbitos territoriales, con sus correspondientes Planes Especiales. Tres de ellos tendrían un alcance municipal, los referidos a los enclaves de Algeciras, Los Barrios y Tarifa, mientras el cuarto, al que se refiere el presente documento, afecta simultáneamente a dos municipios, La Línea de la Concepción y San Roque.

1.8. Estructura del documento

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

I. Memoria
II. Estudio Económico-Financiero y Programa
III. Normas Urbanísticas
IV. Planos de Información
V. Planos de Ordenación

Los documentos legalmente vinculantes del Plan Especial son los correspondientes al documento de Ordenación y, dentro de él, los de carácter normativo son las Normas Urbanísticas y los Planos de Ordenación.

La memoria y los planos de Información cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.

1.9. Equipo Redactor

Dirección del Trabajo: Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras

Presidente: *Manuel Morón Ledro*

Director: *José Luis Hormaechea Escós*

Equipo base del puerto y redactor del Plan Especial desde su aprobación inicial:

Juan A. Patrón Sandoval, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, jefe del Área de Desarrollo Sostenible.

Manuel Matoses Rebollo, Arquitecto, jefe del Departamento de Urbanismo.

Equipo redactor del Plan Especial durante la fase de aprobación inicial:

Carlos de la Hoz de la Escalera, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Julio Pozueta, Doctor Ingeniero de Caminos; Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio, con el equipo técnico del Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid.

Colaboradores:

Francisco Javier Jiménez de Cisneros, Doctor en Derecho; Profesor Titular de Derecho Administrativo, con el equipo de la Fundación Pablo de Olavide de la Universidad Autónoma de Madrid.

2. BASES PARA LA ORDENACIÓN

2.1. Síntesis histórica

Las instalaciones portuarias dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras han mantenido desde el inicio de los años setenta en adelante un desarrollo constante en instalaciones y tráfico, que le sitúan en la actualidad en el primer puesto de los puertos españoles.

Las causas principales del crecimiento de las instalaciones y los tráficos durante el siglo XX residen en su situación de encrucijada para las líneas marítimas intercontinentales, entre el Mediterráneo y el Atlántico, y su condición de puerta de Europa para África, así como, en las características naturales de la Bahía, excepcionales en cuanto a abrigo frente a temporales y en cuanto a calados en las proximidades de la costa.

El desarrollo moderno del puerto Bahía de Algeciras puede ilustrarse cronológicamente mediante la siguiente síntesis:

En 1906, se celebra en la Ciudad la "Conferencia Internacional sobre Marruecos". Este acontecimiento da pie para la construcción de un puente sobre el río de "La miel" y el acondicionamiento del paseo de la Conferencia, que comunicará el muelle con el hotel Reina Cristina, sede del Acto.

En 1906, se constituye la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, organismo que coordinará los proyectos de desarrollo portuario. A partir de este momento, el crecimiento y auge del puerto será constante y ordenado, ganándose terreno al mar mediante el relleno de grandes parcelas.

En 1913, se inicia la construcción del muelle de "La Galera", llamado así por la piedra utilizada, y en 1916 comienzan las obras de otro muelle, perpendicular a éste y en dirección Norte, que fue conocido en la época como "Muelle de Villanueva". Ante el aumento del tráfico, sobre todo de corcho, se construye el primer tinglado del puerto en el muelle de "La Galera".

En 1920, se inician las gestiones y elaboran los proyectos de obra para la construcción del Dique Norte de Isla Verde, proyectado para defender los muelles de los temporales de levante, empezándose las obras en 1921 y finalizándose en 1932. Para la realización de esta obra, de gran envergadura, se construye una línea de ferrocarril de vía estrecha entre la cantera de "Los Guijos" y la playa del "Saladillo", que transportará las piedras necesarias para la construcción del rompeolas. En la Isla Verde se instalan una fragua, un polvorín, talleres, y almacenes diversos.
En 1926, se construye el puente de Isla Verde, para permitir el acceso de los trenes de vagonetas hasta las obras del dique Norte. Simultáneamente, por el aumento de los tráficos, comercial, debido al auge económico

nacional e internacional, y de pasajeros con Ceuta, debido al embarque de tropas para la guerra de Marruecos, se inician en 1924 las obras de prolongación y ensanche del muelle de "La Galera", construyéndose en 1926 el tramo de vía para que el tren llegue a este muelle, facilitando el transporte de viajeros y mercancías.

En 1928, se inaugura la Estación Marítima, aprovechando los tinglados construidos a principios de la década para el almacenamiento de mercancías

Entre 1930 y 1936, a pesar de los problemas económicos del país, el puerto de Algeciras continúa su desarrollo creciente. Adquiere relieve en el puerto la actividad pesquera, prolongándose en 1930 el muelle del Oeste, origen del actual muelle pesquero. En la dársena protegida por este muelle, fondean numerosos barcos de pesca, los cuales reparan en el Varadero de Isla Verde, que ya había mejorado y modernizado sus instalaciones.

Durante la década de los años cuarenta, y hasta 1955, como consecuencia del aislamiento internacional de España, el puerto sufre un estancamiento, reflejo también de la grave crisis que afecta a la comarca. Toda la actividad portuaria se sustenta sobre el tráfico del corcho procedente de la región, el tráfico de pasajeros con Ceuta y la pesca.

Entre 1951 y 1953, se acometen las obras de relleno y asfaltado de lo que será el Paseo Marítimo, que comunicará La Marina con la playa de "Los Ladrillos". En 1951, se inaugura la nueva sede de la Junta del Puerto de Algeciras, primer edificio que ocupa la zona ganada al mar en el Paseo de La Conferencia y define el uso de este espacio, que con el paso de los años, irán ocupando las sedes de los distintos organismos oficiales.

A partir de 1955, el Puerto sale del estancamiento anterior, iniciando un constante aunque lento crecimiento hasta 1965, año en que se redacta el Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar.

La actividad del puerto se sustenta en el tráfico de pasajeros con Ceuta y Gibraltar, en el de vehículos con Ceuta, en la exportación de corcho y aceite, y en la actividad pesquera, que se encuentra en auge en estos momentos. En 1959, aparece una nueva actividad en el puerto: el suministro de carburantes a los buques.

Este crecimiento de la actividad se refleja en obras de relleno, que proporcionan la superficie necesaria para acoger nuevas instalaciones. Así, en 1963, se inician el relleno de la antigua dársena de Villanueva, ampliándose en anchura el muelle de La Galera y conformándose lo que sería el muelle de Ribera.

En 1955 se otorga en concesión a CAMPSA, una superficie de 20.757 metros cuadrados, en la parte nor-occidental de la Isla Verde, para la instalación de una factoría que suministre combustible a los buques.

Ante la demanda de los armadores de pesca, se construye en 1957 una fábrica de hielo en el muelle pesquero, y en 1964 se instala en la dársena del Saladillo un nuevo varadero para reparación de buques de pesca. Es el momento de mayor incremento de la flota pesquera.

El período comprendido entre 1965 y 1975 es de vital importancia para el puerto de Algeciras, pues en él se sitúa en los primeros puestos entre los puertos españoles, se configura como el más importante de Andalucía y comienza a perfilarse su papel en el Mediterráneo. En este período, la Junta de Obras del Puerto de Algeciras, ante la tendencia ascendente del Puerto, emprende una ordenación general del mismo y de los muelles para que el crecimiento sea ordenado. El crecimiento mediante relleno se apoya en las obras efectuadas anteriormente y da lugar a dos zonas independientes y de difícil comunicación terrestre entre sí, el área de Isla Verde, y el área que se consolida a partir del muelle de La Galera. La carretera que comunica estas dos zonas hasta 1991 discurre por fuera de la verja de cierre del puerto, complicando el transporte de las mercancías entre ambas.

En 1965, se aprueba el Plan General de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar, complementándose las medidas contempladas en el mismo con la declaración de zona de preferente localización industrial para el área, quedando consolidada definitivamente la red industrial en el año 1975.

Las medidas oficiales para mejorar la situación socioeconómica de la comarca atraen grandes inversiones industriales que se localizan en el arco de la Bahía, cuyas condiciones naturales permiten el atraque de grandes buques en las proximidades de la costa y la protección de los mismos al abrigo de los temporales, siendo muy escaso el número de días que el puerto se cierra al tráfico a causa del mal tiempo. Las empresas tuvieron grandes facilidades para obtener suficiente suelo y línea de costa para montar sus instalaciones y proyectar ampliaciones futuras.

Diferentes industrias se emplazan, en la Bahía, creando sus propias instalaciones portuarias. Destacan CEPSA, que en 1967 construye un pantalán de atraque, y ACERINOX, que en 1975 instala un muelle de servicio para su factoría.

El puerto amplía sus instalaciones en el fondo de la bahía y en el término municipal de Algeciras, ya que, como consecuencia de esta rápida industrialización, aumentan de forma espectacular los movimientos portuarios. Aumentan las actividades tradicionales como la pesca, que demanda mas espacio en el área portuaria, con mejores y más modernas instalaciones. Y se incrementa vertiginosamente el tráfico de pasajeros y de vehículos, que se concentra en los primeros días de Agosto cuando los trabajadores magrebíes emigrantes en Europa regresan a su país de origen para disfrutar sus vacaciones. En 1969 se producen por primera vez grandes demoras en los embarques. Para agilizar al máximo el paso de estos pasajeros se adoptan medidas especiales: es el inicio del complicado dispositivo de la actual "Operación Estrecho".

El aumento espectacular de los tráficos ya existentes en este período y la aparición de otros nuevos como el de fluidos por instalación especial, generados por la instalación de la refinería en 1969, determinan la constante ampliación y mejora de las instalaciones portuarias y de su ámbito espacial, que llega hasta "La Línea de la Concepción".

Se amplían los muelles para pasajeros y automóviles y se construye, entre 1966 y 1969, la nueva estación marítima en el muelle de La Galera. En 1973 se finalizan dos nuevos atraques para los transbordadores del Estrecho y se aborda la primera fase de la ampliación del Muelle de Ribera, denominado "Llano Amarillo", acondicionándolo como zona de preembarque para los pasajeros magrebíes durante las fechas de mayor concentración de vehículos.

El aumento de la actividad pesquera, no tanto en el número de toneladas como en el importe del pescado subastado en lonja, es la causa de la mejora de las instalaciones para que los pescadores obtengan mayores beneficios. Se lleva a cabo la realización de nuevos muelles y dragados en la Dársena Pesquera. Se construye una nueva lonja de pescado y se hacen locales para exportadores.

En 1969, se cierra la verja de Gibraltar y La Línea de la Concepción inicia un período de decaimiento económico y social.

Ese mismo año, se inician las obras del muelle de Isla Verde, finalizándose el acondicionamiento de la zona en 1982. Esta zona se especializa en el tráfico de contenedores con la terminal "Sabas Marín" de la empresa SEA-LAND, y en la mercancía general, acogiendo el depósito franco. En 1972, se descargan los primeros contenedores en el puerto de Algeciras, que en 1978 será el primer puerto nacional en este especializado tráfico. De estos contenedores, el 99% se manipula en régimen de tránsito, hecho debido a la estratégica localización del puerto y a los planes e inversiones realizadas por la Junta del Puerto, hoy Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, en cuanto a superficies disponibles para esta actividad.

El período 1975-1985 se caracteriza por la consolidación del tráfico de contenedores, que rebasa las previsiones más optimistas. El puerto mantiene a lo largo de estos años un crecimiento sostenido, aunque con altibajos que reflejan la crisis mundial de 1975 y la posterior crisis nacional de 1979-1982, siendo el primero en el tráfico de contenedores.

La Junta del Puerto toma conciencia de que el puerto es deficitario en instalaciones y realiza entonces obras de relleno en la dársena del Saladillo, continuando la expansión de la zona de Isla Verde, la practica totalidad de la cual se destina a manipulación de contenedores, tráfico decisivo para el crecimiento sostenido del puerto, que aprovecha racionalmente sus características de localización como puente entre Europa y África y encrucijada entre Oriente y Occidente.

Se proyecta en este período una ampliación importante del puerto con la construcción del Muelle del Navío, para la cual es necesaria la prolongación del Dique Norte, obra que se inicia en 1977. Este nuevo muelle se especializará, también, en tráfico de contenedores, instalándose en este área MAERSK ESPAÑA en 1986 y, posteriormente, TERMINALES DE ALGECIRAS.

El crecimiento de los tráficos genera una necesidad cada vez mayor de disponer de vías de comunicación hacia el interior rápidas y seguras, así como la habilitación de zonas de aparcamiento de vehículos en el puerto, para lo cual se inicia en 1983 la construcción de un edificio de aparcamientos junto a la Estación Marítima.

La actividad pesquera sufre una grave crisis por la dificultad de faenar en los caladeros tradicionales, a causa de la extensión de las aguas jurisdiccionales y el endurecimiento de las condiciones para la concesión de licencias por parte del gobierno marroquí.

En 1977, se realizan la primera operación portuaria en el muelle construido por la empresa ACERINOX, en Palmones, y la primera descarga de crudo desde un supertanque, a través de la Monoboya instalada por CEPSA en aguas portuarias.

Las grandes empresas que se instalaron en el arco de la bahía, aprovechando las facilidades contempladas en el Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar, estaban ya en pleno funcionamiento a finales de los setenta. Esto determina la consolidación de tráficos tales como los de productos petrolíferos, con un volumen de 16 millones de toneladas, en 1980, o el de mercancía general.

En 1982 se movieron en el muelle de Acerinox 228.000 toneladas. Ese mismo año, se inicia la construcción de una nueva instalación portuaria en la bahía, el terminal marítimo para carga y descarga de carbones de GIBRALTAR INTERCAR, que entrará en funcionamiento en 1985. Se trata de una instalación modelo a causa de su tecnología y de las medidas de prevención medioambientales que utiliza. Estas instalaciones contribuyen a un aumento del tráfico de graneles sólidos, que pasa de 284.000 Tm, en 1984, a 842.000 en 1985.

En la década de los 80, la llegada masiva de emigrantes magrebíes es de tal magnitud que pone de manifiesto la necesidad de organizar con la Administración Local y el Gobierno Central la Operación Tránsito. Estas grandes avalanchas humanas y de vehículos, hacen necesaria la ampliación del "Llano Amarillo", cuya segunda fase se lleva a cabo en esta época.

A partir de 1985, con una acertada gestión no exenta de problemas, el puerto de Algeciras ha ido aumentando paulatinamente sus tráficos hasta colocarse a la cabeza de los puertos españoles en 1993, y ser uno de los mas destacados y con mayores perspectivas de desarrollo de toda la Comunidad Europea.

En 1992, la Junta del Puerto se transforma en Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, logrando una mayor autonomía administrativa, económica y de gestión de recursos, adoptando nuevas estrategias y estableciendo notables cambios en la gestión y el modo de desarrollar la explotación portuaria, todo ello de acuerdo con las nuevas competencias recogidas en la Ley de Puertos y de La Marina Mercante.

La zona de Isla Verde está definitivamente habilitada en 1986 para el tráfico de contenedores y mercancía general, y en 1989 entra en funcionamiento el único enlace ferroviario del puerto para el transporte terrestre de contenedores.

En 1992, se otorga en concesión a Maersk España una superficie de 41 hectáreas, por un plazo de 21 años, en la ampliación del muelle de El Navío, para poder atender la demanda de espacio generada por el incremento de sus propios tráficos.

También, en 1992, se establece el enlace interior entre los muelles de Galera-Navío y los de Isla Verde, mediante el relleno de la Dársena de Embarcaciones Menores, y por fin se logra enlazar y conectar las instalaciones portuarias con la carretera de Cádiz al Sur de la ciudad suprimiendo el tráfico pesado por el Paseo de la Conferencia y La Marina.

Por el continuo aumento del tráfico de pasajeros concentrándose en la época estival, y para aumentar la rotación de los barcos y disminuir el tiempo de espera para embarcar, se adaptan cinco rampas de embarque de vehículos en el Muelle de La Galera y, en 1989, se realizan obras de mejora de los equipamientos e instalaciones para la Operación Paso del Estrecho. Para dar mayor fluidez aún al tráfico de pasajeros y mercancía rodada con Marruecos, se han inician en 1993 las obras de construcción de un muelle de pasajeros en La Línea, y se proyecta una nueva rampa de atraque para tráfico rodado en Tarifa.

En 1994, el puerto rescata los terrenos de los terrenos de los Astilleros CRINAVIS, 437.242 metros cuadrados en el término municipal de San Roque, ampliando el enclave, fuera del dominio público, mediante adquisición directa, en otros 125.758 metros cuadrados. Este astillero, diseñado para la construcción de Buques-tanque para el transporte de gases licuados a granel, nunca entró en funcionamiento. Este espacio portuario se considera una zona de futuro desarrollo portuario con grandes posibilidades, aunque en buena parte condicionadas a la mejora de sus accesos terrestres.

La necesidad urgente de disponer de un segundo acceso rápido y seguro a las instalaciones portuarias provoca el nacimiento de un nuevo proyecto: el acceso Norte. En 1991, el Ayuntamiento de Algeciras cede los terrenos para la construcción del acceso Norte al puerto, en 1993 Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria Bahía de

Algeciras firman un convenio y la Dirección General de Carreteras inician, en 1994, las correspondientes obras. El nuevo acceso entró en funcionamiento en 1999.

En 1998, se aprueba el Plan de Utilización de los espacios portuarios, en el que se plasma un modelo de aprovechamiento portuario y que incluye la desafectación de importantes tramos de costa.

En la segunda mitad de la década de los 90, se procede a la construcción de una nueva Estación Marítima en Algeciras, así como a una importante ampliación de la Terminal de Ferrys, tanto en atraques, como en superficie terrestre.

En los últimos años del siglo se completa la ampliación del muelle de El Navío, se amplían los atraques de la Estación Marítima, se construye y pone en funcionamiento el acceso Norte al puerto y se inician los rellenos de la nueva gran plataforma portuaria de Algeciras, Isla Verde Exterior, con la que la Autoridad Portuaria pretende crear el suelo necesario para acoger el imponente aumento del tráfico de contenedores que las previsiones indican. También se construye la dársena deportiva de El Saladillo.

En el inicio del siglo XXI, en 2001, el tráfico del puerto supera los 50 millones de toneladas y los 2 millones de TEUs, situándose en el sexto lugar de los puertos europeos, en movimiento de contenedores, y consolidándose como el primer puerto de España en tonelaje total.

2.2. El marco territorial y la ordenación de la zona de servicio

2.2.1. El marco territorial de la Bahía de Algeciras

La zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras se localiza básicamente en el interior de la Bahía de Algeciras, una ensenada natural que posee unas características y una situación excepcionales desde el punto de vista marítimo.

Situada en el extremo sur de la Península, la Bahía de Algeciras alberga una lámina de agua abrigada de más de 7.500 hectáreas, protegidas de los vientos, y con profundidades que alcanzan los 400 metros.

Sus cerca de 30 Km de desarrollo litoral, mayoritariamente de arenales y costa baja, ideales para la construcción de instalaciones portuarias, se sitúan en el encuentro de dos importantes flujos marítimos, el que penetra en el Mediterráneo procedente del continente americano y de la Europa Atlántica, y el tráfico denominado del Estrecho, que encauza muchos de los intercambios entre Europa y África.

Punto estratégico valorado desde la antigüedad, la Bahía de Algeciras ha conocido un desarrollo espectacular en las últimas décadas, sobretodo desde que, en los años sesenta, el Gobierno Español promoviera el crecimiento económico en el Campo de Gibraltar, mediante la puesta en marcha del Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar (1965). Un plan que nació con la intención de promover el desarrollo de un área deprimida y de liberarla de la dependencia que mantenía en relación a la colonia de Gibraltar.

El impulso gubernamental, junto a las condiciones estratégicas de su situación, facilitó la instalación en la bahía de actividades económicas que requieren una utilización extensiva del espacio y generan importantes tráficos marítimos, entre ellas, una refinería (hoy Cepsa), una Central Térmica (Gibraltar-Intercar) y una acería (Acerinox). A subrayar, la localización aislada de estas instalaciones industriales, en el centro del arco de la Bahía, lejos de los centros urbanos existentes.

Simultáneamente, el puerto de Algeciras comenzó su actual ciclo expansivo, ampliando y modernizando los muelles e instalaciones y captando una porción cada vez mayor del tráfico de distribución de mercancía general en contenedores que circula por el Estrecho.

La dinámica industrial y portuaria generada ocasionó un proceso de cambio poblacional importante en la Bahía, produciéndose un notable incremento de población, que pasó, de los 88.400 habitantes de finales de la guerra civil (1940), a los 206.584, en 2001, lo que supone un aumento porcentual del 133 %, considerablemente superior al experimentado por Andalucía o por España en su conjunto en el mismo período, 42'3 y 58'1 % respectivamente.

Este crecimiento, cuyos ritmos han disminuido sensiblemente en los últimos años, ha ido acompañado de una redistribución geográfica relativa de la población en la comarca, en la que el rasgo más sobresaliente es el aumento de importancia del municipio de Algeciras, que concentra ya más de la mitad de los habitantes, en detrimento del resto de los municipios y, en especial, de La Línea de la Concepción, cuyo peso relativo desciende de forma notable, aunque haya experimentado un crecimiento del 62,9 % en relación a 1940, similar al de l población nacional. En cuanto al municipio de San Roque, si bien es cierto que su peso relativo en el conjunto ha descendiendo moderadamente, sus cifras absolutas muestran un importante crecimiento demográfico, del 131,6 %, considerablemente superior a la media andaluza o española.

CAMBIO POBLACIONAL EN LA BAHÍA DE ALGECIRAS				
	1940		2008	
	Habitantes	%	Habitantes	%
Algeciras	25.671.	29,0	115.333	50,5

La Línea	38.188	43,2	62.240	27,3
Los Barrios	12.170	13,8	21.977	9,6
San Roque	12.371	14,0	28.653	11,6
Total Bahía	88.400	100,0	228.203	100,0

Fuente: INE.

La instalación de grandes empresas industriales, el desarrollo portuario y el crecimiento poblacional han provocado cambios importantes en la distribución territorial de las actividades y usos del suelo y generado la construcción de un sistema de infraestructuras de transporte que alcanza en estos primeros años del siglo su culminación.

Este sistema se apoya básicamente, en lo referente a carreteras, en la N-340, cuya sección hacia Málaga concentra las mayores intensidades de tráfico (tres veces superior a la sección hacia Cádiz, al oeste de Tarifa) y en la A-381, de menor intensidad, pero con un alto porcentaje de vehículos pesados, por su condición de itinerario preferido por el tráfico de mercancías para su conexión con el centro de la Península.

En lo referente a las infraestructuras ferroviarias, la comarca depende de su única conexión con el exterior, la línea Algeciras-Bobadilla-Córdoba, con importantes problemas de capacidad en su travesía de la Serranía de Ronda. Ante las dificultades de mejora de este trazado, que actúa como cuello de botella para lograr hacer al puerto de Algeciras competitivo con los de Barcelona, Valencia o Bilbao en el abastecimiento de Madrid, reiteradamente expresadas por el Ministerio de Fomento, ha ido definiéndose progresivamente la alternativa de una nueva línea ferroviaria de conexión con Cádiz y, más allá, con Sevilla y el centro de la Península. Una alternativa que recogen los planes de infraestructura regionales, pero cuya realización no se ha programado temporalmente en ninguno de ellos.

Por otra parte, resulta insuficiente en ambos sistemas de transporte el desarrollo de la red local de distribución en la comarca, con insuficiencias notables en los accesos viarios a Campamento y La línea de la Concepción, así como en los ferroviarios a las áreas portuarias e industriales, de los que sólo existe uno, de capacidad muy limitada.

En cuanto a infraestructura aeroportuaria, la dependencia de la comarca respecto a los aeropuertos de Jerez y, sobretodo, de Málaga, se ha temperado bastante con la utilización conjunta del de Gibraltar, aunque la escasez de vuelos y sus horarios, perpetúan una de las limitaciones de la comarca para desarrollar sus potenciales estratégicos ligados al tráfico portuario y al turismo.

Fruto de los cambios experimentados en las últimas décadas, el sistema de asentamientos actuales en la comarca se caracteriza por los siguientes rasgos:

- Población y actividades concentradas sobre el borde litoral de la Bahía, con total ocupación de la línea de costa por actividades urbanas e industriales, entre Gibraltar y la Punta de San García, a excepción de la desembocadura y marismas del río Palmones, con intensas relaciones funcionales entre sus diversos componentes.
- Desarrollo de dos núcleos densos de población, que se constituyen en cabeceras de la comarca, situados, uno, en Algeciras y, otro, en La Línea de la Concepción-Gibraltar, con pesos demográficos prácticamente equivalentes.
- Generación de un modelo de usos del suelo zonificado, con tramos de la bahía caracterizados por grandes implantaciones industriales y otros por desarrollos residenciales, con la excepción de Algeciras, de contenido más complejo.
- Fuerte presencia de instalaciones portuarias, que sirven de base al primer puerto del Estado y que generan una importante dinámica económica.
- Red de infraestructuras de transporte que:
    - En los últimos años, se completa en lo relativo a conexiones de carretera con el exterior, con la conversión en autovía de la N-340, en dirección a Málaga, y la A-381, en dirección a Jerez, pero que continúa siendo muy insuficiente en cuanto a articulación interna de la Bahía, sobre todos en los accesos a La Línea de la Concepción y a Campamento.
    - En lo referente al ferrocarril, persisten los recurrentes problemas de capacidad del actual trazado hacia el centro de la península, a través de la Serranía de Ronda, mientras no se toma una decisión definitiva sobre la alternativa, mediante una conexión con Cádiz, ni se procede a mejorar y completar el abastecimiento de la comarca con ramales de acceso a las áreas industriales y portuarias y, en concreto, a Campamento.

En definitiva, en torno a la Bahía de Algeciras, se ha ido conformando una aglomeración urbana compleja y singular, de dimensión media, en el marco de un modelo de estructura territorial y de un sistema de infraestructuras de transporte inmaduros y fuertemente condicionado por dos factores: por una parte, el puerto, con su espectacular crecimiento en las últimas dos décadas y, por otro, la presencia de Gibraltar y la situación concreta de las relaciones de la colonia con la comarca en cada momento.

2.2.2. Planes y proyectos territoriales

A lo largo de las dos últimas décadas, diversas instituciones con competencias sectoriales o globales sobre la comarca de la Bahía han elaborado planes para ordenar y programar el desarrollo de determinados aspectos del territorio, existiendo documentos de planeamiento de rango territorial como las “Bases para la Ordenación del Territorio en Andalucía”, elaborados en 1.998 por la Junta de Andalucía y donde se establecían los criterios generales para la ordenación del territorio a escala regional y donde se aportaban algunas pautas para la

ordenación territorial de la zona de Bahía de Algeciras.

Dado su escaso nivel de precisión espacial, resulta difícil deducir de estas Directrices la visión concreta del documento sobre la zona de servicio del puerto, destacando únicamente su neta preocupación por la mejora de las comunicaciones por carretera y ferrocarril, preocupación muy probablemente ligada a los desarrollos portuarios.

Estas Bases para la Ordenación del territorio de Andalucía se han sustituido por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

En dicho Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por Decreto 206/2006 de 28 de noviembre (BOJA de 29/12/06), se señala en su título III, capítulo 2, de Sistemas de Articulación Regional, "La importancia del tráfico marítimo internacional que se vincula, con la existencia de un potente sistema portuario, pero sobre todo, con la especialización desarrollada por el puerto de la Bahía de Algeciras, tanto en el tráfico intercontinental de mercancías como en el tráfico de pasajeros con el norte de África ". (p. 67) y se marca como "objetivo prioritario para la Administración garantizar la operatividad de la red ferroviaria de mercancías que conecte todos los puertos de interés general con la red de áreas logísticas y con el exterior de la Comunidad. Igualmente ha de destacarse la importancia estratégica del eje Algeciras-Madrid-Paris que conecta al mayor puerto español a través de una línea integrada dentro de los proyectos prioritarios de la red transeuropea." (P. 68).

También, en el Título III, en el epígrafe 65 correspondiente a Estrategias y prioridades territoriales del sistema ferroviario, establece:

- Por un lado, la creación de nuevos ejes de alta velocidad, que incluyen, entre otros, el Algeciras-Bobadilla y el "cierre del corredor ferroviario del Mediterráneo en Andalucía (Cádiz-Algeciras-Málaga-Motril-Almería-Murcia)".

- Por otro, "Garantizar la operabilidad de la red ferroviaria para el transporte de mercancías, asegurando la conexión de todos los puertos de interés general en Andalucía y los principales centros generadores de tráfico de mercancías, con el conjunto de la red ferroviaria española y europea; en particular, con la mejora de las líneas Algeciras-Bobadilla", el gran cuello de botella de las comunicaciones ferroviarias con el interior del puerto de Algeciras. (p. 71-72)

Asimismo, en las "Estrategias y prioridades territoriales del Sistema Portuario", el Plan establece que la planificación del transporte debe incluir, entre otras, "Medidas para la potenciación del conjunto de los puertos

comerciales y en especial del Puerto Bahía de Algeciras como nodo de primer nivel para el tráfico marítimo internacional y de su articulación con el resto de Andalucía" (P. 74).

En lo relativo a la logística, el plan define los nodos de transporte, como "lugares prioritarios para la ordenación y dotación de infraestructuras intermodales de tráfico de pasajeros y mercancías" (p. e. incorpora a su primer nivel, el regional, al constituido en torno al Estrecho de Gibraltar. "Los nodos de los Centros Regionales serán objeto de Planes de Transporte Metropolitano y la creación de Consorcios Metropolitanos de Transporte". En el correspondiente al Estrecho de Gibraltar prevé un Centro de Transporte de Mercancías, también de primer nivel y el desarrollo de un "Programa Coordinado Nodo del estrecho de Gibraltar".

En su Programa de Actuación, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía propone la redacción de un Plan de Ordenación Territorial de Ámbito Subregional, del Centro Regional de la Bahía de Algeciras.

En definitiva, el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, aunque no se refiere específicamente a las instalaciones portuarias de los municipios de La Línea de la Concepción y de San Roque, al promover la mejora de las comunicaciones ferroviarias del Puerto Bahía de Algeciras y el desarrollo de un Centro de Transporte de Mercancías, supone un impulso al desarrollo portuario global del área de trascendencia para los proyectos en marcha en estos municipios.

En el contexto de la ordenación integral del territorio, en que se mueven los anteriores planes, se sitúa, también, el Plan de Ordenación del Territorio (POT) del Campo de Gibraltar, formulado según el Decreto 88/2007 de 27 de marzo por la Junta de Andalucía, cuya Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio trabaja actualmente en la redacción de la documentación final y en la incorporación de sugerencias realizadas por los diferentes agentes implicados al Plan de Ordenación (POT) del Campo de Gibraltar, antes de pasar por la Comisión de Redacción y con posterioridad a su sometimiento a información pública el 23 de diciembre de 2009. De acuerdo también al Decreto 260/2009, de 26 de mayo (BOJA de 12/06/09), por el que se modifica el Decreto 88/2007 en su artículo 6, en lo relativo a la elaboración del Plan, éste corresponde a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, que incorporará los documentos y los avances de propuestas elaborados hasta la fecha, contando con un plazo para la elaboración de los trabajos técnicos de redacción del Plan de un año a partir de la entrada en vigor del Decreto tras su publicación en el BOJA.

El plan de ordenación del territorio (POT) del campo de Gibraltar, incluye a siete municipios que son los siguientes: Algeciras, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque y Tarifa. Sus determinaciones se dirigen a potenciar el carácter estratégico de la comarca como nodo en las relaciones de Andalucía con el exterior, fundamentalmente a través del Puerto de Algeciras, así como a impulsar y consolidar los sectores industriales y turístico. Además este plan, servirá para ordenar el sistema de transportes y comunicaciones, espacios verdes, áreas de oportunidad y equipamientos sociales y culturales de la

comarca. Este plan es fundamental, puesto que da respuesta a la necesidad de establecer unas bases de un desarrollo ordenado.

En relación al Sistema Portuario, el documento formulado establece que las autoridades portuarias y las instituciones autonómicas y estatales corresponsables en la materia, deberán establecer medidas para la protección del Puerto Bahía de Algeciras como nodo 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 acceos (viarios y ferroviarios) y ampliaciones de las instalaciones portuarias de Algeciras, Campamento y Tarifa.

En cuanto a los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Algeciras, Los Barrios, San Roque y la Línea de la Concepción, el documento establece que se adoptarán las medidas pertinentes para integrar plenamente el Puerto Bahía de Algeciras en el conjunto del sistema intermodal de transporte 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 centrales de las ciudades de la Bahía, con los espacios de interés recreativo del borde costero y la resolución de la compatibilidad entre zonas de usos portuarios y zonas residenciales.

Además, al referirse a los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios, establece en su artículo 19, apartados 6 y 7, lo siguiente:

> 19.6 “los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción 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. (D).”
>
> 19.7 “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 y las correspondientes para los servicios estacionales de transporte de viajeros a las playas en las relaciones entre Algeciras y Tarifa. (R).

En este sentido, establece que se estudiará la viabilidad de establecer una conexión marítima para transporte público de viajeros entre Algeciras y La Línea de la Concepción.

En referencia a las instalaciones náutico-recreativas, establece que las actuaciones irán orientadas a la mejora y ampliación del número de atraques de los puertos existentes, debiendo garantizar la ordenación de los suelos de los puertos náutico-recreativos:

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, de locales destinados a actividades de hostelería y comercio relacionados con el mar y las actividades náuticas.
d) 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 de la capacidad de atraque para tránsitos.

Este Plan constituye, sin duda, el instrumento planificador más adecuado para ordenar el ámbito sub-regional de la Bahía y su redacción final y posterior aprobación supondrá un gran paso adelante para dotar de articulación y coherencia al conjunto territorial del Campo de Gibraltar.

En cuanto a planes sectoriales, la bahía de Algeciras está afectada por tres: el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Estado, de 2004, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA (2007-2013), aprobado definitivamente por el Decreto 457/2008, de 16 de septiembre (BOJA de 15/10/08) y el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Cádiz, promovido por la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía y aprobado en el año 1986.

El primero, el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte PEIT (2005-2020), elaborado por el Ministerio de Fomento, en 2004, y con previsiones hasta el 2020, se consigna la importancia del puerto Bahía de Algeciras, reconociendo la existencia de una cierta concentración de la demanda en los puertos de mayor dimensión en especial Algeciras, con más de 60 millones de Tm. de tráfico total.

En sus Directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales y, concretamente para el transporte marítimo y los puertos, incluye entre otras:

> "Desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad, favoreciendo la integración de los principales puertos en las grandes cadenas de transporte internacional y en las nuevas "autopistas del mar" (c).
>
> "Desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos (ferrocarril, carretera y tubería) y, en particular, del ferrocarril en aquellos puertos con mayores tráficos y vocación intermodal, mediante sistemas de gestión y de cofinanciación *ad hoc*, abiertos a la participación del sector privado". (e)

En sus Directrices de Actuación para la mejora del sistema de transporte de mercancías y de su inserción internacional, incluye:

> "Desarrollo de la potencialidad del entorno del Estrecho de Gibraltar como nodo del transporte internacional, reforzando la cooperación con las autoridades marroquíes y estableciendo una estrategia conjunta de mejora de las infraestructuras y servicios de transporte en el área" (b).

> "Desarrollo de las infraestructuras complementarias de apoyo al transporte intermodal mediante la mejora de la capacidad intermodal de los puertos y de sus accesos ferroviarios; consolidación de la red intermodal de plataformas logísticas y centros de mercancías en cooperación con el resto de administraciones públicas, operadores y del sector privado" (c)

El PEIT destina a actuaciones en materia de puertos 23.460 millones de euros hasta 2020, el 9'72% del total previsto en el Plan.

Entre las actuaciones concretas previstas por el PEIT sobre el puerto Bahía de Algeciras sobresalen:

- En la Red Estructurante de Carreteras 2020, en la Red Básica de Alta Capacidad, se incluye la carretera Algeciras-Cádiz entre las actuaciones interurbanas de altas prestaciones en las actuaciones del PEIT sobre la red de carreteras.

- En la red de ferrocarriles, la conexión Algeciras Bobadilla se incluye entre las actuaciones en la red básica, como línea de altas prestaciones de trafico mixto y la conexión Algeciras-Malaga se incluye en la actuaciones 2020, dentro también de la Red de Altas Prestaciones, como red básica de las Comunidades Autónomas.

- Se prevé un nodo internacional de mercancías en Algeciras.

Por su parte, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA (2007-2013), elaborado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre (BOJA de 15/10/08), se refiere no sólo a las de transporte, sino también, a los recursos e infraestructuras hidráulicas, energéticas y urbanas.

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía es un instrumento de carácter estratégico, que será la principal referencia para la concertación de las políticas de la Comunidad Autónoma en materia de transporte y sostenibilidad con los correspondientes planes estatales y de la Unión Europea. A él corresponde la consecución, en materia de infraestructuras del transporte, de los trascendentales objetivos que

tiene planteados Andalucía en relación con la competitividad, la cohesión territorial y la sostenibilidad ambiental. Se trata, por tanto, de un documento llamado a tener una especial relevancia dentro de las políticas de la Junta de Andalucía. Por una parte, implica un esfuerzo inversor que tendrá una incidencia decisiva en la mejora de la competitividad andaluza. Por otra, aporta las estrategias necesarias para afrontar con éxito los retos asociados a la sostenibilidad ambiental y energética, y en particular los relativos a la lucha contra el cambio climático. Por último, la ejecución de sus previsiones supondrá un avance decisivo en el reforzamiento de la articulación tanto interior, como exterior de la Comunidad Autónoma.

En relación al Puerto de la Bahía de Algeciras, el PISTA lo identifica como el de mayor tráfico y crecimiento de España, calificándolo como una pieza estratégica para el conjunto del sistema de transporte de Andalucía. Contempla los varios proyectos en marcha que ampliarán notablemente sus infraestructuras (Isla Verde Exterior) y harán posible un incremento de sus aportaciones al aumento de la eficacia del transporte de mercancías y al desarrollo de las actividades logísticas (ZAL de Bahía de Algeciras). Para esto último, incide en que es fundamental mejorar las conexiones terrestres del puerto y que tras la finalización de la A-381, que resolvió en su momento un histórico déficit de conexión por carretera que le había llevado a convertirse en un paradigma de puerto-isla, el futuro desdoblamiento de la N-IV reforzará estas conexiones. Asímismo, una de las cuestiones cruciales para el puerto es la modernización de su conexión ferroviaria a través de la línea Algeciras-Antequera, lo que convierte en prioritario la mejora de las características de esta línea, incluida como objetivo preferente por la Unión Europea en su red transeuropea de transporte.

El PISTA también identifica en torno al Puerto de la Bahía de Algeciras uno de sus nodos litorales. Identificándolo en el Plan como *Nodo Logístico del Campo de Gibraltar*, se organiza en torno al puerto y al complejo industrial asociado al mismo, uno de los más importantes de Andalucía. El nodo debe su gran importancia a su posición estratégica en la confluencia entre el Mediterráneo y el Atlántico y entre Europa y el Norte de África. Las actuaciones que se programan en el ámbito del Plan tienen, precisamente, como principal objetivo reforzar las funciones del puerto mediante los desarrollos de Isla Verde Exterior (en Algeciras), Campamento (en San Roque) y de las instalaciones de Tarifa, así como mediante la mejora de sus conexiones terrestres –una cuestión fundamental para incrementar el valor territorial del puerto–, para lo que establece que se acometan la mejora de los accesos viarios y ferroviarios al conjunto de las instalaciones portuarias (accesos a Campamento, estudio de duplicación de vías entre Algeciras y San Roque, etc.) y la reforma y ampliación de la estación marítima de Algeciras y Tarifa. Todo ello con independencia de las actuaciones en materia de red viaria de gran capacidad y en la red ferroviaria, dentro del eje prioritario de la red transeuropea (Algeciras-Madrid-París), que deben ampliar el ámbito de influencia del nodo.

Las previsiones del Plan se complementan con otra importante actuación consistente en la creación de la Zona de Actividades Logísticas de la Bahía de Algeciras, en fase de desarrollo y que comprende un total de 4

sectores: El Fresno y otros 3 sectores en la denominada Área del Guadarranque. Todos ellos permitirán desarrollar actividades logísticas de primer nivel en el conjunto del nodo.

Por último, cabe referir que el PISTA también plantea completar el esquema viario principal a través de una nueva Circunvalación de la bahía de Algeciras entre las poblaciones de Algeciras y San Roque y el garantizar las conexiones por ferrocarril de alta velocidad de las capitales andaluzas con Madrid, el eje Mediterráneo, Portugal y Marruecos: Algeciras-Antequera.

A nivel provincial, en 1986, se aprobó el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Cádiz (1986), cuyo objetivo principal era la declaración de varios tipos de espacios naturales protegidos y el establecimiento de niveles de protección específicos.

Aunque las determinaciones de dicho Plan no afectaban directamente a la zona de servicio del puerto, de ellas se ha derivado la declaración como Paraje Natural de las marismas del río Palmones, en el entorno inmediato de la zona de servicio.

2.2.3. Convenios con los Ayuntamientos de La Línea de la Concepción y San Roque

Desde el punto de vista del planeamiento urbanístico, el desarrollo del Sistema General Portuario se lleva a cabo por medio del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) y del Plan Especial (PE), y según lo establecido en la Ley 48/2003 y en la LOUA. Independientemente de estos instrumentos de planeamiento y en base a las relaciones urbanísticas puerto-ciudad, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras tiene formalizados con los Ayuntamientos de la Línea de la Concepción y con el de San Roque, sendos convenios.

- Con el Excmo. Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, un convenio suscrito con fecha 8 de diciembre de 1992, prorrogado el día 13 de diciembre de 2002, sobre “cesión de usos del Paseo Marítimo”. Además, existe un segundo convenio de fecha 11 de junio de 2004 de “colaboración para armonizar el crecimiento previsto para el Puerto”.

Ambos convenios establecen actuaciones relativas a La Línea:

- Prolongación del Arroyo Cachón.
- Ensanche del vial del contradique de San Felipe.
- Parque infantil y mobiliario urbano en el Paseo Marítimo.

Todo ello en el ánimo de armonizar el crecimiento previsto por el puerto Bahía de Algeciras en el arco del litoral que afecta al municipio de La Línea de la Concepción como consecuencia del desarrollo de las instalaciones y expectativas contempladas en el planeamiento del puerto Bahía de Algeciras y que el Ayunta miento de La Línea

de la Concepción reconoce como necesario y aceptado.

- Con el Excmo. Ayuntamiento de San Roque, la APBA suscribió un primer convenio con fecha 12 de marzo de 1998, sobre "colaboración en materia de ordenación del territorio y urbanismo y desarrollo portuario", existiendo otro de fecha 17 de diciembre de 2003 que vino a actualizar el ya existente.

En el caso de San Roque, los dos convenios suscritos establecen actuaciones relativas a San Roque:

- Paseo Marítimo de Puente Mayorga.
- Paseo Marítimo de Campamento.
- Calle de las Mimosas.
- Pavimentación de la coronación del arroyo de Los Gallegos.
- Actuaciones en la desembocadura del rio Guadarranque.

Estas actuaciones vienen a reconocer la necesidad de armonizar las políticas de ordenación urbanística del municipio de San Roque y los desarrollos previstos por la APBA en el arco del litoral en el que ambas partes tienen competencias, desde la desembocadura del arroyo Cachón a la del rio Guadarranque.

2.2.4. Desarrollos vinculados a la Zona de Actividades Logísticas de la Bahía de Algeciras (ZAL)

El desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras, constituye finalmente uno de los elementos que mayor impulso puede suponer para la constitución de un nodo complejo de transportes en el área.

La Zona de Actividades Logísticas de la Bahía de Algeciras se encuentra actualmente en fase de desarrollo y comprende un total de 4 sectores: El Fresno, en el municipio de Los Barrios y cuya urbanización está ya finalizada e iniciada su comercialización. Los otros 3 sectores conforman la denominada Área del Guadarranque, que comprende el *Sector* 2 - San Roque, en el término municipal de San Roque y cuyas obras de urbanización se encuentran ya en marcha y también en comercialización, y los sectores 3 - El Cañuelo y 4 - Cortijo Grande-Villegas, de nuevo en el municipio de Los Barrios.

El área del Guadarranque es, por tanto, la gran opción para el desarrollo del núcleo extensivo de la Zal Bahía de Algeciras, albergando actividades logísticas estratégicas. Ocupa un lugar central en la aglomeración de la Bahía, equidistante de las terminales portuarias de Algeciras y Campamento (en desarrollo). Tiene conexión directa con las terminales portuarias privadas y con el complejo industrial implantado en el fondo de la Bahía a través de las

mejores conexiones viarias con los principales ejes de penetración a la Bahía, Autovía A-381 y Autovía A-7 (tramo oriental). De igual forma, la intermodalidad y conexión ferroviaria está garantizada desde la fase inicial. Comprende una primera Fase de 120 ha, en el Sector 2 de San Roque y los Sectores 3 y 4, con 132 ha, como reserva.

La ZAL ha sido impulsada por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, la Entidad Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA), los Ayuntamientos de San Roque y Los Barrios y el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz, con el propósito de impulsar el desarrollo económico de la región y multiplicar la oferta de infraestructuras de servicios logísticos. Así, el desarrollo de la ZAL Bahía de Algeciras comenzó formalmente en 2001, con la aprobación de la Ley 5/2001, en la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma Andaluza y que atribuye a la Empresa Pública Puertos de Andalucía competencias en materia de gestión y administración de dichas áreas. Esta Ley, en su Disposición Adicional Primera declara a la ZAL del Campo de Gibraltar como CTM de interés autonómico.

En septiembre de 2002, se presentó un "Avance de Propuesta de Ordenación General y Criterios Básicos para el desarrollo de la ZAL Campo de Gibraltar"; en octubre de 2003, el "Estudio de Viabilidad y Avance del Plan Funcional del CTM " ZAL Campo de Gibraltar" y, en enero de 2004, una nueva versión del documento "Estudio de Viabilidad y Avance del Plan Funcional del CTM "ZAL Campo de Gibraltar". En junio de 2004 se aprueba inicialmente la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de Los Barrios. En diciembre de 2004 se aprueba inicialmente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de San Roque para la implantación de un Centro de Transportes en el área de Guadarranque. El 27 de julio de 2004, se constituyó la Comisión de Redacción del Proyecto de Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías "Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar", cuya aprobación definitiva se llevó a efecto el 16 de mayo de 2006. En noviembre de 2004, por último, se constituyó finalmente la sociedad "ZAL CAMPO DE GIBRALTAR, S.A.", con el objeto de desarrollar y comercializar la Zona de Actividades Logísticas.

2.2.5. El aprovechamiento portuario de la Bahía

La ordenación de la zona de servicio del puerto exige, como base inexcusable, la consideración del modelo territorial de ordenación de la Bahía de Algeciras y su entorno, de forma, por un lado, a integrar la ordenación de sus áreas litorales y, en particular, las portuarias, en el contexto territorial y, por otro, a articular la funcionalidad e instalaciones de cada enclave portuario en un modelo global de organización de la actividad portuaria acorde con las potencialidades de la bahía y con las características de cada una de las áreas.

Corresponde a la planificación portuaria definir el modelo de organización portuaria consecuente con las potencialidades marítimas y el contexto terrestre de la zona de servicio, siendo preciso para su traducción a

términos urbanísticos, la concertación con las autoridades locales o autonómicas responsables en última instancia de la ordenación del territorio.

Desde la perspectiva de la ordenación territorial, en espera de la aprobación del Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana del Campo de Gibraltar, actualmente, no existe ningún instrumento de planificación de escala suficientemente detallada como para deducir de él un modelo de aprovechamiento portuario de la Bahía. Aunque han ido progresivamente definiéndose las infraestructuras de transporte de la comarca, en los diversos planes analizados en el epígrafe anterior, lo que proporciona un marco infraestructural relativamente preciso para el desarrollo portuario, sin embargo, ninguno de ellos, ha abordado la planificación del uso de la costa de la Bahía y la ordenación del conjunto de actividades que pugnan por ocuparla (portuarias, industriales, residenciales, de ocio, etc.)

Desde la perspectiva portuaria, la definición más precisa de un modelo de aprovechamiento de la bahía de Algeciras, con asignación de funciones a los distintos enclaves de la zona de servicio es el que realizó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por la secretaría del Ministerio de Fomento en 1989, tras una larga tramitación con audiencia a las autoridades locales y autonómicas.

El modelo contenido en el Plan de Utilización de 1998 y su modificación de Orden FOM de 13 de febrero de 2007 debe ser, sin duda, la principal base de partida para definir un Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía, que sirva como referencia básica para la ordenación de la zona de servicio del puerto.

De forma sintética, las principales determinaciones del vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras son:

- Reducción de la zona de servicio, antes extendida a lo largo de toda la costa de la bahía, a cuatro enclaves: las instalaciones de La Línea de la Concepción; las de Campamento y Cepsa, en San Roque; las de Gibraltar Intercar y Acerinox, en Los Barrios; y las de Algeciras. A estos enclaves, separados entre sí por tramos declarados innecesarios y desafectados del dominio público portuario (playas de La Línea, Palmones, El Rinconcillo, Getares, etc.), habría que añadir el de Tarifa, situado fuera de la bahía de Algeciras.
- Asignación de funciones portuarias específicas (usos globales) a cada enclave:
    - La Línea de la Concepción se destina a tráfico de Pasajeros y ro-ro, con posibilidad de desarrollo de actividades náutico-deportivas y de ocio.
    - Campamento se califica de área de reserva, en previsión de su futuro acondicionamiento para mercancía general o graneles líquidos.
    - Las instalaciones portuario-industriales de Cepsa (San Roque), Gibraltar-Intercar y Acerinox (Los Barrios) se mantienen para el movimiento de mercancías a granel.

- Las instalaciones de Algeciras, las de funciones más complejas, se destinan al movimiento de mercancía general, en contenedores o sobre ruedas, pesca, pasajeros y vehículos, además de a funciones administrativas, náutico-deportivas y de ocio.
- El puerto de Tarifa se destina fundamentalmente al movimiento de pasajeros y vehículos y a la actividad pesquera.

En líneas generales, este modelo de aprovechamiento portuario de la bahía sigue prácticamente vigente. Ni la Autoridad Portuaria, ni ninguna otra institución, han promovido cambios relevantes en la delimitación de los espacios portuarios. En cuanto al desarrollo o destino de las instalaciones existentes, se han redactado y realizado algunos proyectos relevantes.

Entre ellos deberían destacarse:

- Los proyectos de desarrollo del puerto de La Línea.
- El proyecto de acondicionamiento de la plataforma de Campamento.
- La construcción en puente del acceso Norte a Algeciras.
- La construcción y urbanización de la dársena del Saladillo, en Algeciras, ya realizado y pendiente de adjudicación de alguna de las parcelas delimitadas.
- La ampliación de la plataforma e instalaciones de la Terminal de Ferrys de Algeciras
- La ampliación de Algeciras en Isla Verde Exterior, básicamente para movimiento de contenedores, en fase de construcción.
- La urbanización, construcción de dos atraques ro-ro y una estación marítima, en Tarifa.

Como se ve estos proyectos, no hacen sino confirmar el modelo de aprovechamiento portuario de la Bahía, diseñado en el Plan de Utilización, por lo que éste, con las precisiones derivadas de la nueva situación, constituye la referencia fundamental para la ordenación de la zona de servicio.

2.2.6. Programa de ordenación de la zona de servicio del Puerto

De acuerdo con lo anterior, resulta evidente la necesidad de contar con un modelo de aprovechamiento portuario de la Bahía de Algeciras, como base de partida para la ordenación de la zona de servicio del puerto.

A partir del citado modelo, dos son las opciones básicas que se plantean al planificador para llevar adelante el procedimiento de ordenación de la zona de servicio:

- De un lado, la opción de acometer la ordenación de la zona de servicio del puerto mediante un único Plan Especial, de ámbito supramunicipal, que abarque la totalidad de terrenos incluidos en el dominio público portuario y se tramite unitariamente.

- De otro, la opción de descomponer la zona de servicio, a efectos de su ordenación urbanística, en varios ámbitos, para cada uno de los cuales se redactaría un Plan Especial que se tramitaría autónomamente.

En principio, la morfología, funciones y conexiones de las distintas áreas que componen la zona de servicio del puerto, con cinco enclaves separados geográficamente (La Línea de la Concepción, Crinavis, CEPSA, Intercar-Acerinox, Algeciras y Tarifa), cada uno con tareas especializadas y dotados de accesos autónomos en relación al resto, hacen de la segunda opción la más idónea para la ordenación del ámbito. Puede decirse que las diferencias de contenido, dimensión y carácter de los enclaves portuarios hacen que cada uno tenga una dinámica, unas exigencias terrestres y unos ritmos temporales propios, que no tienen que coincidir necesariamente con los de los otros. De esta forma, cada uno puede requerir un ritmo y un momento específico para desarrollar su ordenación.

Pero, además, el marco territorial en que se enclavan y la situación del planeamiento urbanístico municipal constituye, a su vez, referencias importantes para la ordenación de cada uno, pudiendo imponer el ritmo y el momento adecuado para proceder a la redacción y tramitación de la ordenación.

Por todo ello, se considera más operativo dividir la ordenación de la zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras en cuatro Planes Especiales que tendrían una tramitación autónoma. Tres de ellos serían de ámbito municipal (Algeciras, Los Barrios y Tarifa), mientras el cuarto, dada la pertenencia de la plataforma de Campamento a los dos términos municipales, se extendería por los de San Roque y La Línea de la Concepción. En definitiva, se redactarán los siguientes planes especiales:

- Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio, en el término municipal de Algeciras
- Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio en los términos municipales de La Línea de la Concepción y San Roque.
- Plan Especial de Ordenación de la zona de la zona de servicio en el término municipal de Los Barrios
- Plan Especial de Ordenación de la zona de la zona de servicio en el término municipal de Tarifa.

Todos ellos, en especial los tres primeros, referidos al ámbito de la Bahía de Algeciras, partirían de un mismo Modelo o Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía, que daría coherencia al conjunto de sus determinaciones.

En este Modelo o Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía se resaltan tres importantes proyectos de ampliación y remodelación:

- La ampliación exterior de Isla Verde en el Puerto de Algeciras.
- La ampliación y remodelación de las actuales instalaciones de Campamento.
- La ampliación y remodelación de explanadas y muelles en el Puerto de La Línea.

2.3. El marco del planeamiento en los municipios de la Línea de la Concepción y San Roque

Otro marco de referencia para la ordenación de la zona de servicio lo constituyen, sin duda, el planeamiento municipal. El Plan de Utilización, cómo instrumento básico de ordenación de la zona de servicio expresa, por su parte, los objetivos de la Autoridad Portuaria, matizados por las precisiones introducidas a lo largo de su tramitación, en la audiencia a las corporaciones municipales.

El planeamiento municipal puede considerarse la expresión más formalizada de las previsiones que los ayuntamientos, como instituciones locales representativas, tienen del futuro de su término municipal. Y, aunque de acuerdo con la legislación vigente, sus determinaciones sobre la zona de servicio pueden carecer de valor jurídico[1], las disposiciones de los planes generales sobre la zona de servicio de los puertos constituyen una referencia explícita de las aspiraciones de los ayuntamientos sobre los espacios portuarios.

La zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras se extiende por los términos municipales de Algeciras, Los Barrios, San Roque, La Línea de la Concepción y Tarifa. Sin embargo, como se ha explicado al establecer el programa de ordenación de la zona de servicio, el presente Plan Especial tiene por objeto, únicamente, la ordenación de la parte de esta zona de servicio que está ubicada en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, por lo que, a efectos del análisis del planeamiento, sólo son relevantes los referidos a dichos municipios, es decir, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de La Línea de la Concepción, cuya última revisión fue aprobada definitivamente el 11 de julio de 2001 y el Plan de Sectorización de la Unidad Urbanística Integrada 04 (UUI04) "Vigilancia Fiscal" del PGOU de La Línea, aprobado definitivamente por resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 17 de junio de 2008. En cuanto al término municipal de San Roque, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de San Roque, aprobado definitivamente el 25 de julio de 2000 por resolución de la ya referida Comisión Provincial y cuyo documento de revisión se aprobó inicialmente el 11 de febrero de 2005, siendo su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz el 31 de marzo de ese mismo año de 2005.

2.3.1. Las determinaciones del Plan General de La Línea de la Concepción

[1] "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria." Artículo 18.1 de la Ley62/1997 de 26 de diciembre de modificación de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre.

En la Línea de la Concepción el Plan General de Ordenación Urbana está en vigor desde 1985 y está actualmente en proceso de revisión, habiéndose aprobado provisionalmente, en 2006, la nueva versión, que está a la espera de su aprobación definitiva.

Las principales determinaciones sobre la zona de servicio del puerto, contenidas en el vigente Plan General de La Línea de la Concepción son las siguientes:

- La zona de servicio del Puerto comprendida entre el dique de abrigo prolongación de la verja de Gibraltar, el vial perteneciente al Sistema General Viario prolongación de la Av. de España y el Pantalán de San Felipe, está clasificada como suelo Urbanizable No Programado (actualmente no sectorizado) y calificada como Sistema General Portuario.
- De acuerdo con el Plan General, el Sistema General Portuario tiene por objetivo el desarrollo del transporte de viajeros, transporte de mercancías, almacenaje, náutica deportiva, actividades pesqueras y varadero. Y, en cuanto a usos del suelo, establece los de varadero, puerto pesquero, puerto deportivo, locales comerciales y club náutico, quedando prohibido el uso residencial en todo el ámbito del puerto.
- Contiene una propuesta indicativa de los rellenos a efectuar en el puerto para obtener muelles y áreas de almacenaje que, básicamente, consisten en sendas bandas adosadas al espigón de abrigo y a la línea de costa, junto a la carretera nacional, de unos cien metros de anchura aproximada.
- La zona de servicio del puerto en el municipio de La Línea está bordeada por el vial de acceso a Gibraltar. Al otro lado de dicho vial se sitúa un área urbana residencial. Esta situación queda consolidada por el Plan General vigente.
- En cuanto a ordenanzas concretas, el Plan General establece que las edificaciones no podrán superar las 2 plantas de altura, siendo la ocupación bruta no superior al 5 % del sistema general.

En el nuevo Plan General, aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento, mediante el que se revisa el actualmente vigente, la zona de servicio está sujeta a las siguientes determinaciones:

- Prácticamente toda la zona de servicio del puerto figura definida en los planos del PG como Sistema General Portuario, aunque no se recoge su definición en la Memoria (Tomo II, apartado 2.1.3.), ni en la Normativa (Capítulo 3º).
- En los planos de ordenación (Tomo VII, CL 01) la zona de servicio del puerto aparece clasificada como Suelo Urbano No Consolidado, con Planeamiento Diferido, a desarrollar mediante un Plan Especial ajustado al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

- Tanto en los planos de Información, como en los de Ordenación, la parte de la zona de servicio colindante con Gibraltar, con la Zona de Vigilancia Fiscal y la Zona de Aduanas, como Zona de Servidumbre de Protección, una calificación que no puede establecer el Plan General, pues el instrumento competente para hacerlo es el Plan de Utilización, que lo califica de Uso Complementario: Infraestructuras.
- El Plan General contiene una propuesta indicativa de rellenos en el puerto de Poniente, que no se ajusta a la recogida en el Plan de Utilización y que, lógicamente, es la que maneja la Autoridad Portuaria para el desarrollo del área.

La revisión del Plan General aprobada inicialmente no ofrece mayores precisiones sobre los contenidos a desarrollar en el planeamiento diferido que deba desarrollar el suelo portuario.

En conjunto puede decirse que, tanto el Plan General vigente, como su revisión, son congruentes con los usos y actividades que la Autoridad Portuaria pretende desarrollar en la zona, por lo que, en principio, se estima que hay plena coincidencia de objetivos respecto a este ámbito.

En cuanto a las determinaciones concretas del vigente, como la limitación de alturas o de ocupación del suelo por la edificación, deben considerarse como indicativas, pero en ningún caso como normativas, en la medida, en que, por una parte, no son competencia del planteamiento urbanístico municipal, sino del Plan Especial que lo desarrolle y, por otra, deben permitir la construcción de los edificios e instalaciones necesarios para la actividad portuaria, lo que podría requerir mayores alturas o porcentajes de la edificación. Lo mismo debe decirse sobre las determinaciones de la Revisión del PG aprobada provisionalmente, en lo referente a la calificación del solar situado junto a la verja de Gibraltar y a la geometría del puerto.

La Línea cuenta, también, con un Plan de Sectorización de la Unidad Urbanística Integrada 04 (U.U.I.04) "Vigilancia Fiscal" del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente por resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 17 de junio de 2008, cuyo objeto es establecer las determinaciones de ordenación estructural y pormenorizadas preceptivas propias de los Planes Generales (de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.4.c de la LOUA) necesarias para el desarrollo urbanístico de los terrenos que comprende la Unidad Urbanística Integrada 04 (U.U.04) del suelo urbanizable no programado del vigente PGOU de La Línea de la Concepción.

El ámbito de la referida Unidad Urbanística 04 "Vigilancia Fiscal" se sitúa en la parte más meridional del término municipal de La Línea de la Concepción, como continuación con los suelos clasificados por el Plan como urbanos, con los que limita al norte así como con el pantalán de San Felipe. Al sur, la delimitación de la Unidad coincide con la zona fronteriza con Gibraltar.

El Plan de Sectorización opera el cambio de categoría de dichos terrenos de suelo urbanizable no sectorizado a suelo urbanizable con delimitación sectorial (sectorizado, y en su caso, ordenado), todo ello en desarrollo y complementación de los objetivos y previsiones establecidas por el Plan General.

2.3.2. Las determinaciones del Plan General de San Roque

El término municipal de San Roque cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de San Roque, aprobado definitivamente el 25 de julio de 2000 por resolución de la ya referida Comisión Provincial y cuyo documento de revisión se aprobó inicialmente el 11 de febrero de 2005, siendo su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz el 31 de marzo de ese mismo año de 2005.

Las principales determinaciones del Plan General vigente en relación a la zona de servicio del puerto son las siguientes:

- La plataforma de Campamento (antiguo CRINAVIS) está clasificada como suelo urbano y uso industrial.
- Una importante banda de suelo de la plataforma de Campamento se reserva para el desdoblamiento y variante de la CN-340.
- Fuera de la zona de servicio, las áreas colindantes, al otro lado de la propuesta de variante de la CN-340, están contempladas por el planeamiento general como áreas de uso residencial y terciario.

El planeamiento vigente en el municipio de San Roque, aunque en sus denominaciones globales no resulta adecuado a lo previsto en la legislación de puertos, que exige la clasificación como Sistema General de toda la zona de servicio, puede resultar acertado en sus determinaciones más detalladas sobre la plataforma de Campamento, que trata como un área industrial. Con dichas determinaciones, el desarrollo de la mayoría de los edificios e instalaciones necesarios para las actividades portuarias estaría explícitamente recogido.

San Roque cuenta, también con un Plan Especial y de Seguridad Industrial en el Area de la Bahía, aprobado en 1993, que divide la plataforma de Campamento a efectos de ordenación en dos áreas, denominadas 24-PEI y 25-PEI.

La primera, la zona Norte, de 202.557 metros cuadrados, se califica de "Ordenanza Directa" y en ella se pueden solicitar directamente licencias, de acuerdo con las ordenanzas.

Para actuar sobre la zona Sur, es necesario presentar un Estudio de Detalle, que ordene y distribuya los volúmenes de edificación asignados por el Plan Especial y posteriormente realizar la urbanización del área, antes de solicitar licencias de edificación.

Las ordenanzas aplicables, según el Plan Especial, son:

24-PEI

Edificabilidad: 2,4 m3/m2. Altura máxima 12,5 metros, 3 plantas. Tipo edificatorio 4. Uso industrial. Se tolera un 40% de actividades terciarias. Superficie del área de movimiento de la edificación, 13,4 Has.

25-PEI

Altura máxima: 12,5 metros, 3 plantas. Tipo edificatorio 4. Uso industrial. Se tolera un 40% de actividades terciarias. Superficie del área de movimiento de la edificación 15,9 Has.

La participación de las dos áreas en las inversiones generales del Plan Especial son del 3,7752% para el área 24-PEI y del 5,1149% para la 25-PEI.

Por su parte, la Revisión del Plan General aprobada inicialmente en 2005 y actualmente siguiendo su tramitación, establece las siguientes determinaciones relativas a la zona de servicio del puerto:

- La zona de servicio de Campamento queda calificada, tal como es preceptivo, como Sistema General de Comunicaciones Portuarias, en el plano de Ordenación Estructural Sistemas Generales.
- En el artículo 11.119.1.3 de su Normativa la Revisión del Plan General remite la ordenación del Sistema General Portuario a un Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio, señalando una edificabilidad máxima de 1 m^2/m^2. Admite como usos en la Zona de Servicio, las actividades portuarias y sus tareas complementarias, los de Actividades Productivas, así como los usos Equipamiento y Servicios Públicos, de Espacios Libres, y Servicios Terciarios y señala que, en todos los casos, “se cumplirán las condiciones que, para cada uso, se establecen en estas Normas, especialmente las relativas a la dotación de aparcamientos”.

Las propuestas del documento de Revisión del Plan General actualmente en marcha, salvo en la referida calificación de espacio libre del tramo de CEPSA, se adecuan a la legislación y procedimientos vigentes. No obstante, la Autoridad Portuaria remitió sus alegaciones durante el periodo de información pública con fecha 8 de mayo de 2006. Entre dichas alegaciones al documento de Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de San Roque, se recogieron, como las más significativas:

- que la duplicación de la calle de las Mimosas se realiza sin tener en consideración la realidad de las instalaciones portuarias de Campamento, suponiendo dicha duplicación una falta de previsión ya que ninguno de los convenios puerto-ciudad suscritos entre el Ayuntamiento de San Roque y la APBA contempla esta nueva actuación, siendo el último de ellos de fecha diciembre de 2003.
- que la definición de la ordenación estructural del sistema general viario no da continuidad a la conexión viaria con la ciudad de La Línea de la Concepción y Gibraltar.
- que no se define como sistema general portuario la banda litoral de Campamento, Puente Mayorga y Guadarranque.
- que se diseña y emplaza un puerto deportivo en Puente Mayorga, en la desembocadura del arroyo de los Gallegos, situado en dominio público portuario perteneciente a la APBA y, por tanto, sin competencias para ello.

2.3.3. Las determinaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP)

Tal como se ha mencionado, la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras promovió la redacción de un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de la Bahía de Algeciras, que fue aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento en 1998.

Dicho plan contenía una propuesta de asignación de usos a las diferentes áreas que componen la zona de servicio, que reproduce o modifica los existentes, y que reflejaba los objetivos y expectativas de la Autoridad Portuaria, habiendo sido adaptado a las nuevas demandas y que ya se han recogido a su vez en la modificación del P.U.E.P. por Orden del 13 de febrero de 2007.

El presente Plan Especial considera, lógicamente, el contenido del Plan de Utilización como una de sus principales bases de partida para proceder a la ordenación de la zona de servicio.

En ese sentido, pueden destacarse como principales propuestas del Plan de Utilización con implicaciones en la ordenación espacial de la zona de servicio en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque (ver plano IV.3 de Información):

Término municipal de La Línea

- A la plataforma actualmente existente adosada al dique de Levante, se le asigna el uso No Portuario Lúdico-Comercial, de acuerdo con los proyectos existentes.

- A la parcela situada entre el acceso al puerto y la entrada a Gibraltar se le asigna el Uso Complementario de Infraestructuras, con objeto de permitir una mejor gestión de las colas de vehículos que se forman para entrar en Gibraltar.
- Al contradique, así como a las áreas de nuevo desarrollo previstas entre este y el área anterior se les asigna el Uso Náutico-Deportivo, de acuerdo igualmente con los proyectos existentes.
- A la nueva plataforma proyectada en el dique de Levante, así como a éste, se el asigna el Uso Comercial Polivalente.
- La parcela próxima a Gibraltar, se califica de Uso Complementario: Infraestructuras.
- A la banda peatonal ajardinada adosada a la Avenida Príncipe de Asturias se le asigna el Uso No Portuario de Parques y Áreas Verdes.
- A la parte de la plataforma de Campamento, antigua Crinavis, que corresponde al término municipal de La Línea de la Concepción, se le asigna el Uso Comercial de Mercancía General, Contenedores y Ro-Ro.

Término municipal de San Roque

- A la plataforma de Campamento (antiguo Crinavis) o Puerto de San Roque, en la parte incluida en el municipio de San Roque, se le asignan varios usos:
    - Complementario logístico a la franja inmediatamente adyacente al núcleo urbano.
    - A la franja inmediatamente al sur de ésta, en la que está previsto concentrar la vialidad de distribución, el uso Complementario de Infraestructuras.
    - La zona más oriental del resto de la plataforma tiene un Uso Comercial de Mercancía General, Contenedores y Ro-Ro.
    - La zona central el de Comercial de Mercancía General, Contenedores, Ro-Ro y Construcciones Especiales.
    - La zona más occidental, el Uso Complementario de Reparación e Inspección de Buques.
- Todo el tramo comprendido entre la plataforma de Campamento y el muelle de Embarcaciones se califica con el Uso de Reserva, los primeros 120 metros para Desarrollo Portuario y los restantes para Protección con Tolerancia Recreativa. De acuerdo con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP), el Uso de Reserva para Protección con Tolerancia Recreativa es el asignado a aquellas áreas o tramos que se mantienen en el interior de la zona de servicio para asegurar una gestión unitaria de la lámina de agua del entorno de las actuales instalaciones garantizando la protección del movimiento de buques. Sin embargo, por no ser necesario durante la vigencia del PUEP el apoyo en tierra de nuevas infraestructuras portuarias, en esta categoría de uso, se toleran usos de tipo recreativo, quedando por tanto protegidas y permitiéndose el uso balneario.

- Todo el frente de la factoría CEPSA, desde e tramo anterior hasta unos 500 m antes de la desembocadura del Guadarranque, se califica de Uso Comercial Graneles Líquidos.
- El tramo final, hasta la desembocadura del Guadarranque se califica como Uso de Reserva para Protección con Tolerancia Recreativa.

En líneas generales, el esquema de usos definidos por el Plan de Utilización para la zona de servicio incluida en los términos municipales de la Línea de la Concepción y San Roque continúa siendo válido, si bien, será conveniente matizarlo en función de la concreción que han ido adquiriendo los proyectos de la Autoridad Portuaria en algunas de las áreas.

2.4. La zona de servicio del puerto

2.4.1. Características de la zona de servicio del puerto en La Línea de la Concepción y San Roque

2.4.1.1. Situación y morfología

El puerto Bahía de Algeciras está mayoritariamente ubicado en la Bahía de Algeciras, una ensenada natural con más de 7.500 hectáreas de aguas abrigadas de los vientos y profundidades de hasta 400 metros. Sus coordenadas son 5º 26' de longitud oeste y 36º 8' de latitud Norte.

La zona de servicio del puerto se compone de cinco enclaves, cuatro en el interior de la Bahía y uno, en el exterior, en el municipio de Tarifa. Los enclaves del interior de la Bahía son: las instalaciones de La Línea de la Concepción, las de Campamento, antiguo Crinavis, y CEPSA, en el de San Roque, las de Gibraltar-Intercar y Acerinox, en el de Los Barrios y las instalaciones de Algeciras, en el municipio de Algeciras.

En los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, objeto específico del presente Plan Especial, la zona de servicio del puerto contaba, en el momento de la redacción del Plan de Utilización aprobado en 1998 y modificado por Orden FOM de 13 de febrero de 2007, el instrumento que establece su delimitación legal, con una superficie de 827.384 metros cuadrados, que se localizan básicamente en dos grandes bolsas de suelo, el puerto de La Línea de la Concepción y la plataforma de Campamento, y en la banda de dominio público portuario que recorre el municipio de San Roque y parte del de la Línea. La distribución de la superficie es la siguiente:

Puerto de La Línea de la Concepción	101.115 m^2
Plataforma de Campamento	586.300 m^2
Resto del dominio público portuario	139.969 m^2

Morfológicamente, la zona de servicio del puerto en La Línea de la Concepción y en San Roque se compone, por tanto, de norte a sur, de una estrecha banda litoral de dominio público portuario, sobre la que se apoyan los pantalanes de CEPSA, una plataforma portuaria adyacente a la anterior en proceso de acondicionamiento (Campamento) y otra plataforma portuaria en la Línea de la Concepción, ésta separada del resto por una playa que no pertenece a la zona de servicio del puerto.

Desde un punto de vista funcional, el puerto cuenta en estos dos municipios con tres enclaves potencialmente operativos, los pantalanes de CEPSA, la plataforma de Campamento y el puerto de La Línea de la Concepción, separados entre sí, bien por una banda de dominio público portuario, cuya finalidad es garantizar la gestión unitaria de la lámina de agua o la protección de las maniobras de los buques en las proximidades de las instalaciones portuarias, caso de los dos primeros, bien por tramos de costa desafectados, caso de los dos segundos.

A efectos funcionales los tres enclaves constituyen unidades separadas, sin comunicación por el interior de la zona de servicio y, por tanto, cada uno con sus propios accesos desde la red general de carreteras y autovías.

2.4.1.2. Usos y edificación

La distribución de usos en la zona de servicio incluida en los municipios de La Línea de la Concepción es la siguiente:

Municipio de La Línea de la Concepción:

Las plataformas e instalaciones portuarias de la Línea de la Concepción se usan en la actualidad sólo parcialmente para el atraque de embarcaciones deportivas y pesqueras y están en proceso de acondicionamiento para servir de apoyo al tráfico de pasajeros del Estrecho y como área terciario recreativa.

Municipio de San Roque

- La plataforma de Campamento se haya parcialmente en uso para reconstrucción y reparación naval, estando el resto en proceso de acondicionamiento para servir de base a diversos tráficos comerciales, de contenedores y otros.
- La zona de dominio público portuario en el frente de Puente Mayorga se usa mayoritariamente como playa de recreo, un uso compatible con su pertenencia a la zona de servicio del puerto.
- La zona de servicio, a lo largo del frente de la factoría de CEPSA, no tiene otro uso significativo que el de servir de apoyo a los pantalanes de la empresa y, en sus extremos, al atraque de la Confederación Hidrográfica (oriental) y a la Monoboya de descarga de fluidos (occidental).
- Un último tramo del dominio público portuario, más al oeste de la factoría de CEPSA tiene también un

uso recreativo compatible con su condición de zona de servicio del puerto.

En cuanto a edificaciones, la principal característica de la zona de servicio en ambos municipios es la escasez de las mismas. En efecto, tanto las instalaciones portuarias de La Línea de la Concepción, como la plataforma de Campamento, tienen muy pocas edificaciones en su interior. No llegan a ocupar el 3% del conjunto del suelo y se concentran, en torno al pantalán de San Felipe, en La Línea de la Concepción (clubes náuticos), y en la banda de la plataforma de Campamento más próxima al núcleo urbano, donde se localizan una docena de naves.

En el resto de la zona de servicio, no existen otras edificaciones. Tan sólo las tuberías de las instalaciones para graneles líquidos de CEPSA y de la Confederación Hidrográfica que caracterizan el paisaje litoral de la bahía en el tramo occidental del municipio de San Roque.

Esta práctica ausencia de edificaciones confiere al Plan Especial una gran libertad de acción en lo referente a la ordenación de las dos principales bolsas de suelo portuario.

En cuanto a urbanización, mientras la plataforma de Campamento sólo dispone de un vial interno que recorre la banda más próxima a la costa para dar servicio a las actividades existentes, en tanto no se terminan los trabajos de diseño de los muelles y dársenas y su acondicionamiento, en La Línea de la Concepción la urbanización de los rellenos efectuados años atrás está terminada y muestra una disposición ordenada que define la vialidad interna y, con ella, las parcelas para la localización de edificios e instalaciones.

2.4.1.3. Accesos e infraestructuras

Accesos viarios

La Comarca del Campo de Gibraltar ha sufrido durante la segunda mitad del siglo XX una situación crónica de aislamiento terrestre, si bien, en los últimos años, la accesibilidad hacia el resto de Andalucía y de la península ha mejorado sustancialmente y las obras en marcha prevén su integración a la red nacional de autovías y autopistas a corto plazo.

Los accesos viarios al puerto se producen fundamentalmente a través de tres ejes (ver plano V.1):

- La CN-340, hacia Málaga, con casi todo su trazado con dos carriles por sentido y que ha sido doblada por una autopista de peaje, en funcionamiento desde el año 2002.
- La A-381, de Los Barrios a Jerez, actualmente desdoblada.

- La CN-340, hacia Cádiz, mayoritariamente de un carril por sentido de circulación, con proyecto de desdoblamiento.

Las dos primeras carreteras aseguran la conexión de la Bahía de Algeciras con el interior de la Península y Europa y son el camino mayoritario que utilizan, tanto los vehículos ligeros, como los pesados, relacionados con el puerto.

Las obras realizadas recientemente han supuesto una notable mejoría sobre la situación tradicional, situando a la Bahía en el máximo nivel de accesibilidad terrestre por carretera con el exterior, un nivel similar al que gozan puertos como Barcelona, Valencia o Bilbao.

Los accesos viarios a los enclaves portuarios localizados en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, se producen a través de la CN-351 que une la CN-340 con los núcleos urbanos de Campamento y La Línea de la Concepción. Este vial, desdoblado en su inicio y en su final, presenta sin embargo un tramo urbano a su paso por Campamento, muy limitado funcionalmente e incapaz de absorber un tráfico de la magnitud que puede generar la puesta en carga de la plataforma portuaria de Campamento, cuyo único acceso hoy por hoy se produce a través de esta carretera.

Por esta razón, se encuentra en estudio por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento la construcción de la Variante de Campamento de la CN-351, que conducirá el tráfico directamente, desde la CN-340 hasta el punto de acceso a la plataforma de Campamento, y que tendrá sección de autovía. De esta forma, se eliminará el paso del tráfico por el núcleo urbano y se garantizará una conexión viaria capaz con las instalaciones portuarias proyectadas. No obstante, el trazado final y características de la referida Variante de Campamento queda supeditado a lo que resulte finalmente del Estudio Informativo EI-4-CA-10, apareciendo en este documento del Plan Especial su trazado a título informativo.

En relación al nuevo acceso viario a las instalaciones portuarias de Campamento y en particular a la conexión planteada en el Estudio Informativo EI-4-CA-10 de la referida Variante de Campamento en redacción por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, si en el momento de requerirse la conexión no estuviera aún en funcionamiento la Variante, para que la Autoridad Portuaria pudiera proceder a su ejecución debería solicitar previamente la autorización a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, acompañándola del preceptivo proyecto de construcción en el que debería incluir el estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño concreto de la conexión planteada.

Por otro lado, la Variante de Campamento, además, forma parte del itinerario de conexión de las zonas industriales del norte de la Bahía, que enlazará las áreas productoras de tráfico pesado entre si, con la red de

autopistas y con la ZAL, así como con la estación de clasificación de RENFE que se desarrolla a caballo entre los municipios de San Roque y Los Barrios.

Accesos ferroviarios

En cuanto a los accesos ferroviarios, debe decirse que presentan bastantes limitaciones desde el punto de vista portuario. La conexión con el interior de la península se realiza a través del tramo Bobadilla-Algeciras, del que ya se han mencionado sus problemas de capacidad en el paso de la Serranía de Ronda.

En la actualidad, sólo existe conexión ferroviaria con las instalaciones del puerto en Algeciras. El resto de la zona de servicio del puerto y, en particular, los enclaves de La Línea de la Concepción y San Roque, objeto del presente Plan Especial, carecen de conexión ferroviaria.

Para paliar esta situación, que constituye una de las mayores deficiencias del puerto y, en concreto, del enclave de Campamento, si pretende desarrollar tráficos import-export de larga distancia con el interior de la península, se encuentra también en proyecto por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento un acceso ferroviario específico. De acuerdo con lo previsto, el nuevo acceso ferroviario a Campamento partiría del ramal ferroviario actualmente existente al polígono industrial de Campamento, que accedería a la zona de servicio por el oeste, desarrollándose en el interior una estación de clasificación dispuesta paralelamente a la línea de costa, en la trasera de la plataforma (ver plano V.1).

El referido acceso ferroviario a través del ramal San Roque-Muelle de Campamento forma parte de un proyecto constructivo que se terminó de redactar en enero de 2004 por parte de la Dirección General de Ferrocarriles. El presente Plan Especial se limita a recoger el trazado del acceso ferroviario a las instalaciones de Campamento que figuran en el citado proyecto, no pudiendo modificar trazado ni establecer determinaciones sobre el mismo por quedar fuera del ámbito del Plan y ser competencia de otros organismos.

En lo que respecta al cruce ferroviario con la CN-351 (ó CA-34) planteado en el mencionado proyecto de construcción, se realiza en túnel por debajo de la calzada, discurriendo el trazado del ramal del acceso ferroviario en ese punto y hasta el interior de la zona portuaria de forma soterrada sin afectar a la carretera. No es sino en el proyecto constructivo redactado por la Dirección General de Ferrocarriles o sus posibles actualizaciones donde, por tanto, se recogen las afecciones de dicho cruce ferroviario a la carretera y la solución planteada por el propio Ministerio de Fomento para solventarlas, sin que exista ningún documento posterior que desarrolle el Plan Especial que pueda establecer determinaciones sobre la misma.

Conexión aérea

La conexión aérea es muy insuficiente. Las conexiones deben realizarse a través de los aeropuertos de Jerez, Málaga, o Sevilla. La frecuencia de los vuelos a dichos aeropuertos y las distancias a San Roque-La Línea hacen complicada la conexión aérea, aunque está mejorando sensiblemente en los últimos años con las mejoras en las carreteras a Málaga y Jerez. La reciente apertura del aeropuerto de Gibraltar ha mejorado la situación, pero persisten las limitaciones debido a la escasez de vuelos y a los horarios establecidos que dificultan notablmente los viajes de trabajo de ida y vuelta en un mismo día.

2.4.1.4. Características y trazado de las redes de servicios

2.4.1.4.1 Abastecimiento de agua potable y red contraincendios.

El abastecimiento de agua y red contraincendios de los enclaves portuarios localizados en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, se realiza con acometidas independientes a la red exterior general.

<u>En las instalaciones portuarias de La Línea de la Concepción:</u>

En el recinto portuario de La Línea, estas acometidas a la red municipal general de distribución comienzan en dos puntos situados en el límite de la zona de servicio, uno situado en la zona norte y otro en la zona sur, efectuando un recorrido en tubería general por los viales de acceso a las diferentes zonas del puerto, dejando derivaciones en cada uno de los edificios y alimentando a su vez los hidrantes previstos. La red se corresponde con la tipología en malla con terminales ramificadas. Así, desde las obras de acometida se distribuye el agua con tuberías de fundición FC Ø 150 mm y de polietileno de alta densidad PE Ø 75 mm y Ø 40 mm y de 16 atm, diseñándose una red de distribución desde las acometidas generales hasta los diferentes puntos de consumo que discurre a lo largo del acceso a la instalaciones portuarias, cruzando el vial en unos de sus puntos y tomando al final de la red dirección hacia la concesión de Alcaidesa Servicios, S.A.

La red contraincendios en el área comprendida dentro de la anterior concesión se conforma a través de la disposición de hidrantes a una distancia máxima de 200m entre sí y con bocas de incendio de 70mm. Por su lado, en las zonas del área técnica y capitanía del puerto deportivo se disponen sendos grupos motobomba autoaspirante de caudal superior a 20m3/h con bidón espumógeno.

En el contradique del puerto la red de abastecimiento discurre paralela al cerramiento de los pantalanes desde el Club Marítimo Linense hasta las naves de armadores con una tubería de PE Ø 125 mm.

<u>En las instalaciones portuarias del pantalán de Cepsa:</u>

En las instalaciones del pantalán de la terminal marítima de Cepsa, dentro de la zona de servicio portuaria, existe una red de agua contra incendios que procede de la red principal de la refinería donde se encuentra el suministro de agua del sistema, localizado en una piscina de almacenamiento instalada en la propia refinería. Las líneas principales de conducción de agua son de diámetros entre 8 y 16 pulgadas (en función a las distintas necesidades de consumo) y elementos para atacar un incidente

La red transcurre por el pantalán de acceso, disponiendo de lanzaderas, hidrantes y monitores, a lo largo del mismo. Además en el pantalán existe una caseta, a la mitad aproximadamente del mismo, donde se ubican los equipos de bombeo de agua de mar para casos de necesidad por fallo del suministro de la red de agua potable y el grupo de espumógeno. También se ubican en la misma la consola de mando de los cañones de agua y espuma teledirigidos. Las bombas de los equipos ubicados en esta caseta son diesel y eléctricas.

La red continúa hasta que próximo a la división, en forma de T, de la que parten los atraques, se sitúan las válvulas de corte de los diferentes elementos. A partir de ahí se ramifica en líneas de agua y espuma que cubren la totalidad de los atraques.

En esta zona de atraque se sitúan los cañones teledirigidos, hidroshields (cortinas de agua para escape), cortinas de agua pulverizada y de espuma cubriendo, en número adecuado, la totalidad del pantalán de atraques. Los elementos asociados a la red que forman el sistema son:

- Hidrantes y monitores.
- Lanzas de espuma.
- Cañones teledirigidos.
- Grupos de espumógeno.
- Rociadores de espuma.
- Rociadores de agua.
- Hidroshields.

<u>En las instalaciones portuarias de Campamento:</u>

En Campamento, la red de aguas engancha con la red municipal en la calle Las Mimosas y entra a las instalaciones portuarias en un edificio denominado zona de reparto. De aquí parten dos acometidas generales:

- La primera, más antigua, que discurre hacia la zona norte. Está formada por una tubería Ø300 de fibrocemento y alimenta a la concesión de Cernaval (dique seco, muelle de reparación de barcos, naves de talleres), y a las antiguas naves de Crinavis.
- La segunda, relativamente moderna, que alimenta a la explanada sur. Es una tubería de polietileno Ø300. Esta acometida ha alimentado a las distintas concesiones de construcción de cajones flotantes. También alimenta al muelle interior sur.

La presión media de la tubería que acomete a la red municipal es de 3.8 Kp/cm2.

2.4.1.4.2 Red separativa de saneamiento.

En las instalaciones portuarias de La Línea de la Concepción:

Red de fecales. La red de fecales discurre a lo largo del vial de acceso hasta la primera glorieta, con un diámetro de 250 mm y distando sus pozos de registro aproximadamente 30 m de separación.

La red de aguas residuales recoge las aguas de todos los edificios e instalaciones y las vierte directamente al colector-interceptor del sistema general que discurre por la zona trasera del puerto. La conexión a este colector se hace en dos puntos ubicados en la zona norte y sur del puerto, respectivamente, conservándose la red en la zona sur.

La red se completa con colectores secundarios ramificados que conectan con los principales. Las acometidas se efectúan por medio de arquetas, que conectan con los pozos de registro de los colectores, dispuestos a distancias no superiores a 50m.

Para la recogida de aguas residuales de los núcleos de servicios de los espigones existen dos bombas de impulsión que conectan con la red general del interior del puerto, con tuberías de 250mm de diámetro de PVC y de fundición dúctil de 80mm.

En el contradique del puerto existe una red de fecales tras las naves de armadores. Esta red envía las aguas residuales por medio de dos estaciones, B-1 y B-2, a través de tuberías de impulsión de 80 mm, consiguiendo llevar estas aguas a la red municipal para su posterior tratamiento.

Red de pluviales. La red de pluviales parte con un diámetro de 200 mm desde el vial de acceso al puerto, colindando con la concesión de Alcaidesa Servicios, S.A. y discurre hasta la primera glorieta, en la que confluyen los distintos ramales:

- La red citada anteriormente.
- El saneamiento de la concesión con un diámetro de 500 mm.
- La red de conexión con la segunda rotonda de 400 mm, con los imbornales necesarios para la recogida de aguas.

En todos los casos, la conexión de los sumideros con la red principal se hace con tuberías de PVC de 250 mm.

En el contradique discurre una red de pluviales de PVC Ø 150 mm desde el Club Marítimo Linense hasta las naves de armadores.

El resto de la red queda comprendida dentro de la concesión de Alcaidesa Servicios, S.A., en la que la recogida de las aguas pluviales se hace también mediante sumideros con rejilla de fundición situados en los viales. Estos sumideros conectan con los colectores de tubería de PVC en los pozos de registro dispuestos en la red a una distancia máxima de 50m.

<u>En las instalaciones portuarias de Campamento:</u>

En las instalaciones de Campamento podemos distinguir dos zonas de diferente construcción:

- La primera y más antigua que data de la época de la construcción inicial de las instalaciones y que se encuentra ubicada en toda la zona Norte de las mismas, estando formada por una red separativa, donde:

  <u>Red de fecales:</u> recoge todas las aguas de algunos de las naves situadas en el centro de las instalaciones, de los edificios del acceso Norte, así como naves y edificios de las instalaciones de la concesión de "Cernaval". Esta red está formada por tuberías de hormigón con diámetros entre Ø 300 y Ø 1000 mm, con arquetas de sección cuadrada a modo de pozos de registro situadas a unas distancias entre ellas no superiores a los 60 m.
  Está previsto el desvío de la salida de esta red mediante la construcción de un pozo de bombeo, en las inmediaciones de la entrada de "Cernaval", y la impulsión de las aguas hasta el punto de vertido asignado en la red municipal de la calle de "Las Mimosas", junto al acceso Norte a las instalaciones.

  <u>Red de Pluviales</u>: recoge todas las aguas de los viales y explanada de la mitad norte de las instalaciones, mediante una red de tubos de hormigón con diámetros abarcados entre Ø 400 y Ø 1500 mm. La salida de esta red se encuentra como se diseñó originalmente, a través de un tubo que desemboca en el mar entre las escolleras de la zona Norte de las instalaciones.

- La segunda zona es la que se encuentra al Sur de las instalaciones y se construyó recientemente para dar servicios a las concesiones de construcción de obras especiales que se han venido desarrollando en estas instalaciones de Campamento. Las redes están formadas por un sistema separativo constituido de la siguiente forma:

  Red de fecales: recoge todas la zona donde se encontraban ubicadas las casetas de las obras mediante una red por gravedad de diámetros Ø 250 y Ø 315 mm, que son conducidas hacia un pozo de bombeo del cual parte una impulsión que traslada estas aguas hacia el punto de vertido, situado en la red municipal, que pasa cerca del acceso Sur de las instalaciones (esta red se encuentra actualmente fuera de servicio al no encontrarse la bombas en el pozo de bombeo).

  Red de Pluviales: recoge todas las aguas de las superficies afectadas por las obras, mediante una red de tubos con diámetros abarcados entre Ø 150 y Ø 300 mm. que son dirigidas hacia una balsa de decantación situada en la zona Oeste del dique, de la cual teóricamente se bombeaban posteriormente hacia el mar (este último bombeo no se encuentra actualmente instalado).

2.4.1.4.3 Red de Alta Tensión, Media Tensión y Centros de Transformación.

En las instalaciones portuarias de La Línea de la Concepción:

Red de Media Tensión. Las canalizaciones de M.T. subterráneas, constituidas por tubería de plástico corrugada doble capa de 200mm de diámetro, discurren enterradas a una profundidad de 1m, siendo la profundidad mínima de 0'8m. La canalización discurre generalmente bajo las aceras o zona de uso público, protegiéndose en el cruce de calzadas o sobre ella, con una capa de hormigón en masa. En los cambios de dirección o de rasante, se instalan arquetas normalizadas tipo A2 y en alineaciones arquetas tipo A1.

La red de Media Tensión, estará constituida por un anillo que partirá de la subestación ubicada en el Área Portuaria de Campamento y que enlazará con los centros de transformación situados en el puerto deportivo de La Línea. Este anillo estará constituido por conductores de 3(1x240) mm2 Al con nivel de aislamiento 18/30 kV.

Centros de Transformación. Situados en el área concesionada a Alcaidesa Servicios, S.A., son tres transformadores normalizados de 1.000KVA, dos de 630 KVA y uno de 400 KVA repartidos en 3 centros. Están constituidos por edificios prefabricados de hormigón de dos tipos: centros de transformación tipo compañía, con suministros en B.T, y un centro de entrega, con un recinto de seccionamiento de la compañía distribuidora y un recinto de protección y medida en MT particular, para la medida de la energía eléctrica consumida por las instalaciones del puerto deportivo.

En las instalaciones portuarias de Campamento:

Red de Alta Tensión. Para la alimentación eléctrica del Área Portuaria de Campamento se dispone de una Línea Aérea de Alta Tensión doble circuito 66 kV de Endesa, que entroncará en una red aérea de Alta Tensión cercana a la zona y finaliza en la Subestación Eléctrica Transformadora 66/20 kV con dos transformadores 15 MVA. Desde esta SET parten las líneas de MT que alimentan tanto al Área Portuaria de Campamento como al Puerto de La Línea.

Red de Media Tensión. Las canalizaciones de M.T. subterráneas, constituidas por tubería de plástico corrugada doble capa de 200mm de diámetro, discurren enterrada a una profundidad de 1m, siendo la profundidad mínima de 0'8m. La canalización discurre generalmente bajo las aceras o zona de uso público, protegiéndose en el cruce de calzadas o sobre ella, con una capa de hormigón en masa. En los cambios de dirección o de rasante, se instalan arquetas normalizadas tipo A2 y en alineaciones arquetas tipo A1.

La red de Media Tensión, que forma parte de la red de distribución de Endesa, estará constituida por conductores de 3(1x240) mm2 Al con nivel de aislamiento 18/30 kV y en algún caso 12/20 kV.

Centros de Transformación. Están constituidos por edificios prefabricados de hormigón que son de dos tipos: centros de transformación tipo compañía, con suministros en B.T., tal es el caso de los centros de transformación:

- CT Bunquer (junto a escuela de formación)
- CT Rada 1, límite norte del área de construcciones especiales
- CT Compresores (junto a la SET)

Así como centros de entrega con recinto de seccionamiento de la compañía distribuidora y recinto de protección y medida en MT particular, donde comienza la instalación en MT del particular, tal es el caso de:

- CS Cernaval, situado en el límite de su concesión.
- CS Acciona, situado en la antigua zona de construcción del Adriatic LNG Terminal.

Este último centro de seccionamiento es el origen de una red de distribución en MT en anillo, particular constituida por conductores de 3(1x240) mm2 Al 18/30 kV bajo tubo de diámetro 200 mm. Este anillo contempla 4 centros de transformación de 2x800 kVA y 1 centro de transformación de 2x630 kVA.

2.4.1.4.4 Red de Baja Tensión y Alumbrado Público.

En las instalaciones portuarias de La Línea de la Concepción:

Hay previstos varios cuadros de alumbrado, de los cuales partirán los circuitos que alimentan a las distintas luminarias repartidas por todo el puerto deportivo de la concesión de Alcaidesa Servicios, S.A. para iluminar estas instalaciones. Las luminarias utilizadas han sido, para las zonas de circulación de vehículos, luminarias de 250 W, 150 W y 70 W en columnas de 4 y 7 metros de altura.

En la iluminación de los accesos a los pantalanes se han utilizado balizas de 50 y 60 W. En los pantalanes la iluminación la realizan las propias torretas que tienen incorporadas luminarias en su interior.

La distribución de energía a los puntos se realiza mediante 4 hilos: 3 fases y neutro a 380/220 V. 50 Hz., estableciendo los distintos circuitos monofásicos de la red, que discurre subterránea. Los conductores se alojan en tuberías de PVC de Ø 90mm, enterradas a una profundidad de 0'40m. En los cruces de calzadas se disponen arquetas de paso en cada extremo, de 40x40cm.

En las instalaciones portuarias del pantalán de Cepsa:

La acometida eléctrica al pantalán de la refinería de Cepsa dentro de la zona de servicio portuaria se realiza desde una subestación de la propia refinería a 6.300 v. En la caseta próxima a la cruz del pantalán está el transformador de 6.300v a 380v. La salida de este transformador se reparte a los distintos consumidores: alumbrado, amarre de barcos, puntales, etc.… distribuidos por todo el pantalán de acceso y línea de atraque de buques, recorriendo la conducción linealmente la instalación portuaria por la margen izquierda de la misma y ramificándose en dos en la cruz del pantalán hacia los distintos puntos de atraque.

En las instalaciones portuarias de Campamento:

La red de B.T. discurre en todo su trazado por terrenos de acceso públicos, como viales o zonas verdes, no edificables. La red de alumbrado público discurre también subterránea, alojándose los conductores en tuberías de PVC de 90mm.

El alumbrado público en general está constituido por luminarias de 250 W en VSAP sobre báculos de 10 ó 12 metros de altura.

2.4.1.4.5 Red de Telefonía y Fibra Óptica.

En las instalaciones portuarias de La Línea de la Concepción:

En el recinto portuario de La Línea de la Concepción no existe cableado de fibra óptica ni de telefonía propiedad de APBA, ya que en la actualidad no se presta ningún servicio de telecomunicación en la zona. La instalación de telefonía y fibra óptica existente es propiedad de la compañía Telefónica y tiene su inicio en la toma general de entrada, que representa el nexo de unión entre la compañía suministradora del servicio y el abonado. La canalización la conforma un prisma troncal de 2 conductos de PVC de 110mm de diámetro, con ramificaciones para acceso a usuarios de 1 conducto de 63mm. Las arquetas existentes son tipo NN. Dicho cableado de Telefónica, dependiendo del servicio contratado por el usuario, puede ser de fibra óptica, o de pares telefónicos. En enlace con las redes de distribución existentes en la ciudad se hace por la zona de entrada al recinto portuario. No existen ampliaciones de cableado de red previstas.

En el área correspondiente a la concesión de Alcaidesa Servicios, S.A. la red de telefonía y fibra óptica tiene su inicio de la toma general de entrada, que representa el nexo de unión entre la compañía siministradora del servicio y el abonado. La canalización de enlace hasta cada futuro edificio estará formada por ocho tubos de PE de 63mm. La acometida de las líneas telefónicas y fibra óptica hasta cada punto es competencia de las compañías distribuidoras.

En las instalaciones portuarias de Campamento:

No existe cableado de fibra óptica ni de telefonía propiedad de APBA en el recinto portuario de Campamento, ya que las interconexiones entre edificio se hacen mediante radioenlaces. Sí existe cableado de Telefónica, por canalizaciones propias, con un prisma troncal de 2 conductos de PVC de 110mm de diámetro, con ramificaciones para acceso a usuarios de 1 conducto de 63mm. Las arquetas existentes son tipo NN y tipo D. Dicho cableado de Telefónica, dependiendo del servicio contratado por el usuario, puede ser de fibra óptica, o de pares telefónicos. En enlace con las redes existentes en la ciudad se hace por la zona cercana al edificio de formación. No existen ampliaciones de cableado de red previstas.

2.4.2. Situación legal del suelo

Como es habitual, una parte de la zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque está otorgada en concesión a particulares.

No obstante, dada la situación de estos enclaves, ambos en proceso de acondicionamiento para nuevos usos, las concesiones en vigor no son cuantitativamente importantes en relación al conjunto de su superficie.

Así, en el caso del enclave de la Línea de la Concepción, las 7 concesiones vigentes ocupan en conjunto una superficie de 144.743 m2, de los 316.058 m2 de superficie que tiene la zona de servicio en este enclave, lo que supone en torno al 45,8 % de la misma. En cuanto a su contenido, las concesiones existentes en este enclave tienen un uso náutico-deportivo y comercial.

LISTADO DE CONCESIONES EN LA LÍNEA

Concesionario	*Uso*	*Superficie (m^2)*
Club Marítimo Linense	Deportivo	4.788
Club Linense de Caza y Pesca	Deportivo	1.800
Club Náutico de La Línea	Deportivo	600
Club Marítimo Linense	Club social	2.280
Instituto Municipal de Deportes	Deportivo	800
Ayuntamiento	Deportivo	220
Alcaidesa Servicios S.A.	Lúdico comercial	134.255
TOTAL		144.743

Algo parecido sucede en Campamento, donde la mayoría de las concesiones existentes son de pequeña superficie a excepción de la correspondiente a Cernaval S.A., destinada a reparación naval y que incluye importantes instalaciones para esa función, como son el dique seco y el flotante, el primero de ellos de grandes dimensiones. Desde 1996 la superficie concesionada era de 50.154 m^2, ampliada en 2008 en 37.015 m^2 y posteriormente en 626 m^2 correspondientes a un edificio anexo destinado a formación.

LISTADO DE CONCESIONES EN CAMPAMENTO

Concesionario	*Uso*	*Superficie (m^2)*
Cernaval S.A.	Reparación naval	87.169
Ceutamar	Instalaciones auxiliares Piscifactoría	250
ENDESA	Instalaciones eléctricas	627
Fondo de Formación y Empleo	Educación (4 conc.)	2.171
Dragados OFFSHORE	Infraestructuras	57.130
TOTAL		147.347

2.4.3. Situación y tendencias de la actividad portuaria

2.4.3.1. Dinámica y tendencias de la actividad portuaria

El extraordinario dinamismo de la actividad portuaria en la Bahía de Algeciras resulta evidente con sólo echar una ojeada a sus principales indicadores. De acuerdo con ellos, Bahía de Algeciras, en 2008:

- Ha ocupado los siguientes puestos en el ranking de los puertos estatales:

Tipo de tráfico	*Puesto en el ranking*
Tráfico total	1º
Nº Contenedores (peso)	1º
Avituallamiento	1º
Vehículos (régimen de pasaje)	1º
Mercancía general	2º
Graneles líquidos	2º

- Ha obtenido cifras record en los siguientes tráficos:

Tipo de tráfico	*Cantidad (miles)*
Tráfico total (Tm)	74.845
Mercancía general (Tm)	47.519
Contenedores, (Tm)	42.795.
Vehículos turismo (nº)	1.294

- Ha experimentado crecimientos superiores a la media nacional, en el último año, en la mayoría de sus tráficos, a pesar de la situación de crisis.

En definitiva, Bahía de Algeciras es, sin duda, no sólo el principal puerto de España por su volumen de tráfico, sino, en gran medida, el más dinámico de los puertos estatales.

Los ritmos de crecimiento son tan impresionantes, si se exceptúan los meses de la crisis económica actual, que Bahía de Algeciras ha doblado el volumen de su tráfico total en los últimos diez años y el de su mercancía general, lo mismo que el del número de contenedores, en los últimos seis.

Es, por otra parte, un puerto con tráficos muy variados, con un movimiento masivo de contenedores, graneles líquidos, pasajeros y vehículos, con un importante papel en el avituallamiento de buques, pero con cifras importantes también en pesca o en graneles sólidos y en el que cada vez adquieren mayor importancia las actividades náutico deportivas y de ocio.

Bahía de Algeciras es un puerto, por tanto, de una gran complejidad funcional. Una complejidad que se resuelve, sin embargo, geográficamente, mediante la especialización de sus distintos enclaves y plataformas. Así, mientras las instalaciones de Los Barrios o San Roque se especializan en graneles, uno en sólidos, el otro en líquidos, en congruencia con las factorías industriales allí emplazadas, en el municipio de Algeciras se concentra fundamentalmente el movimiento de contenedores, el de pasajeros y automóviles, así como el avituallamiento.

Las instalaciones portuarias en los municipios de la Línea de la Concepción y San Roque, objeto específico del presente Plan Especial, no están totalmente operativas en lo relativo al tráfico portuario, en particular las del puerto de La Línea de la Concepción y las de la plataforma de Campamento.

Las instalaciones de la Línea de la Concepción, que disponen de un muelle de 110 metros de largo y 6,5 m de calado, afectados por la concesión otorgada a Alcaidesa Servicios, S.A., no se utilizan para el tránsito de pasajeros, sino sólo, esporádicamente, para estancias cortas de buques o pequeñas reparaciones.

En cuanto al resto de la plataforma, su uso es básicamente deportivo y pesquero en torno al pantalán de San Felipe y sus 11 pantalanes flotantes. Sin embargo, mientras la función deportiva crece de forma notable, habiendo una demanda claramente superior a la oferta, la función pesquera decae ante el proceso de traslado que culmina en estos años hacia el puerto de la Atunara, que Puertos de Andalucía (APPA) ha construido en la costa mediterránea del municipio.

En principio, el destino portuario de la plataforma de La Línea de la Concepción se orienta, por un lado, hacia el desarrollo del tráfico de pasajeros en la Bahía estableciendo una conexión marítima para transporte público de viajeros entre Algeciras y La Línea de la Concepción, tal y como se prevé en la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, y, por otro, hacia usos terciarios recreativos y lúdicos, como igualmente se prevé en el mismo Plan, donde se establece que las actuaciones irán orientadas a la mejora y ampliación del número de atraques de los puertos existentes.

La plataforma de Campamento, en el municipio de San Roque, se encuentra actualmente en proceso de remodelación y acondicionamiento para recibir fundamentalmente contenedores y mercancía general, pero sin que por el momento se hayan iniciado los tráficos. Únicamente está operativo en la actualidad el dique seco dedicado a construcción y reparación naval y una serie de industrias y almacenes en su entorno.

Desde el punto de vista del tráfico portuario, las únicas instalaciones operativas en el municipio de San Roque en la actualidad son las correspondientes a *la empresa CEPSA*, para carga y descarga de productos petrolíferos y las de *la Confederación Hidrográfica*, para carga de agua con destino a Ceuta. Las instalaciones de CEPSA, monoboya flotante para la descarga de crudos y pantalanes, han cargado o descargado la inmensa mayor parte de los 20,5 millones de toneladas de graneles líquidos movidos por el puerto en 2008, mientras los duques de Alba de la Confederación Hidrográfica del Sur cargan cada año en buques tanque cantidades de agua, en general, superiores al millón de toneladas con destino a Ceuta.

Como se ha señalado más arriba, las instalaciones de CEPSA, que además de descargar crudos y cargar productos refinados realizan una importante labor de bunkering, con más de 1.5 millones de toneladas anuales, han conocido un record de tráfico en 2004 y la evolución de los últimos años, con las lógicas oscilaciones coyunturales arroja un resultado netamente positivo y su recuperación en 2008 parece apuntar a que su rentabilidad en el futuro está asegurada y es congruente con la evolución general del resto de los tráficos del puerto.

Evolución del tráfico de Graneles Líquidos
Puerto Bahía de Algeciras

1996	15.901
1997	16.907
1998	18.451
1999	17.204
2000	18.205
2001	19.141
2002	19.419
2003	21.462
2004	21.939
2005	21.451
2006	20.262
2007	19,588
2008	20.506

Fuente: Autoridad Portuaria

De hecho, si se comparan las previsiones realizadas por el Plan Director del Puerto de la Bahía de Algeciras partiendo de las cifras de 1998 y las cifras alcanzadas en la realidad, se observa que estas últimas superan las previsiones más optimistas ya en el 2002.

Comparación de previsiones y realidades, 2002

	Previsiones Plan Director para 2002			*Tráfico real 2002*
	Pesimista	Media	Optimista	
Graneles líquidos (x10³)	18.123	18.752	18.903	*19.419*

2.4.3.2. Necesidad de acondicionamiento de la plataforma de Campamento

Si el futuro del tráfico de graneles líquidos por las instalaciones de CEPSA parece asegurado, el importante crecimiento experimentado por el movimiento de contenedores en los últimos años, justifica plenamente la conveniencia de acondicionar la plataforma de Campamento como complemento a las instalaciones de Algeciras.

En efecto, si se analizan las previsiones del citado Plan Director en materia de contenedores, y se comparan con los ya movidos en 2008, (3.327.616), se obtiene que el crecimiento a que tendrá que hacer frente el puerto de Algeciras en los próximos 16 años, hasta el 2025, estará comprendido entre 1,0 y 9,3 millones de TEUs, lo que significa doblar su actual capacidad o, más probablemente, a tenor de la superación sistemática de todas las previsiones, triplicarla.

Previsiones de Movimiento de contenedores para el 2025 (PD)

Previsión	*Contenedores en miles de TEUs*
Pesimista	4.402
Optimista	12.746

Para tratar de traducir a necesidades de suelo las previsiones de crecimientos del tráfico de contenedores, se utilizan en general unos ratios que suelen considerar óptimos rendimientos del orden de 1 a 2 TEUs/m²/año, referidos a la superficie de almacenamiento sin incluir los muelles propiamente dichos y el viario exterior. Como ejemplo de la validez de esta horquilla, la nueva terminal de contenedores del puerto de Barcelona, situada sobre el "Muelle Sur" y la "Ampliación del Muelle Sur", tiene una capacidad máxima estimada de 1.200.000 TEUs/año y ocupa una superficie total de 109 hectáreas, lo que arroja un índice de 1,37 TEUs/m²/año, si reducimos la superficie un 20% para descontar viales y muelles. Por su parte, la primera fase de las nuevas terminales proyectadas en el puerto de Amberes, tienen una superficie total de 76 hectáreas y su capacidad se estima en 980.000 TEUs anuales, lo que significa un rendimiento de 1,29 TEUs/m²/año[2]. De hecho, en aras de una más rápida manipulación de la mercancía, para reducir el tiempo de estancia de los

[2] (http://www.portofantwerp.be/html/00_home/main_set_PH.html) .

buques en puerto, los rendimientos por unidad de superficie tienden a decrecer, aproximándose más al 1, que al 2, en los puertos más eficientes (ver Containerisation International Year Book, 1998).

En el caso del enclave de Algeciras, si dividimos la cifra de contenedores movidos en 2008 (en TEUs), por la superficie de las plataformas actualmente dedicadas a este tipo de tráfico (El Navío y parte de Isla Verde) obtenemos los siguientes ratios:

Nº de TEUs movidos en 2008	3.327.616
Superficie terrestre asociada (m^2)	700.000
TEUs/m^2/año	*4,75*

Como puede observarse, la relación entre superficie disponible en la actualidad y TEUs movidos es muy superior a los ratios manejados actualmente para lograr una gestión y funcionamiento eficiente de las plataformas portuarias. Esta circunstancia se explica por el hecho de que en Algeciras predominan los contenedores en tránsito (trasbordo), actividad que permite un aprovechamiento del suelo mayor que en las terminales de importación exportación. Los técnicos de la compañía Maersk estimaban que, en terminales de este tipo, podía llegarse a rendimientos de 3,8 TEUs/m^2/año.

En el Plan Director del Puerto, considerando las diferencias de ratio existentes entre las terminales tipo “hub”, como Algeciras, y las expor-import, se llega no obstante a la conclusión que para nuevas plataformas el ratio más adecuado de referencia es el de 2 TEUs/m^2/año.

Aceptando dicho ratio y aplicándola a las previsiones de tráfico de contenedores obtenidas del Plan Director en el epígrafe anterior, se obtiene que las necesidades de nueva superficie terrestre para cubrirlas se situarían, groso modo, entre 50 y 450 hectáreas.

Las nuevas terminales de contenedores proyectadas por la Autoridad Portuaria en Isla Verde Exterior están constituidas por dos plataformas, de 50 hectáreas en primera fase y de 59 hectáreas en segunda fase, es decir, en total 109 hectáreas con las que podría cubrirse la previsión mínima de desarrollo de este tipo de tráfico. De confirmarse en los próximos años la dinámica tendencial detectada en el último quinquenio, deberían ponerse en operación otras plataformas y, en concreto, la más adecuada para este tipo de tráficos, la plataforma de Campamento, actualmente ya en proceso de acondicionamiento.

En definitiva, las previsiones de tráfico de contenedores justifican sobradamente la preparación de la plataforma de Campamento para recibir este tipo de tráficos.

Con independencia al crecimiento que está teniendo el tráfico de contenedores, debemos de resaltar el potencial de las instalaciones de la plataforma de Campamento para actividades de construcciones navales singulares. En esta plataforma acondicionada para dique seco se construyó el cajón flotante de Mónaco y en la actualidad se ha otorgado en concesión la dársena interior proyectada para la construcción de un nuevo cajón flotante. La rentabilidad de esta actividad singular, por la creación de puestos de trabajo que genera, es manifiesta.

Debe señalarse que esta actividad de construcción naval específica y singular es compatible con los usos propuestos para las actuales instalaciones portuarias y los futuros desarrollos en ellas previstos.

2.4.3.3. Necesidad de hacer operativa la Estación Marítima de La Línea

Si se analizan las previsiones en cuanto al movimiento de pasajeros y al de vehículos y, en consecuencia, la conveniencia de hacer operativa una Estación marítima en La Línea de la Concepción para este tipo de tráfico, se llega a la conclusión de que la falta de áreas de espera suficientes harían inviables el puerto de La Línea para tráficos del Estrecho, en virtud de lo cual y de acuerdo a las recomendaciones del POT del Campo de Gibraltar se establece la asignación de un área de pasajeros y Ro-Ro encaminada a la adaptación de las instalaciones portuarias que sean pertinentes para que puedan operar servicios de transporte regular de viajeros internos a la Bahía. En este sentido, irán encaminados los estudios de viabilidad para establecer una conexión marítima para transporte público de viajeros entre Algeciras y La Línea de la Concepción.

En efecto, si utilizamos la previsión media del Plan Director para ilustrar el horizonte 2025 en pasajeros y vehículos, en el puerto Bahía de Algeciras, se alcanzarían casi los 7,6 millones de pasajeros, mientras los vehículos llegarían casi a los 2 millones, con más de 400.000 camiones anuales.

Los crecimientos derivados de estas previsiones y a los que habría que hacer frente en los próximos años serían de 2,6 millones de nuevos pasajeros y cerca de 600.000 vehículos, de los cuales unos 300.000 serían camiones, para el 2025.

La capacidad de la Terminal de ferrys de Algeciras, de acuerdo con los análisis contenidos en el Plan Director, puede ser suficiente, en el lado marítimo, para acoger los aumentos de tráfico previsto, si se optimizan el tipo de buques y su rotación y, en todo caso, mientras no se alcance un mayor desarrollo de la capacidad en los puertos de Ceuta y Tánger. El problema podría, sin embargo, provenir de la parte terrestre, sobretodo por el movimiento de camiones y las operaciones

de control fronterizo a las que deben someterse. En ese sentido, cabe pensar en la saturación del nuevo recinto PIF en unos pocos años, si se confirman las previsiones más optimistas de desarrollo de este tipo de tráfico y en la congestión de la terminal de Ferrys.

En definitiva, todos estos datos confirman la conveniencia para el puerto Bahía de Algeciras de iniciar decididamente una fase de descentralización de algunos tráficos de pasajeros y Ro-Ro al puerto de Tarifa, declarado en 2003 frontera exterior de Schengen, para lo cual la Autoridad Portuaria ya ha iniciado los trámites para la ampliación de sus actuales instalaciones.

Por su parte, el Puerto de La Línea de la Concepción presenta unos condicionantes naturales de abrigo que lo hacen muy atractivo para uso náutico-deportivo. La demanda de instalaciones portuarias para este uso no está suficientemente atendida, por ello en el Modelo o Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía se ha localizado este uso en dicho Puerto, coincidente además con las directrices que se establece la formulación POT del Campo de Gibraltar. Este uso se ha materializado recientemente en una concesión administrativa para la construcción y ampliación en la dársena de La Línea de unas instalaciones náutico-deportivas y comerciales otorgada a la sociedad "Alcaidesa Servicios, S.A", a la que se concesionó con fecha 30 de julio de 2007 una parcela de 134.255 m^2.

2.4.4. La relación con el entorno

Las instalaciones del puerto Bahía de Algeciras, *en el municipio de La Línea de la Concepción* se localizan junto al frente marítimo de la ciudad, muy próximas al centro urbano y adyacentes al acceso a Gibraltar, uno de los puntos neurálgicos de la ciudad.

Esta situación ha hecho que la línea de costa de La Línea de la Concepción hacia la Bahía haya ido adquiriendo progresivamente la función urbana de zona de paseo, que ha venido a superponerse a su carácter de acceso viario principal a Gibraltar, que le confiere una cierta importancia a nivel de imagen, asociado al paso de turistas entre Gibraltar y La Línea.

La situación y funciones urbanas que la zona de servicio cumple en el municipio de La Línea fueron la razón fundamental de que el Plan de Utilización desafectara la playa y propusiera como usos globales el náutico-deportivo, el terciario, un enclave de uso comercial polivalente, previsto para el desarrollo de la estación marítima y otro de infraestructuras reservado para mejorar la formación de las colas de entrada a Gibraltar. El presente Plan Especial deberá concretar estos usos, en el marco del reconocimiento de la importancia urbana del enclave portuario y, en consecuencia, de la conveniencia de evitar la localización de actividades que pudieran afectarle negativamente.

En el municipio de San Roque, el entorno de la zona de servicio presenta un carácter muy diferente. Efectivamente, en su parte occidental, la zona de servicio está flanqueada en su parte terrestre por las instalaciones de la refinería de Cepsa, que ocupan un tramo de unos 2 kilómetros de costa. En este primer tramo, únicamente, los primeros 300 metros desde la desembocadura del Guadarranque están ocupados por un asentamiento urbano ligado al uso de la playa (Guadarranque), dentro del tramo calificado por el Plan de Utilización como de Protección con Tolerancia Recreativa.

Continuando de oeste a este, a partir de la desembocadura del arroyo los Gallegos el entorno de la zona de servicio está ocupado por el núcleo de Puente Mayorga, también calificado por el Plan de Utilización con un uso acorde con su función, "Protección con Tolerancia Recreativa".

De acuerdo con el PUEP, el Uso de Reserva para Protección con Tolerancia Recreativa es el asignado a aquellas áreas o tramos que se mantienen en el interior de la zona de servicio para asegurar una gestión unitaria de la lámina de agua del entorno de las actuales instalaciones garantizando la protección del movimiento de buques. En las zonas de playa en la desembocadura del río Guadarranque y de la barriada de Campamento, por no ser necesario durante la vigencia del Plan el apoyo en tierra de nuevas infraestructuras portuarias, en esta categoría de uso, se toleran usos de tipo recreativo, quedando por tanto protegida su morfología y permitiéndose el uso balneario.

Finalmente, el entorno del último tramo de la zona de servicio en San Roque, constituido por la plataforma de Campamento, corresponde a las traseras del núcleo del mismo nombre. Esta situación, unida a la existencia a lo largo de la mayoría de la plataforma y sobretodo en su parte más occidental, es decir, la más próxima a la zona urbana más densa, de una importante diferencia de cota, que actúa como barrera entre el puerto y el entorno, hace que no existan, ni sean previsibles, incidencias directas entre ambos ámbitos, que apenas presentan conexiones.

En definitiva, si bien es cierto que, en su zona más oriental, el puerto se inscribe en un entorno con un cierto nivel de urbanización, su posición es relativamente marginal al mismo, por lo que no han de presumirse afecciones significativas sobre el mismo por el funcionamiento de la plataforma portuaria de Campamento que formalizó en su día el Plan de Utilización.

2.4.5. Exigencias ambientales y de seguridad

Suele reclamarse de la ordenación urbanística de los puertos, la consideración específica de los aspectos medioambientales, en el sentido de disponer espacialmente las actividades portuarias de forma que se reduzca al mínimo la posibilidad de que produzcan impactos negativos sobre las áreas habitadas próximas.

Normalmente, el tipo de actividades portuarias que suscitan una mayor preocupación entre los ciudadanos son las que se refieren al almacenamiento o manipulación de mercancías peligrosas, la carga, descarga y almacenaje de materiales pulverulentos o graneles capaces de generar polvo y aquellas actividades susceptibles de generación de ruido.

Debe subrayarse de entrada que, en España y, en particular, en la Comunidad de Andalucía existe ya una legislación pormenorizada sobre las condiciones de ubicación de actividades que puedan incluirse en la calificación de "molestas, nocivas, insalubres o peligrosas" o las de aquellas que puedan producir efectos negativos desde un punto de vista ambiental.

En definitiva, las actividades que se localicen sobre la de servicio deberían ajustarse a la legislación medioambiental vigente y, en cualquier caso, a lo dispuesto en los artículos 60 y 61 de la Ley 27/1992, de 24 de diciembre, de Puertos del Estado; Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo; Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento de ejecución del Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental; a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y a su reglamento de ejecución y desarrollo, en su caso; a la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión integral de la calidad ambiental, de la Comunidad Autonómica de Andalucía (Ley GICA), así como a los reglamentos de Calificación Ambiental (decreto 297/1995, de 19 de diciembre) y el de Residuos (decreto 283/95); al Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones petrolíferas; y en general a cualquier otra norma medioambiental que resulte de aplicación por razón de la materia.

En el caso de la tramitación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Algeciras en los términos municipales de La Línea de la Concepción y San Roque,éste se inició en fecha 14 de mayo de 2007, fecha de la formulación definitiva del documento, por acuerdo del presidente de la APBA. En virtud de ello, según establece la Disposición Transitoria Segunda de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, sobre los procedimientos en curso y que establece que aquellos procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley continuarán su tramitación conforme a la normativa que les era de aplicación en el momento de su iniciación, el presente Plan Especial de Ordenación está exento de trámite ambiental conforme al Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Con independencia de estas referencias jurídicas, en la ordenación propuesta deberían tratar de utilizarse dos criterios básicos: por un lado, el criterio de alejar lo más posible las actividades con

mayor potencial de riesgo medioambiental de las zonas más habitadas, por otro, la promoción de medios de respuesta frente a incidencias medio-ambientales.

Con respecto al primero, el vigente Plan de Utilización contiene ya una aplicación del criterio de alejamiento, en cuanto al esquema de ordenación portuaria que propone para la zona de servicio en San Roque y La Línea de la Concepción, en el que, las actividades de mayor riesgo (movimiento de graneles líquidos) se localizan en las áreas menos habitadas del primero, mientras que, en el enclave de La Línea de la Concepción, no se localizan usos que pudieran suponer la manipulación de mercancías peligrosas en la zona de contacto puerto-ciudad.

2.5. Problemas y potencialidades de la zona de servicio

El extraordinario crecimiento del volumen de tráfico a que debe hacer frente el puerto Bahía de Algeciras ha exigido y exige de cara al futuro una continua adaptación de sus instalaciones terrestres a las nuevas exigencias, si no quiere perder las posibilidades que la situación le ofrece.

De ahí, que los principales problemas que se detectan en el puerto Bahía de Algeciras estén fuertemente ligados a su crecimiento. Crecimiento que no sólo exige la ampliación de su superficie terrestre, el abrigo de mayores láminas de agua o la construcción de nuevos muelles, sino que por la escala de los cambios obliga, periódicamente, también, a la reconsideración del conjunto de su estructura interna y, en particular, de las redes de transporte terrestre y de la localización de algunas actividades clave.

La expansión y reciclaje de los espacios portuarios en puertos de fuerte dinámica de crecimiento implica, también, por un lado, el aumento de la línea de contacto puerto-ciudad y de la intensidad de los intercambios entre ambos y, por otro, la aparición de espacios obsoletos, innecesarios para el negocio propiamente portuario, que pueden destinarse a actividades de contenido urbano, como las culturales, de ocio, deportivas, etc.

Y, en efecto, los principales problemas del ámbito terrestre de la zona de servicio en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque resultan, por una parte, de la necesidad de adaptarse al crecimiento del tráfico portuario, ampliando y remodelado sus instalaciones y, por otra, de la necesidad de solucionar los problemas de encaje con su entorno que plantea su transformación interna.

Clasificándolos en estos dos grandes conjuntos, puede decirse que los principales problemas o retos a que debe hacer frente en la actualidad de la zona de servicio en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, en lo referente a la ordenación de su superficie terrestre, son sintéticamente los siguientes:

A. De adaptación de la zona de servicio terrestre a las nuevas demandas

- Definición y desarrollo de accesos viarios y ferroviarios específicos a los enclaves comerciales de la zona de servicio, y en particular a Campamento, que superen las limitaciones e impactos negativos en el entorno de los actuales.
- Ordenación de la plataforma portuaria de Campamento, actualmente en proceso de remodelación.
- Establecimiento de unas normas reguladoras de la edificación y la localización de actividades en el conjunto de la zona de servicio en ambos municipios.
- Delimitación de los recintos de acceso controlado y sus respectivos puntos de entrada y control.

B. De encaje con la ciudad

- Ordenación y definición de usos y parámetros urbanísticos que concreten el uso global náutico-deportivo y de puerto-ciudad, para una gran parte del enclave de La Línea de la Concepción.

En cuanto a las potencialidades, podrían, tal vez distinguirse aquellas relativas a la estratégica situación del puerto en la red de intercambios marítimos y aquellas relativas a las características concretas de su ámbito terrestre y de sus condiciones de abrigo.

A. Potencialidades que ofrece la situación de la zona de servicio

La situación de la Bahía de Algeciras entre el Atlántico y el Mediterráneo, entre América y Asia, entre Europa y África, la constituyen en nodo estratégico de los grandes tráficos intercontinentales de mercancías y de los tráficos de pasajeros y Ro-Ro entre Europa y África, sin que puedan vislumbrarse todavía indicios que el modelo de comercio marítimo internacional en el que se integra haya comenzado a modificarse, sino que, más bien al contrario, parece reforzarse con la llegado de nuevos buques de mayor capacidad para los contenedores y un incremento notable de las corrientes migratorias sur-norte.

B. Potencialidades derivadas de las características de la zona de servicio

a) Las características de abrigo y profundidad de la Bahía de Algeciras ofrecen unas potencialidades difícilmente igualables en el Mediterráneo para conseguir calados adecuados en áreas de fácil protección frente al oleaje.
b) La existencia de importantes instalaciones en San Roque para la carga y descarga de graneles líquidos debe permitir el mantenimiento y desarrollo de estos tráficos, en los que la Bahía de Algeciras es líder de los puertos nacionales. De la misma manera, la disponibilidad de una plataforma como la de Campamento, en gran medida, en desuso, ofrece una oportunidad única para contar con una nueva base en la que continuar el desarrollo del tráfico de contenedores, en el que Bahía de Algeciras es líder en el Mediterráneo, sin olvidar además su potencial para actividades de construcciones navales singulares.
c) La localización y facilidad con que puede acondicionarse para un importante tráfico de pasajeros, hacen del puerto de La Línea de la Concepción una infraestructura espléndida para descentralizar una parte de los tráficos del Estrecho, y más concretamente con Ceuta, en gran medida concentrados en Algeciras hasta la fecha, sin olvidar su potencial para usos lúdicos y náutico-deportivos.

En definitiva, las condiciones marítimas y terrestres, así como el entendimiento institucional parecen situar al puerto Bahía de Algeciras y, en particular a las instalaciones en los municipios de San Roque y La Línea de la Concepción en el inicio de un nuevo ciclo de desarrollo, en el que la actividad portuaria gozará de unas amplias posibilidades de crecimiento.

3. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

3.1. Objetivos generales

De acuerdo con la problemática detectada y las potencialidades estimadas, el principal objetivo del Plan Especial es lograr compatibilizar dos metas básicas:

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la eficacia funcional de las operaciones portuarias, lo que implica:
  - Accesos capaces y una estructura interna eficiente.
  - Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
  - Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas asociadas al tráfico marítimo.

- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
  - Definir las operaciones de vocación puerto-ciudad, en el puerto de La Línea de La Concepción.
  - Precisar la regulación de aquellos tramos de la zona de servicio en los que se admiten usos recreativos.

3.2. Objetivos concretos

La compatibilización de ambas series de objetivos se traduce en los siguientes objetivos concretos:

Relativos a los accesos y estructura viaria interna:

- Resolver su acceso viario y dotar a la plataforma de Campamento de una estructura interna que, asegurando la accesibilidad a todas sus áreas, permita una flexible distribución de su superficie entre potenciales concesiones del dominio público, de características diversas, y sea, por tanto, capaz de acoger una gran variedad de demandas portuarias.
- Definir el acceso y la red interior ferroviaria que de servicio a la plataforma de Campamento, localizando una estación de clasificación.
- Diseñar una estructura viaria para el puerto de la Línea de la Concepción, que asegure accesos independientes a la estación marítima y al núcleo terciario-comercial y evite las interferencias que las colas de entrada a Gibraltar puedan provocar sobre el acceso al puerto.

Relativos a la ordenación

- Dotar de una ordenación general a la plataforma de Campamento y al puerto de La Línea de la Concepción.
- Clarificar la distribución de actividades en la zona de servicio.

Relativos a la Normativa

- Establecer una normativa diferenciada, que tome en cuenta la función y situación de cada área.
- Dentro del marco anterior, en las áreas comerciales, particularmente en Campamento, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, de forma a dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.
- Definir los contenidos de las áreas con vocación puerto ciudad.

4. ORDENACIÓN ADOPTADA

4.1. Elementos de ordenación

Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio: el Esquema Director y la Calificación del Suelo, que comprende, a su vez, la definición de la Red Viaria y los Espacios Libres y la Normativa.

Esquema Director

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

> Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.
>
> Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización, aprobado por el Ministerio de Fomento en 1998 y modificado por la Orden FOM de 13 de febrero de 2007.

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

Dado que, la zona de servicio del Puerto Bahía de Algeciras se extiende a través de cinco términos municipales, en cada uno de los cuales posee instalaciones específicas, la elaboración del esquema director se ha realizado a dos niveles. En primer lugar, a nivel del conjunto de la Bahía de Algeciras, lo que permite disponer de un esquema de aprovechamiento portuario de la misma y comprender el papel de cada pieza en el funcionamiento global del puerto. En segundo lugar, se ha elaborado un Esquema Director para los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, en el que se desciende más al detalle de la organización funcional del puerto en estos municipios.

En el Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía, se trata de establecer, por una parte, la vocación particular de cada uno de los enclaves terrestres en la organización general del puerto y recoge, por tanto, los objetivos de la Autoridad Portuaria en cuanto a la distribución espacial de las

tareas, la especialización consecuente de sus instalaciones, así como la previsión de desarrollo morfológico de las plataformas y muelles operativos. Por otra parte, trata de establecer el marco de conexiones terrestres y accesos del conjunto de la zona de servicio, tanto viarios, como ferroviarios.

La vocación de las distintas áreas se concreta mediante su clasificación en los grandes componentes del tráfico y la actividad portuaria, distinguiendo entre terminales de graneles, sólidos o líquidos, plataformas dedicadas a mercancía general y contenedores, instalaciones para pasajeros y Ro-Ro, áreas pesqueras, náutico-deportivas, administrativas, de puerto-ciudad, etc.

En el Esquema Director de ordenación portuaria de San Roque y La Línea de la Concepción, se trata de detallar la organización funcional del puerto, para lo cual se utilizan como elementos principales de definición los siguientes:

- *La delimitación de la zona de servicio* establecida por el vigente Plan de Utilización.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas *áreas funcionales* destinadas globalmente, cada una, a una labor portuaria específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado en 1998 y modificado por la Orden FOM de 13 de febrero de 2007 y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. Son las siguientes:

Área comercial MERCANCIA GENERAL, CONTENEDORES, RO-RO Y CONSTRUCCIONES ESPECIALES
Área comercial PASAJEROS Y RORO
Área comercial GRANELES LÍQUIDOS
Área comercial POLIVALENTE
Área LOGISTICA
Área de CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL
Área LÚDICO-COMERCIAL Y NÁUTICO-DEPORTIVA
Área de PROTECCIÓN
Área de RESERVA

- *Las zonas con regímenes administrativos singulares,* que definen recintos de acceso controlado, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiendo por tales

aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.

- *Las conexiones infraestructurales* de la zona de servicio con el exterior, el viario principal de ésta y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en los planos de ordenación nº V.1, para el conjunto de la bahía, y nº V.2 para la zona de servicio incluida en los municipios de San Roque y la Línea de la Concepción, y se describe en el siguiente apartado.

La calificación del suelo

La calificación del suelo se realiza en el presente Plan especial a través de la definición de los espacios de uso público (viario y espacios libres) y de la Normativa.

Definición de la red viaria y los espacios libres

Tiene por objeto precisar los espacios que permanecerán de uso público en el seno de la zona de servicio del puerto, sin que puedan ser ocupados por actividades privadas o institucionales permanentes.

Complementan al Esquema Director, estableciendo el esqueleto, la estructura funcional de las plataformas terrestres, que dará servicio y soportará a las actividades portuarias y definiendo con precisión la ordenación y la delimitación de las distintas áreas y parcelas. No obstante, es conveniente señalar el distinto carácter que algunos elementos viarios y de espacios libres tienen en los puertos en relación a lo que ocurre en las ciudades, debido a la diferente dinámica que tienen y a las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos.

En efecto, en las ciudades, la mayoritaria propiedad privada del suelo hace que la cantidad y localización, tanto del viario, como de los equipamientos, sea condición indispensable para garantizar la dotación de servicios necesarios en parcelas y actividades privadas, por lo que se consideran una de las determinaciones de los planes con mayor importancia jurídica (propiedad pública), a las que se confiere una validez permanente en el tiempo.

En los puertos, la situación es bien diferente. Primero, porque no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público, en la que, la Autoridad Portuaria es la única gestora del

suelo y no se generan, por tanto, plusvalías inmobiliarias. Segundo, porque los puertos constituyen áreas económicas sometidas directamente a la evolución del comercio marítimo internacional, donde la volatilidad de los tráficos y la variabilidad de la demanda exige una continua adaptación de sus instalaciones a nuevas necesidades y, por tanto, una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.

De esta manera, mientras en las ciudades, la fijación y localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas, máxime en el contexto de la extraordinaria dinámica de crecimiento del tráfico en la Bahía que obliga, como se ha dicho, a continuas remodelaciones de lo existente.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso continuo de adaptación a la demanda, que exige su actividad.

En ese sentido, en el presente Plan Especial y tal como recoge la normativa, se ha optado por establecer dos tipos de elementos viarios, los vinculantes y los indicativos. Los primeros, el viario principal, conforman una estructura viaria que asegura las conexiones terrestres básicas del puerto y que se estima deben permanecer a medio o largo plazo. Los segundos completan esta estructura proporcionando acceso a los muelles y al interior de algunas áreas específicas, pero son susceptibles de modificación a corto plazo, cuando las circunstancias así lo requieran.

La normativa

Se entiende por normativa el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio. Comprende tres tipos de determinaciones:

- La definición de *las Áreas de Normativa*, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las *Normas Generales*, relativas a las disposiciones generales, régimen del suelo y procedimientos.
- Las *Normas Particulares para cada área,* que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada parcela de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:

Las alineaciones y condiciones de parcelación
Las condiciones de edificación
Las condiciones de uso
Las condiciones de acceso y aparcamiento
Las condiciones de tramitación y desarrollo

Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Capítulo segundo del Título II de las Normas Urbanísticas.

4.2. Esquema Director

4.2.1. Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía (Plano IV.3)

Parece evidente que la ordenación de la zona de servicio incluida en cualquiera de los municipios de la bahía debe enmarcarse en una concepción de conjunto de la ordenación portuaria de la Bahía de Algeciras, en cuyo contorno se despliegan diversos enclaves dedicados a estas actividades o susceptibles de ser acondicionados al efecto.

Sin embargo, resulta también evidente que no es el Plan Especial del suelo portuario de los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque el instrumento competente para establecer la ordenación portuaria del conjunto de la bahía, sino que, más bien a la inversa, aquel debería tener como punto de partida a ésta. O, lo que es lo mismo, el Plan Especial debería partir de una ordenación previa del conjunto de la bahía formulada por las instancias e instrumentos pertinentes.

Y, así es, en efecto. Tal como se ha visto, diversos documentos de planificación han ido configurando el marco global de aprovechamiento portuario de la Bahía de Algeciras y dando forma, mediante proyectos de diverso nivel de definición, a las previsiones de su desarrollo en el futuro.
El modelo de aprovechamiento portuario de la Bahía más elaborado es el promovido por la Autoridad Portuaria en el Plan de Utilización de sus espacios portuarios, aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, en 1998, tras un período de consultas e informes de todas las instituciones involucradas en la gestión del ámbito.

Como se ha indicado anteriormente, el Plan de Utilización de 1998 procedió, por una parte, a desafectar del dominio público portuario y restituir al dominio público marítimo terrestre distintos tramos de la costa de la Bahía, fundamentalmente aquellos con morfología de playa y, por tanto, de especial interés paisajístico y recreativo (playas de La Línea de la Concepción, Palmones, El Rinconcillo, Getares, etc.). Por otra parte, el Plan estableció un modelo de usos globales, en el que estaba implícita una cierta especialización de cada uno de los enclaves, aún en el contexto de las incertidumbres que todavía envolvían el futuro de algunos de ellos. Con estas dos

acciones, de hecho, el Plan de Utilización confeccionó un primer modelo de ordenación portuaria de la Bahía que se basaba en los siguientes rasgos:

- Selección de cinco enclaves portuarios en la bahía de Algeciras:
    - En La Línea de la Concepción, el conjunto de instalaciones de su puerto.
    - La plataforma portuaria de Campamento (antes Crinavis), en los municipios de San Roque y La Línea de la Concepción.
    - Las instalaciones de CEPSA, también en San Roque.
    - Instalaciones de Gibraltar Intercar y Acerinox, en el municipio de Los Barrios
    - El complejo portuario de Algeciras

- Entre cada dos enclaves consecutivos, se intercalan tramos de costa sin aprovechamiento portuario, bien por desafectación del dominio público portuario (La Línea-Campamento, Acerinox-Algeciras), bien por su calificación como protección o reserva portuaria, para garantizar una gestión unitaria de la lámina de agua.

- La especialización de algunos enclaves en uno o varios usos globales principales. Así :
    - El tramo de CEPSA, se le dio un uso global de graneles líquidos
    - Las instalaciones de Los Barrios, se especializa en graneles sólidos
    - Algeciras, en mercancía general-contenedores, graneles líquidos y pasajeros-Ro-Ro
    - Únicamente, Campamento, sin uso portuario definido ("reserva") y una parte de La Línea de la Concepción ("reserva" y "polivalente"), quedaban sin una especialización precisa.

Desde la fecha de elaboración del Plan de Utilización de 1996, su aprobación en 1998, y tras la modificación en 2006 y posterior aprobación por la Orden FOM 428/2007, de 13 de febrero, las expectativas de desarrollo portuario de la Bahía de Algeciras se han ido concretando mediante:

- Los objetivos y previsiones de la Autoridad Portuaria, expuestos en su Plan Director del Puerto de 2001, donde, además de optar por desarrollar el tráfico de mercancía general y contenedores en las plataformas de Campamento, se diseña la nueva morfología portuaria de este enclave, al mismo tiempo que se planifica el desarrollo en Algeciras de una nueva y amplia plataforma para contenedores, mercancía general, pasajeros y Ro-Ro, localizada en lo que se denomina Isla Verde Exterior, tras la evaluación de varias alternativas.

- Los proyectos concretos de las empresas industriales con instalaciones portuarias asentadas en la costa de la Bahía, que prevén la construcción de nuevos muelles, prolongando las plataformas actuales.

Con estas precisiones el modelo de ordenación o aprovechamiento portuario de la Bahía de Algeciras queda en gran medida definido y es el que sirve de base al Esquema Director de Ordenación Portuaria de la Bahía recogido en este Plan Especial que, esquemáticamente recoge las siguientes áreas funcionales:

Comerciales:

Pasajeros y Ro-Ro, que incluye las áreas destinadas a esta función actualmente en Algeciras, más las que se prevé desarrollar en La Línea de la Concepción.

Mercancía General, Contenedores, Pasajeros, Ro-Ro y Construcciones Especiales, que incluye todas las plataformas destinadas actualmente a estas funciones en Algeciras (Isla Verde, El Navío), más las áreas que se acondicionarán para ello en Campamento o las de nueva creación, tanto en Algeciras (Isla Verde Exterior), como en Campamento.

Graneles Líquidos, referida al enclave existente en Algeciras (Isla Verde) y a las instalaciones de CEPSA, en San Roque.

Graneles Sólidos, para las actuales instalaciones de Gibraltar Intercar y Acerinox, en Los Barrios.

Otras:

Logística, que incluye la zona de naves y almacenes situada en el arranque de Isla Verde en Algeciras, así como la banda de este tipo de establecimientos prevista en Campamento, al este del trazado ferroviario.

Administración Portuaria, que incluye las áreas administrativas, existentes y propuestas, en Algeciras.

Pesquera, referida al enclave pesquero de Algeciras.

Náutico-deportiva, referida al área del Saladillo, en Algeciras, y a las instalaciones existentes y previstas en La Línea de la Concepción.

Puerto-Ciudad, aplicada a los enclaves con esta vocación en Algeciras.

Reserva o Protección Portuaria, que incluyen los tramos de costa así calificados en el Plan de Utilización en los municipios de Algeciras, Los Barrios y San Roque.

Esta áreas funcionales deberán ser precisadas y desglosarse en otras más concretas, estableciendo, en su caso, usos característicos y compatibles, en cada uno de los esquemas funcionales de los diferentes Planes Especiales en que se descompone la ordenación del conjunto de la Bahía.

Por su parte, en relación al esquema de conexiones terrestres, tanto viarias como ferroviarias, la acción de proyecto y construcción de las instituciones competentes en la materia han ido asimismo definiendo un esquema general de articulación infraestructural de la bahía, como resultado fundamentalmente del desarrollo del Plan Director de Infraestructuras del Estado (1993-2007) y del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1997-2007, que tienen su relevo a nivel nacional en el Plan Estratégico de Infraestructuras (PEIT) y a nivel autonómico en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA (2007-2013) .

En líneas generales, el modelo viario resultante se apoya básicamente sobre:

- La carretera nacional 340 que, con sección de autovía, discurre por todo el arco de la Bahía, sirviendo de colector/distribuidor del tráfico generado por la relación con Cádiz, Sevilla o Málaga y, a través de estas últimas, con el resto del continente.

- Una serie de penetraciones desde la CN-340 hacia los diferentes enclaves portuarios que se concretan en:

    - Los accesos Norte y Sur, a las instalaciones de Algeciras, así como el acceso a través del casco urbano y de la entrada tradicional al puerto.
    - Los accesos directos a Acerinox y Gibraltar-Intercar, a partir de sendos enlaces sobre la CN-340.
    - El acceso actual desde la CN-340, a través de la CN-351 a CEPSA, Campamento y a La Línea de la Concepción.
    - El proyecto de variante de la CN-351, mediante un ramal en “L”, que rodea la zona urbanizada de Campamento y que dotará de un acceso más directo a sus instalaciones portuarias.

En cuanto al esquema ferroviario, el trazado existente en la línea Bobadilla-Algeciras entra en la Bahía por el curso del Guadarranque y se dirige hacia la estación de Algeciras, desde donde continúa al puerto. De esta línea parte un ramal hacia el polígono industrial de Campamento.

El Esquema Director recoge, en el exterior de la zona de servicio, la estación de clasificación ligada al desarrollo de la zona de actividades logísticas y, con repercusión en el interior, el proyecto de una bifurcación del ramal ferroviario del polígono industrial de Campamento, mediante un nuevo trazado que accedería a la plataforma portuaria de Campamento, única infraestructura ferroviaria nueva que se propone para completar la red existente.

4.2.2. Esquema Director en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque (Plano V.1)

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto, para la zona de servicio del puerto en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, son los siguientes:

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en 1998 por el Ministerio de Fomento y su modificación en 2007, para los municipios de La Línea de la Concepción y de San Roque.

ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen o se prevé que cumplirán las distintas áreas de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria. Se diferencian así, las áreas asociadas directamente al movimiento de mercancías o pasajeros en los muelles, distinguiendo aquellas especializadas en algún tipo en particular, de las que pueden atender a varios tipos, las que concentran las labores de reparación e industria naval o de aquellas que, globalmente, se destinan a almacenaje o a actividades náutico deportivas.

Conviene subrayar, no obstante, que la especialización de las áreas portuarias no puede definirse con total precisión en todos los casos, ya que, tan necesario es para los puertos disponer de zonas especialmente diseñadas y acondicionadas para acoger tráficos específicos, como contar con áreas multipropósito, donde poder dar cabida a la gran variedad de demandas que puede generar el tráfico marítimo. Esta paradójica doble exigencia (de especialización, por un lado, y de polivalencia, por

otro), hace que en la definición de las áreas funcionales se hayan establecido unas, perfectamente identificables por su especialización, mientras otras recogen una cierta variedad de posibilidades funcionales y que, en algunas, se haya señalado un uso global característico, que expresa la vocación funcional del conjunto del área, y uno o varios usos compatibles, es decir, que pueden igualmente establecerse en el área, en caso de que aparezcan demanda en ese sentido.

Como se ha indicado, en general, las áreas funcionales del presente Plan Especial responden, tanto en su denominación, como en su asignación espacial, a lo previsto en el Plan de Utilización, con ligeras matizaciones. En conjunto, se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas (accesibilidad, instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En ese sentido, se califican:

- Como área funcional *Comercial de Mercancía General, Contenedores*, Ro-Ro y Construcciones Especiales, la inmensa mayor parte de la plataforma de Campamento, incluidas la ampliación en curso hacia el sureste. Además de este uso característico, que refleja la vocación general del área, se consideran usos compatibles los de construcción y reparación naval, para el caso de que fuera necesario ampliar las instalaciones actualmente existentes en la zona occidental de la plataforma, y el polivalente, en la medida en que puedan presentarse demandas diversas que deban ser atendidas en este lugar. En el Plan de Utilización el conjunto de esta plataforma estaba calificada como Reserva, por lo que el Plan Especial no hace sino desarrollar o concretar la vocación de esta área.

- Como área funcional *Comercial Pasajeros y Ro-Ro*, una plataforma cuya construcción está prevista en el dique del puerto de La Línea de la Concepción, al final de los actuales terrenos del puerto, tal como está actualmente definida en los proyectos. Además de este uso característico, que refleja la vocación general del área, se considera uso compatible el de “Mercancía General y Contenedores”. El Plan de Utilización incluía el área inmediata a esta nueva plataforma en el uso global polivalente, por lo que el presente Plan Especial no hace sino concretar la referida calificación.

- Como área funcional *Comercial Graneles Líquidos*, los espacios dedicados actualmente a este tipo de tráfico en San Roque, es decir, el tramo de la zona de servicio en el que ubican las instalaciones portuarias de CEPSA, pantalanes y

monoboya, y las de la Confederación. El Plan de Utilización asignaba el mismo uso global a este tramo de la zona de servicio.

- Como área funcional *Comercial Polivalente*, un área situada al Norte del área de reparación naval, en la que pueden localizarse actividades portuarias diversas. En el Plan de Utilización el conjunto de esta plataforma estaba calificada como Reserva, por lo que el Plan Especial no hace sino desarrollar o concretar la vocación de esta área.

- Como área funcional *Logística*, la banda de terrenos que quedan situados al noreste del haz de vías de ferrocarril previsto en la plataforma de Campamento, en la que se situarán naves y almacenes. Tal como se ha indicado, en el Plan de Utilización, el conjunto de la plataforma de Campamento estaba calificada como Reserva, por lo que el Plan Especial no hace sino desarrollar o concretar la vocación de esta área.

- Como área funcional de *Construcción y Reparación Naval*, las instalaciones de este tipo actualmente existentes en la plataforma de Campamento, así como su posible ampliación hacia el norte. Tal como se ha indicado, en el Plan de Utilización, el conjunto de la plataforma de Campamento estaba calificada como Reserva, por lo que el Plan Especial no hace sino desarrollar o concretar la vocación de este área.

- Como área funcional *Lúdico-Comercial* y *Náutico-Deportiva*, el conjunto de plataformas existentes y previstas en el puerto de la Línea de la Concepción en torno a las dos dársenas deportivas proyectadas. El Plan de Utilización ya calificaba estas áreas, en su antigua configuración, con los usos globales náutico-deportivo, terciario y no portuario lúdico-comercial, asimilables al propuesto.

- Por su carácter complementario de las actividades náutico-deportivas y por la posibilidad que ofrecen de conseguir amplios espacios públicos bien acondicionados en borde de mar, el mantenimiento del control portuario de estas plataformas, al mismo tiempo que se destinan parcialmente a usos principalmente ciudadanos cuenta con una amplia experiencia en España, con actuaciones tan emblemáticas como las de Barcelona (Port Vell), Tarragona (Dársena deportiva y área comercial), Castellón (Plaza del Mar), Alicante (Panoramics), Ceuta (Poblado Marinero), Santa Cruz de Tenerife (Parque Marítimo César Manrique), La Coruña (muelle de trasatlánticos), Bilbao (operación de Abando), La Coruña (El Muelle), etc. En la mayoría de ellas, las inversiones necesarias para la urbanización del conjunto y la

construcción de los espacios libres y paseos de uso público se consiguen a través de la rentabilidad que proporcionan algunos usos comerciales o terciarios que hacen viable la operación.

- Como área funcional de *Reserva Portuaria*, el tramo de la zona de servicio situado entre la plataforma de Campamento y el pantalán existente al noroeste, de unos 350 metros de longitud, al que el vigente Plan de Utilización confiere idéntico uso global.

- Como área funcional de *Protección*, el dominio público portuario, situado a ambos lados del área de graneles líquidos, entre ésta y el límite del municipio de San Roque, por el Oeste, y hasta el tramo de *Reserva Portuaria*, por el este. Ambos tramos tienen idéntica calificación en el vigente Plan de Utilización.

En la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios dependientes de la A.P.B.A., redactada de acuerdo con la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, aprobada por Orden FOM de 13 de febrero de 2007, se establece una distribución por áreas de los usos básicos, como son: Comercial, Náutico-Deportivo, Pesquero, Complementario, Mixto Náutico-Deportivo y Comercial, No Portuario y de Reserva. Dentro de estos usos básicos se han establecido una serie de categorías de uso que vienen a precisar el tipo de actividad, pero que no tienen carácter vinculante.

La asignación de usos a las áreas funcionales de La Línea de la Concepción y de Campamento son las siguientes:

La Línea de la Concepción:

A la plataforma actualmente existente, adosada al dique de Levante, se le asigna el uso NO PORTUARIO con la categoría de Lúdico-Comercial en base a lo establecido en el Plan de Utilización. A la parcela situada entre el acceso al puerto y la entrada a Gibraltar, se le asigna el uso complementario de infraestructuras. Al contradique, así como a las áreas de nuevo desarrollo previstas entre éste y el área lúdico-comercial, se les asigna el uso náutico-deportivo. A la nueva plataforma proyectada en el dique de Levante, así como a éste hasta su extremo final, se les asigna el uso comercial polivalente, mientras al primer tramo del dique de Levante se le califica como complementario de infraestructura.

Campamento (San Roque):

Al área asociada al dique de reparación naval se le asigna el uso portuario complementario de reparación e inspección de buques. Al área en torno a la dársena existente se le asigna el uso portuario comercial de mercancía general, contenedores, ro-ro y construcciones especiales. Al resto de la plataforma con acceso a muelle se le asigna el uso portuario comercial mercancía general, contenedores y ro-ro. A la banda de la plataforma adosada al núcleo urbano de Campamento se le asigna el uso portuario complementario de logística, mientras que a aquélla situada entre la anterior y el resto de la plataforma, se le asigna el uso portuario complementario de infraestructuras. La franja costera situada entre las instalaciones de Campamento y el pantalán de embarcaciones, tiene asignado el uso de RESERVA para Protección con Tolerancia Recreativa, asignando la categoría de reserva para desarrollo portuario a los primeros 120 metros al norte de las instalaciones portuarias. Finalmente, al dique exento proyectado se le asigna el uso portuario comercial polivalente.

ZONA CON RÉGIMEN ADMINISTRATIVO SINGULAR

Dados los problemas de seguridad, tanto de mercancías, como de personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria y objetivo de este Plan promover una precisa delimitación de las áreas comerciales del puerto que precisan algún tipo de control del acceso. Este objetivo requiere la delimitación de los recintos que disponen de un régimen administrativo singular.

En la zona de servicio objeto del presente Plan Especial se delimita un único recinto de acceso controlado, en Campamento, que incluye el conjunto de la plataforma existente. De esta forma, el conjunto de las instalaciones tendrán un único acceso viario, situado al este, con un control en el punto de entrada y podrá funcionar en su conjunto como un recinto aduanero.

También podría considerarse como recinto de acceso controlado el área de uso global comercial, pasajeros y ro-ro que se dispone en el puerto de La Línea de la Concepción, aunque con un contenido monofuncional (estación marítima).

En el resto de la zona de servicio, no se prevé el establecimiento de un control de acceso.

CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

Los principales elementos a este nivel son (plano V.2):

- *La definición del acceso y viario interno a la plataforma de Campamento* que se compone de los siguientes elementos:

    - El acceso se prevé en un punto muy próximo al actualmente existente, situado en su parte oriental, en que terminaría la variante de Campamento de la CN-351 que, en realidad, configura un nuevo elemento viario que conecta directamente la CN-340 con las instalaciones de Campamento.

    - La estructura viaria interna se reduce a un vial que, partiendo de una glorieta distribuidora situada a continuación del acceso, se dirige hacia el oeste con un trazado sensiblemente paralelo al límite de la zona de servicio, inmediatamente al norte de la prevista estación de clasificación. Este vial es el único principal que se proyecta en Campamento y podría dar servicio, tanto a las plataformas portuarias, como a la banda de actividades logísticas prevista en la trasera de la plataforma.
    - El acceso ferroviario, que se prevé entrará en el puerto por el oeste en dirección perpendicular a la costa y que gira inmediatamente hacia el este para seguir una dirección sensiblemente paralela a la costa, desplegándose en una estación de clasificación, cuyo diseño detallado habrá de proyectarse en su momento.

- *La definición de la red viaria en el enclave de La Línea de la Concepción,* que se compone de los siguientes elementos

    - Un vial principal de cierta capacidad, que prolonga el actualmente existente como entrada principal y que discurre adosado al dique de Levante. Su función es dotar de acceso, tanto a la estación marítima, que podría situarse en su extremo, como a la zona prevista para actividades de puerto-ciudad, comerciales y terciarias, situadas en la parte oriental.
    - Dos viales con categoría de principales, pero de menor entidad que dotan de acceso al resto de la zona de puerto-ciudad y el Pantalán de San Felipe.

4.3. Calificación del suelo

4.3.1. Red viaria y espacios libres (Plano V.2)

La organización del viario y los espacios libres en la zona de servicio se realiza estableciendo, por un lado, dos tipos de elementos viarios, los vinculantes y los indicativos y, por otro, identificando la

localización de los espacios libres o de las áreas en las que éste puede considerarse el uso pormenorizado.

Los elementos vinculantes de la red viaria están constituidos por el nivel jerárquico del viario principal y por los muelles. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y los viales principales internos, descritos en el apartado anterior, tanto en Campamento, como en La Línea de la Concepción.

El viario secundario se considera no vinculante y, por tanto, tiene un objetivo puramente indicativo. En el ámbito del presente Plan Especial, se diseñan elementos viarios secundarios, tanto en Campamento, como en las instalaciones de La Línea de la Concepción. Su objetivo es garantizar la existencia de una estructura viaria mínima que permita el otorgamiento de concesiones sin necesidad de ulteriores precisiones y responde, por tanto, a una lógica de tamaños de parcelas o manzanas que puedan ser operativas en cada una de las áreas. La red viaria secundaria podrá ser completada o modificada por la Autoridad Portuaria a medida que las demandas de suelo vayan concretándose.

En cuanto a los espacios libres, el plan califica como tales:

- Una banda a lo largo de la plataforma de La Línea de la Concepción, sobre la que ya se ha acondicionado un paseo marítimo peatonal.
- Los dos tramos de la zona de servicio, en el municipio de San Roque, calificados como de reserva portuaria por el Plan de Utilización y en los cuales se permiten actividades recreativas, lo que hace aconsejables otorgarles el uso pormenorizado de espacios libres.

4.3.2. Normativa

La normativa del presente Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en una serie de áreas sujetas a unas condiciones urbanísticas y de desarrollo homogéneas: las áreas de normativa.

Se establecen ocho áreas de normativa propiamente dichas, es decir, con un ámbito espacial claramente definido, a las que se añaden dos más, referidas una a la red viaria y otra a los espacios libres. Los criterios de diferenciación de estas áreas son propiamente urbanísticos y fundamentalmente referidos a las condiciones de edificación y uso que requieren y se permiten. No coinciden, por tanto, totalmente con las áreas funcionales establecidas en el Esquema Director,

exclusivamente caracterizadas por su especialización en un tipo de tráfico o tarea portuaria y que pueden incluir parcelas con características urbanísticas muy diferentes, como ocurre en el área náutica deportiva. No obstante, en la medida en que algunas funciones llevan aparejada una morfología característica, se producen coincidencias importantes entre ambos tipos de áreas, las de normativa y las funcionales.

Debe subrayarse que los terrenos incluidos en el área funcional de "Protección", se han calificado en el presente plan con un uso pormenorizado de espacios libres, por lo que no constituyen un área de normativa, sino que se incluyen en la de espacios libres.

Las condiciones de edificación se refieren fundamentalmente a la ocupación máxima de la parcela por la edificación, a la altura de ésta y a la edificabilidad. En los criterios utilizados para definir estos parámetros se han tratado de recoger dos exigencias básicas y una diferencia sustancial con las áreas urbanas. Las exigencias consideradas han sido:

- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.
- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de los parámetros contenidos en el planeamiento urbanístico.

En lo referente a la diferencia entre las áreas propiamente portuarias y las urbanas, se ha considerado el hecho de que, mientras en las urbanas, el agotamiento (y aún la superación) de la edificabilidad permitida es el objetivo perseguido por todos los promotores privados de edificación, porque el valor de ésta aumenta proporcionalmente a aquella, en los puertos, la edificabilidad proyectada responde exclusivamente a las necesidades funcionales de la actividad, ya que de construirse más de lo necesario se aumentan innecesariamente los costos sin conseguir ventaja alguna, ya que el exceso no puede venderse ni alquilarse. De esta forma, mientras en las ciudades se debe ser muy estricto en edificabilidades o alturas, en las áreas comerciales de los puertos, donde se produce la actividad portuaria, una cierta holgura en las condiciones de edificación permite aumentar la variedad de demandas que pueden acogerse, sin que la cantidad global de edificación aumente en la misma proporción.

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha recurrido a utilizar un clasificación genérica de los mismos, del tipo de las contenidas en los planes urbanísticos, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, y completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha

tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

Con estos criterios, las áreas de normativa adoptadas son las siguientes:

- El *área de normativa Almacenaje y Logística*, que abarca la banda de terrenos situados en la trasera de la plataforma de Campamento y que se destinan para la construcción de naves y almacenes.
- El *área de normativa de Almacenaje Descubierto*, destinada a acoger y regular los terrenos de la zona de servicio que se destinan preferentemente al almacenaje de mercancías unitizadas al aire libre y, en particular, contenedores y plataformas rodantes o Ro-Ro. Esta área de normativa comprende dos subáreas que ocupan la mayor parte de la explanada de Campamento. La primera de las subáreas se destina para mercancías en general, contenedores y Ro-Ro, destinándose la otra, que se corresponde con la parte central de la explanada y que rodea la dársena de 300 x 200 metros y -19,00 metros de profundidad, además de para ese mismo uso comercial -para el que en principio se reserva la explanada de Campamento- para acoger aquellas construcciones especiales, tanto en hormigón como en metal, que por sus grandes dimensiones tipo "off–shore" no se puedan acometer en otro lugar. En este área de normativa, se opta por una doble regulación de la ocupación del suelo por la edificación, en la que, si bien es relativamente elevada al calcularse por parcela (80%), debe ser muy reducida al computarse globalmente en todo el área (20%). Con esta precisión se quiere garantizar la posibilidad de que nuevas concesiones, complementarias de las existentes, requieran la construcción de edificaciones asociadas a las plataformas de contenedores y Ro-Ro, manteniendo el conjunto como un área básicamente libre de edificación.
- El área de normativa de *Graneles Líquidos*, que se aplica al tramo del municipio de San Roque en el que actualmente se desarrolla la actividad de carga y descarga de este tipo de mercancías (petróleos y sus derivados, agua, etc.). La inexistencia de plataformas portuarias en este área limita la posibilidad de edificar a las instalaciones imprescindibles para su función de carga y descarga de líquidos.
- El área de normativa de *Construcción y Reparación Naval*, donde se continuaría concentrando las actividades más propiamente industriales del puerto en relación con el buque. Con una baja ocupación de suelo incluye las instalaciones existentes en Campamento y, también, un pequeño enclave previsto para este fin en La Línea de la Concepción, orientado a embarcaciones deportivas.

- El área de normativa de *Pasajeros y Ro-Ro,* abarca los terrenos que el plan destina a acoger una nueva Estación Marítima en el puerto de la Línea de la Concepción, a localizar sobre una nueva plataforma que se construiría en la parte más alejada del dique.
- El área de normativa *Comercial-recreativa* que comprende un subárea del puerto de La Línea de la Concepción situados en torno a las nuevas dársenas deportivas previstas.
- El área de normativa Náutico-deportiva constituida por seis pequeñas subáreas del puerto de La Línea de la Concepción, en los que se localizan los edificios de apoyo a la actividad náutica (clubs, etc.).
- El área de normativa de *Reserva Portuaria*, también coincidente con el área funcional y el uso global del mismo nombre, en la que se regulan las posibilidades de desarrollo de instalaciones portuarias, así como las provisionales compatibles con su finalidad.

Estas áreas de normativa, cuya regulación precisa se recoge en el título II de la Normativa, se completan como se ha indicado, con la regulación de la red viaria y de los espacios libres. En estas últimas se precisan los elementos vinculantes y no vinculantes y las posibilidades de modificación o traslado de algunos elementos.

REGLAMENTO QUE REGULA LAS NORMAS PARA LA ACCESIBILIDAD EN LAS INFRAESTRUCTURAS, EL URBANISMO, LA EDIFICACIÓN Y EL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA.

De acuerdo a lo establecido por el DECRETO 293/2009, de 7 de julio, de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía, *por el que se aprueba el reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía,* se incluye en el presente anejo de la Memoria la justificación del cumplimiento de las determinaciones exigidas por el citado Reglamento que resultan de aplicación al Plan Especial como instrumento de planeamiento.

JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO

Decreto 293/2009, de 7 de julio, de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía.

(Publicación del texto original en el BOJA n.º 140 de 21 de julio de 2009

TÍTULO:	PLAN ESPECIAL DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE
UBICACIÓN:	MUNICIPIOS DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION
ENCARGANTE:	AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA DE ALGECIRAS
TÉCNICOS/AS:	MANUEL MATOSES REBOLLO. Arquitecto

ENTRADA EN VIGOR DEL DECRETO 293/2009

PUBLICACIÓN ..... 21 de julio de 2009

VIGENCIA .....21 de septiembre de 2009

RÉGIMEN TRANSITORIO

No será preceptiva la aplicación del Decreto a:

a) Obras en construcción y proyectos con licencia anterior al 21 de septiembre de 2009.

b) Proyectos aprobados por las Administraciones Públicas o visados por los Colegios Profesionales antes del 21 de septiembre de 2009

c) Obras que se realicen conforme a los proyectos citados en el apartado b), siempre que la licencia se solicitara antes del 21 de marzo de 2010.

d) Los proyectos de urbanización que se encuentren en redacción a la entrada en vigor del presente Decreto deberán adaptarse al mismo, salvo que ello implique la necesidad de modificar el planeamiento urbanístico cuyas previsiones ejecutan.

ÁMBITO DE APLICACIÓN:

a) Redacción de planeamiento urbanístico, o de las ordenanzas de uso del suelo y edificación _____ ☒

Redacción de proyectos de urbanización _____ ☐

(rellenar Anexo I)

b) Obras de infraestructura y urbanización_____ ☐

Mobiliario urbano_____ ☐

(rellenar Anexo I)

c) Construcción, reforma o alteración de uso de:

Espacios y dependencias exteriores e interiores de utilización colectiva de los edificios, establecimientos e instalaciones (de propiedad privada) destinadas a un uso que implique concurrencia de público, aunque no se realice obra alguna._____ ☐

Todas las áreas tanto exteriores como interiores de los edificios, establecimientos e instalaciones de las Administraciones y Empresas públicas_____ ☐

(rellenar Anexo II para interiores)
(rellenar Anexo I para exteriores)

d) Construcción o reforma de:

Viviendas destinadas a personas con minusvalía *(rellenar Anexo IV)* _____ ☐

Espacios exteriores, instalaciones, dotaciones y elementos de uso comunitario correspondientes a viviendas, sean de promoción pública o privada _____ ☐

(rellenar Anexo III para interiores)
*(rellenar Anexo I para exteriores excepto los apartados indicados ***)***
*(rellenar Anexo II para instalaciones o dotaciones complementarias de uso comunitario, solo apartados indicados ***)***

e) Sistemas de transporte público colectivo y sus instalaciones complementarias_____ ☐

Anexo V (No redactado)

TIPO DE ACTUACIÓN:

1. Nueva Construcción _____ ☐

2. Reforma (ampliación, mejora, modernización, adaptación, adecuación o refuerzo)_____ ☐

3. Cambio de uso _____ ☐

NOTAS:

— En todos los casos se refiere el reglamento tanto a obras de nueva planta como a las de reforma y cambio de uso. En los casos de reformas o cambios de uso el reglamento se aplica únicamente a los elementos o partes afectadas por la actuación.

— En el artículo 62 del reglamento se recogen los siguientes usos como de pública concurrencia: alojamientos, comerciales, sanitarios, servicios sociales, actividades culturales y sociales, hostelería, administrativos, docentes, transportes, religiosos, garajes y aparcamientos y los recogidos en el Nomenclátor y el Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por el Decreto 78/2002, de 26 de febrero.

ANEXO I

INFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO

(Aplicable a zonas de uso colectivo en edificaciones privadas y a todas las zonas en edificaciones públicas)

1.ª Espacios y elementos de uso público.

	REGLAMENTO	PROYECTO
ITINERARIOS PEATONALES DE USO COMUNITARIO Art. 15/31/32	**TRAZADO Y DISEÑO**	
	— Ancho mínimo ≥ 1,50 mts.	SI
	— Pendiente longitudinal como las rampas (Art. 22)	SI
	— Pendiente transversal ≤ 2 %.	SI
	— Altura de bordillos ≤ 12 cms., y rebajados en pasos de peatones y vados.	SI
	PAVIMENTOS:	
	— Serán antideslizantes en seco y mojado variando la textura y color en las esquinas y en cualquier obstáculo.	SI
	— Los registros y los alcorques estarán en el mismo plano del nivel del pavimento.	SI
	— Si los alcorques son de rejilla la anchura máxima de la malla será de 2 cms.	SI
VADO PARA PASO VEHÍCULOS Art. 16	— Pendiente longitudinal (tramos < 3 mts.) ≤ 8 %. (tramos ≥ 3 mts.) ≤ 6 %.	SI
	— Pendiente transversal ≤ 2 %.	SI
VADO PARA PASO PEATONES Art. 16	— Se situará lo más cerca posible a cada cruce de calle o vía de circulación	SI
	— Las pendientes del plano inclinado entre dos niveles a comunicar: Long ≤ 8 %. Trans. ≤ 2 %.	SI
	— Anchura ≥ 1,80 mts.	SI
	— Rebaje con la calzada = 0 cm.	SI
PASOS DE PEATONES Art. 17 (No en zonas exteriores de viviendas)	— Desnivel: Se salvarán los niveles con vados de las características anteriores. Adoptarán la misma altura que el acerado	SI
	— Dimensiones mínimas de las isletas para parada intermedia: Anchura ≥ 1,80 mts. Largo ≥ 1,20 mts.	SI
	— Prohibido salvarlos con escalones exclusivamente, debiendo completarse o sustituirse por rampas, ascensores o tapices rodantes.	SI
CARRILES PARA BICICLETAS Art. 18	— Pavimento diferenciado en textura y color de itinerarios peatonales	SI
	— Dispondrán de pasos específicos de peatones	SI
	— Cuando discurran paralelos a itinerarios peatonales y calles o viales, el carril reservado para bicicletas discurrirá entre el itinerario de peatones y la calle o vial.	SI
PUENTES Y PASARELAS Y PASOS SUBTERRANEOS Art. 19/20	— Anchura libre de paso en tramos horizontales ≥ 1,80 mts.	--
	— Altura libre mínima en pasos subterráneos ≥ 2,20 mts.	--
	— Las pendientes del plano inclinado entre dos niveles a comunicar: Long ≤ 8 %. Trans. ≤ 2 %.	--
	— Se dispondrá una franja señalizadora de 60 cm de fondo delante de cada rampa	--
	— En pasarelas y puentes se dispondrán barandillas	--
	— En pasos subterráneos, se mantendrá una iluminación permanente y uniforme de 200 lux	--
ESCALERAS Art. 23	— Cualquier tramo de escaleras se complementará con una rampa, tapiz rodante o ascensor.	--
	— Serán preferentemente de directriz recta o curva con radio ≥ 50 mts	--
	— Dimensiones Huella ≥ 30 cms Contrahuella ≤ 16 cms, con tabica y sin bocel _____ ☐ Ancho libre peldaños ≥ 1,20 mts. _____ ☐ Ancho descansillos ≥ Ancho libre peldaños. _____ ☐ Fondo descansillos ≥ 1,50 mts. _____ ☐	--
	— Tramos ≤ 10 peldaños.	--
	— No se admiten mesetas compensadas, las escaleras en ángulo o las partidas permitirán la inscripción de un círculo de 1,20 mts Ø en cada partición.	--
	— Pasamanos a altura ≥ 90 cms. y ≤ 110 cms.	--
	— Si el ancho de la escalera ≥ 4,80 mts se dispondrán barandillas cada ≤ 2,40 mts	--
	— Huellas con material antideslizante.	--
	— Disposición de bandas de diferente textura y color con 0,60 mts. de anchura, colocadas al principio y al final de la escalera.	--

ANEXO I
INFRAESTRUCTURA, URBANIZACIÓN Y MOBILIARIO URBANO

1.ª Elementos de Urbanización e Infraestructura.

	REGLAMENTO	PROYECTO
RAMPAS Art. 22	— Serán preferentemente de directriz recta o curva con radio ≥ 50 mts	SI
	— Anchura libre ≥ 1,50 mts.	SI
	— Pavimento antideslizante.	SI
	— Longitud máxima de un tramo sin descansillos ≤ 9 mts	SI
	— Pendiente Longitud ≤ 3 mts. _____ ≤ 10 %. Longitud ≤ 6 mts. _____ ≤ 8 %. Longitud > 6 mts. _____ ≤ 6 %. transversal _____ ≤ 2 %.	SI
	— Mesetas Ancho ≥ ancho de la rampa Fondo ≥ 1,50 m	SI
	— En el arranque y desembarque de la rampa se dispondrán mesetas de las mismas características que el punto anterior y que contarán con una franja señalizadora del ancho de la meseta y 60 cms de fondo	SI
	— Pasamanos de altura entre 65 y 75 cms y entre 90 y 110 cms	--
	— Si el ancho de la rampa ≥ 4,80 mts se dispondrán barandillas cada ≤ 2,40 mts	SI
	— Barandillas no escalables si el desnivel es superior a 15 cms.	--
*** 1 ASEO DE LOS OBLIGADOS POR NORMATIVA ESPECÍFICA** Art.26/77.1 (No en zonas exteriores de viviendas)	— En caso de existir aseos públicos al menos 1 de cada 10 o fracción será accesible.	--
	— Dotación mínima: Lavabo e inodoro.	--
	— Espacio libre no barrido por las puertas Si solo hay una pieza ≥ 1,20 m Si hay más de una pieza ≥ 1,50 m	--
	— Altura del lavabo comprendida entre 70 y 80 cms.	--
	— Espacio lateral al inodoro ≥ 0,70 mts.	--
	— Altura del inodoro comprendida entre 45 y 50 cms.	--
	— Equipamiento adicional:2 Barras, 1 de ellas abatible para acceso lateral al inodoro Avisador de emergencia lumínico y acústico	--
*** APARCAMIENTOS** Art. 29/30 (No en zonas exteriores de viviendas)	— 1 Plaza cada 40 o fracción.	
	— Situación próxima a los accesos peatonales. Y estarán señalizadas horizontal y verticalmente	
	— Dimensiones Batería: ≥ 5,00 x 3,60 mts* Cordón: ≥ 3,60 x 6,50 mts* *Se permite que la zona de transferencia –1,40 m ya incluida– se comparta entre dos plazas	

2.ª Mobiliario Urbano y señalizaciones

	REGLAMENTO	PROYECTO
MOBILIARIO URBANO Art. 48-59	— Los elementos verticales en la vía pública se colocarán en el tercio exterior a la acera si la anchura libre restante es ≥ 90 cms.	
	— La altura del borde inferior de elementos volados ≥ 2,20 mts.	
	— Las pantallas que no requieran manipulación serán legibles a una altura ≥ 1,60 mts.	
	— No existirán obstáculos verticales en los pasos peatonales.	
	— Los kioscos o terrazas se ubicarán sin interrumpir el paso peatonal del artículo 15	
	— Los semáforos peatonales podrán disponer de pulsadores situados entre 0,90 y 1,20 m.	
	— Los semáforos peatonales dispondrán de señalización sonora para facilitar el cruce	
	— Las cabinas telefónicas tendrán los diales a ≤ 1,20 mts y repisas a ≤ 0,80 mts	
	— Papeleras y buzones. Boca entre 0,70 y 1,20 mts. donde no interfiera el tráfico peatonal	
	— Los bolardos estarán a una altura ≥ 0,70 mts, separados ≥ 1,20 mts	
	— Donde haya asientos o bancos, uno de cada diez o fracción, tendrá estas características: Altura = entre 43 y 46 cms. Fondo entre 40 y 45 cms. Respaldo entre 40 y 50 cms. Reposabrazos a una altura sobre el asiento entre 18 y 20 cms Espacio libre al lado del banco: 0,80 x 1,20 mts.	
	— Altura de grifos y caños en bebederos ≤ 70 cms.	

ANEXO II

EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES FIJOS DE PÚBLICA CONCURRENCIA

(Aplicable a zonas de uso colectivo en edificios privados y a todas las zonas en edificios públicos)

	REGLAMENTO	PROYECTO
RELACIÓN DE USOS AFECTADOS Art. 62	— Alojamientos – Comerciales – Sanitarios – Servicios sociales – Atividades culturales y sociales – Hostelería – Administrativos – Docentes – Transportes – Religiosos – Garajes y aparcamientos – Los recogidos en el Nomenclator y el Catálogo de Espectaculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos de la C.A. de Andalucía, aprobado por el decreto 78/2002, de 26 de febrero	
ESPACIOS EXTERIORES Art. 63	— Las zonas y elementos de urbanización de uso público, situadas en los espacios exteriores de los edificios, establecimientos e instalaciones, cumplirán lo indicado en el apartado de Infraestructura y Urbanización. (Rellenar Impreso de Elementos de Urbanización e Infraestructura en Anexo I).	
ITINERARIOS PRACTICABLES Art 65 (Para contestar afirmativamente a estos apartados hay que cumplir la normativa exigida en todos los apartados siguientes)	— Comunicación entre exterior e interior del edificio, establecimiento o instalación.	
	— En el caso de edificio, establecimiento o instalación de las Administraciones y Empresas Públicas, la comunicación entre un acceso y **la totalidad de sus áreas o recintos**.	
	— En el caso del resto de los edificios, establecimientos o instalaciones (de propiedad privada), la comunicación entre un acceso y **las áreas y dependencias de uso público**.	
	— Las comunicaciones entre los diferentes edificios de un mismo complejo	
	— Para distancias en el mismo nivel ≥ 50 m ó cuando pueda darse una situación de espera se dispondrán zonas de descanso	
ACCESO DISTINTAS PLANTAS Art. 69	— Con independencia de que existan escaleras, **el acceso a las zonas destinadas a uso y concurrencia pública**, situadas en las distintas plantas de los edificios, establecimientos e instalaciones y **a todas las áreas y recintos en los de las Administraciones y Empresas Públicas, se realizará mediante ascensor, rampa o tapiz rodante**.	
	— Los edificios de mas de una planta contarán con la instalación de un ascensor accesible	
*** ACCESO DESDE EL EXTERIOR** Art. 64/72/73/74 (Aplicable para inst. y dot. comunitarias de viv.)	Al menos un acceso desde el exterior deberá cumplir:	
	— No hay desnivel	
	— Desnivel ≤ 5 cms. Salvado con plano inclinado — Pendiente ≤ 25 %.	
	— Desnivel ≤ 5 cms. Salvado con plano inclinado — Ancho ≥ 0,80 mts.	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por una rampa Art.72 — Tramo recto	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por una rampa Art.72 — Ancho ≥ 1,20 mts.	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por una rampa Art.72 — Long. Máxima ≤ 9.00 mts	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por una rampa Art.72 — Pendiente — ≤ 10% (3 mts)	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por una rampa Art.72 — Pendiente — ≤ 8% (6 mts)	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por una rampa Art.72 — Pendiente — ≤ 6%	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por un tapiz rodante según reglamento –Art.73	
	— Desnivel > 5 cms. — Salvado por un ascensor según reglamento –Art. 74	
*** VESTÍBULOS** Art. 66 (Aplicable para inst. y dot. comunitarias de viv.)	— Se podrá inscribir una circunferencia de Ø ≥ 1,50 mts. no barrida por las puertas	
	— Prohibidos desniveles salvados únicamente con escalones, debiendo ser sustituidos o completados por rampas accesibles.	
*** PASILLOS** Art. 66 (Aplicable para inst. y dot. comunitarias de viv.)	— Anchura libre ≥ 1,20 mts. Se permiten estrechamientos puntuales de longitud ≤ 0,50 mts y ancho ≥ 0,90 mts	
	— Prohibidos desniveles salvados únicamente con escalones, debiendo ser sustituidos o complementados por rampas accesibles.	
*** HUECOS DE PASO** Art. 67 (Aplicable para inst. y dot. comunitarias de viv.)	— Anchura de puertas de entrada de ≥ 0,80 mts.	
	— Angulo de apertura de las puertas ≥ 90º	
	— A ambos lados de las puertas existirá un espacio libre horizontal no barrido por puertas Ø ≥ 1,20 mts.	
	— Las puertas serán fácilmente identificables	
	— En las puertas de salida de emergencia se colocará una barra a 0.90 mts. de altura	
	— En puertas transparentes se dispondrán franjas señalizadotas a una altura comprendida entre 0,85 y 1,10 mts y otra entre 1,50 y 1,70 mts.	

	— Si hay torniquetes, barreras, puertas giratorias u otros elementos de control de entrada que obstaculicen el paso, se dispondrán huecos de paso alternativos accesibles.	
	— Las puertas de apertura automática, estarán provistas un mecanismo de minoración de velocidad que no supere 0,5 m/s, dispositivos sensibles que abran en caso de atropamiento y mecanismo manual de parada del sistema de apertura y cierre	
	— La apertura de las salidas de emergencia será por presión simple.	

ANEXO II
EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE PÚBLICA CONCURRENCIA

	REGLAMENTO		PROYECTO
*** ESCALERAS** Art. 70 (Aplicable para inst. y dot. comunitarias de viv.)	— Longitud libre de peldaños ≥ 1,20 mts.		
	— No se admiten escalones sin tabica, con bocel, vuelo o resalto		
	— La tabica será vertical o formará un ángulo con la vertical de 15º		
	— No se admiten mesetas partidas, ni en ángulo, ni escaleras compensadas.		
	— Fondo de las mesetas	Intermedias ≥ 1,20 mts.	
		De acceso ≥ 1,20 mts.	
	— Distancia de la arista de peldaños a puertas ≥ 40 cms.		
	— El resto de parámetros se toman del CTE DB SU 1		
RAMPAS Art. 72	— Directriz recta.		
	— Anchura ≥ 1,20 mts.		
	— Pavimento antideslizante.		
	— Pendiente longitudinal	Longitud ≤ 3 mts. ≤ 10 %.	
		Longitud ≤ 6 mts. ≤ 8 %.	
		Longitud > 6 mts. ≤ 6 %.	
	— Pendiente transversal ≤ 2 %.		
	— Longitud máxima de tramo ≤ 9 mts.		
	— Mesetas.	Ancho ≥ ancho de la rampa	
		Fondo ≥ 1,20 mts	
	— Distancia desde la arista de la rampa a una puerta ≥ 1,20 mts		
	— Pasamanos a una altura entre 0,90 y 1,10 mts.		
ESCALERAS MECÁNICAS Art. 71	— Luz libre ≥ 1,00 mts.		
	— Velocidad ≤ 0,50 mts./sg.		
	— Número de peldaños enrasados a entrada y salida ≥ 2,5 peldaños.		
	— Se dispondrá en el embarque y en el desembarque una anchura ≥ 1,20 m		
TAPICES RODANTES Art 73	— Luz libre ≥ 1,00 mts.		
	— Las áreas de entrada y salida se desarrollan en un plano horizontal.		
	— La pendiente del tapiz ≤ 12 %.		
	— Se dispondrán pasamanos a una altura ≤ 0,90 mts.		
1 ASCENSOR DE LOS OBLIGADOS POR LA NORMATIVA ESPECÍFICA Art. 74	— Puertas de recinto y cabina automáticas, y con indicador acústico.		
	— Anchura de puertas ≥ 0,80 mts.		
	— Fondo de cabina ≥ 1,25 mts.		
	— Ancho de cabina ≥ 1,00 mts.		
	— Equipamiento en interior de cabina	Pasamanos con altura ≥ 0,80 mts. y ≤ 0,90 mts.	
		Botonera. Altura ≤ 1,20 mts	
		Botonera interior. Números arábigos y Braille	
		Señal acústica de apertura automática	
		Señal acústica de parada y verbal de planta	
	— Equipamiento exterior	Botonera exterior. Altura ≤ 1,20 mts	
		Indicador acústico y luminoso en cada planta	
		Número de planta en jamba, en braille y arábigo	
	— Cuando existan aparcamientos en plantas de sótano, el ascensor llegará a todas ellas.		
MOSTRADORES Y VENTANILLAS Art. 81	— Los mostradores tendrán un tramo	Ancho ≥ 0,80 mts. Altura ≥ 0,70 mts. y ≤ 0,80 mts.	
	Hueco bajo mostrador.	Alto /fondo ≥ 0,70 m / ≥ 0,50 m	
	— Las ventanillas de atención al público tendrán una altura ≤ 1,10 mts.		

ANEXO II
EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS O INSTALACIONES DE PÚBLICA CONCURRENCIA

	REGLAMENTO	PROYECTO
MECANISMOS ELECTRÓNICOS Art. 83	— Serán fácilmente manejables. Prohibidos los de accionamiento rotatorio.	
	— Se situarán a una altura comprendida entre 0,90 y 1,20 mts.	
*** 1 ASEO DE LOS OBLIGADOS POR LA NORMATIVA ESPECÍFICA** Art. 77 (Aplicable para inst. y dot. Comunitarias de las viv.)	— Dotación mínima: Lavabo e inodoro.	
	— Espacio libre no barrido por las puertas Si solo hay una pieza . ≥ 1,20 m Si hay más de una pieza ≥ 1,50 m	
	— Un lavabo no tendrá obstáculos en su parte inferior.	
	— Altura del lavabo comprendida entre 70 y 80 cms.	
	— Espacio lateral al inodoro ≥ 0,70 mts.	
	— Altura del inodoro comprendida entre 45 y 50 cms.	
	— Altura borde inferior del espejo ≤ 0,90 mts.	
	— Altura de accesorios y mecanismos ≥ 0,80 mts. y ≤ 1,20 mts.	
	— Equipamiento adicional:2 Barras, 1 de ellas abatible para acceso lateral al inodoro Avisador de emergencia lumínico y acústico	
1 VESTUARIO, 1 DUCHA Y/O 1 PROBADOR DE UTILIZACIÓN COLECTIVA Art. 78	— Vestuario y probador con espacio libre de 1,50 mts. Ø.	
	— Vestuario y probador. Banco: Anchura _____ ≥ 0,50 mts. Altura _____ ≤ 0,45 mts. Fondo _____ ≥ 0,40 mts. Acceso lateral _____ ≥ 0,70 mts.	
	— Vestuario y probador. Altura repisas y perchas entre ≥ 0,40 mts. y ≤ 1,20 mts.	
	— Duchas. Dimensiones mínimas Fondo _____ ≥ 1,80 mts Ancho _____ ≥ 1,20 mts	
	— Duchas. Estará enrasada con el pavimento, y su suelo será antideslizante	
	— Duchas. Altura del maneral del rociador si es manipulable ≥ 0,80 y ≤ 1,20 mts.	
	— Ducha. Banco abatible: Anchura _____ ≥ 0,50 mts. Altura _____ ≤ 0,45 mts. Fondo _____ ≥ 0,40 mts. Acceso lateral _____ ≥ 0,70 mts.	
	— Duchas y Vestuarios. Se dispondrán barras metálicas horizontales a 0,75 mts. de altura	
	— Espacio interior al acceso no barrido por la puerta ≥ 0,70 mts. Ø	
	— Se dispondrá un avisador lumínico y acústico para casos de emergencia	
ESPACIOS RESERVADOS A USUARIOS CON SILLAS DE RUEDAS Art. 76 (En Aulas, Salas de Reuniones, Locales de Espectáculos y Análogos)	— Reservas señalizadas en el Anexo III(del D.293/2009) obligatorias con un mínimo de 2	
	— El espacio reservado será horizontal y a nivel con los asientos	
	— Los espacios reservados estarán integrados con el resto de asientos	
	— En cines, las reservas se situarán o en la parte central o en la superior.	
	— El espacio entre filas será ≥ 0,50 mts	
	— El espacio reservado para usuarios de silla de ruedas será de 0,90 x 1,20 mts	
	Condiciones de los espacios reservados, que estarán señalizados: — Con asientos en graderío: - Se situarán próximas a los accesos plazas para usuarios de sillas de ruedas - Estarán próximas a una comunicación de ancho ≥ 1,20 mts - Las gradas se señalizarán mediante diferenciación cromática y de textura en los bordes - Las butacas dispondrán de señalización numerológica en altorelieve.	
APARCAMIENTOS Art. 90/29/30	— 1 Plaza cada 40 o fracción.	
	— Situación próxima a los accesos peatonales. Y estarán señalizadas	

	— Dimensiones Batería: ≥ 5,00 x 3,60 mts* Cordón: ≥ 3,60 x 6,50 mts* *Se permite que la zona de transferencia –1,40 m ya incluida– se comparta entre dos plazas	

ANEXO III
EDIFICIOS DE VIVIENDAS
(Aplicable a zonas de uso comunitario: elementos comunes)

	REGLAMENTO				PROYECTO
ESPACIOS EXTERIORES Art.101	— Las zonas y elementos de urbanización **de uso comunitario** situadas en los espacios exteriores de las edificaciones de viviendas se ajustarán a lo indicado específicamente para este caso en el apartado de Espacios y elementos de uso público. (Rellenar impreso de Infraestructura y Urbanización en Anexo I, salvo apartados excluidos)				
INSTALACIONES, ESTABLECIMIENTOS Y EDIFICACIONES COMPLEMENTARIAS Art.102	— Se regirán según los "Edificios, establecimientos e instalaciones de concurrencia pública. (Rellenar apartados específicos del impreso de Edificios, establecimientos, e instalaciones de concurrencia pública en Anexo II).				
ITINERARIOS PRACTICABLES (Para contestar afirmativamente a estos apartados hay que cumplir la normativa exigida en todos las apartados siguientes) Art.104	— Áreas y dependencias comunitarias.				
	— La comunicación entre el exterior y las zonas y dependencias comunitarias del interior del edificio.				
	— Los recorridos de conexión en cada planta entre las zonas y dependencias de uso comunitario y las viviendas.				
	— Al menos un recorrido de conexión entre las zonas y servicios de uso comunitario exteriores e interiores y las viviendas.				
	— Al menos un itinerario desde el acceso del edificio hasta la rampa, ascensor o tapiz rodante, o en su caso, a la zona prevista de futura instalación del ascensor.				
ACCESO DESDE EL ESPACIO EXTERIOR Art.105/64	Al menos un acceso desde el exterior deberá cumplir: (si hay varios, será el princip				
	— No hay desnivel				
	— Desnivel ≤ 5 cms. Salvado con plano inclinado		Pendiente ≤ 25 %.		
			Ancho ≥ 0,80 mts.		
	— Desnivel > 5 cms.	Salvado por una rampa Art.72	Tramo recto		
			Ancho ≥ 1,20 mts.		
			Long. Máxima ≤ 9.00 mts		
			Pendiente	≤ 10% (3 mts)	
				≤ 8% (6 mts)	
				≤ 6%	
		Salvado por un tapiz rodante según reglamento – Art.73			
		Salvado por un ascensor según reglamento –Art. 74			
VESTÍBULOS Art.108/66	— Se podrá inscribir una circunferencia de Ø ≥ 1,50 mts. no barrida por las puertas				
	— Prohibidos desniveles salvados únicamente con escalones, debiendo ser sustituidos o completados por rampas accesibles.				
PASILLOS Art.108/66	— Anchura libre ≥ 1,20 mts. Se permiten estrechamientos puntuales de longitud ≤ 0,50 mts y ancho ≥ 0,90 mts				
	— Prohibidos desniveles salvados únicamente con escalones, debiendo ser sustituidos o complementados por rampas accesibles.				
HUECOS DE PASO Art.108/67	— Anchura de puertas de entrada de ≥ 0,80 mts.				
	— Puertas de 2 hojas, no tendrán automatismos, al menos una de las hojas será anchura ≥ 0,80 mts.				
	— A ambos lados de las puertas existirá un espacio libre horizontal no barrido por puertas ≥ 1,20 mts.				
	— El ángulo de apertura de las puertas ≥ 90º				
	— Puertas automáticas	Mecanismo de disminución de velocidad 0,5 m/s			
		Dispositivos sensibles que impidan el cierre automático mientras el umbral esté ocupado			
		Dispositivos sensibles que abran las puertas en caso de aprisionamiento			
		Mecanismo manual de parada del automatismo			

	— Si hay torniquetes, barreras, puertas giratorias u otros elementos de control de entrada que obstaculicen el paso, se dispondrán huecos de paso alternativos accesibles.	
	— Puertas totalmente transparentes. Dispondrán en toda su longitud de bandas de señalización horizontal entre 0,85 mts y 1,10 mts y entre 1,50 mts y 1,70 mts	
	— Las puertas correderas no pueden disponer de resaltes en el pavimento	
	— La apertura de las salidas de emergencia dispondrán de una barra de apertura situada a 0,90 mts que se accionará por presión simple.	

ANEXO III
EDIFICIOS DE VIVIENDAS

	REGLAMENTO			PROYECTO
ESCALERAS Art.107/70	— Tiene tabica. Esta será vertical o con un ángulo ≤ 15º			
	— Sin bocel			
	— Longitud libre de peldaños ≥ 1,00 mts. En tramos curvos la dimensión debe excluir la zona donde la huella < 0,17 mts			
	— No se admiten escalones o mesetas compensadas.			
	— Fondo de las mesetas	Intermedias ≥ 1,00 mts.		
		De acceso a viviendas ≥ 1,20 mts.		
	— Distancia de la arista de peldaños a puertas ≥ 40 cms.			
	— El pavimento no podrá producir destellos ni deslumbramientos.			
	— Se dispondrán barandillas o antepechos coronados con pasamanos en las diferencias de nivel. Los pasamanos se diferenciarán cromáticamente del entorno.			
	— Escaleras entre paramentos verticales tendrán al menos un pasamanos			
RAMPAS Art.109/72	— Los tramos serán rectos			
	— Ancho ≥ 1,20 mts.			
	— Longitud máxima de cada tramo ≤ 9.00 mts			
	— Pendiente	≤ 10% (Longitud ≤ 3 mts)		
		≤ 8% (Longitud ≤ 6 mts)		
		≤ 6%		
		Transversal ≤ 2%		
	— Anchura	≥ 1,20 mts		
	— Mesetas	Fondo ≥ 1,50 mts.		
		Ancho ≥ 1,20 mts.		
		Distancia de la arista de la rampa a puertas ≥ 1,20 mts.		
		En las mesetas de embarque y desembarque existirá con el mismo ancho que la rampa, una franja de 60 cms de pavimento de diferente textura y color.		
	— Barandillas	> 0,15 mts: barandilla 0,90 ≤ h ≤ 1,10 mts		
		≤ 0,15 mts: zócalo de ≥ 0,10 mts		
APARCAMIENTOS Art.103	— Los aparcamientos tendrán consideración de "espacios de utilización colectiva" por lo que serán accesibles bien con rampa o con ascensor			
ACCESOS A LAS DIFERENTES PLANTAS O NIVELES Art.106/74	— Necesidad de instalación de ascensor	Viviendas = 1	No es necesario ascensor ni hueco	
		Viviendas ≤ 6 **y** Altura = Pb+1	Hueco de ascensor accesible en estructura	
		Viviendas > 6 **y/ó** Altura > Pb+1	Es necesario ascensor accesible	
	— En caso de existir ascensor deberá alcanzar las zonas comunes de aparcamiento así como la azotea del edificio en caso de que tenga uso comunitario			
	— En caso reformas, si por imposibilidad física no sea posible la instalación de un ascensor, se podrán aplicar "ayudas técnicas para salvar desniveles" –Art. 75			
	— En el exterior, los botones quedarán a una altura sobre el pavimento ≤ 1,20 mts			
	— En cada acceso, se colocarán: indicadores luminosos y acústicos de la llegada, indicadores luminosos que señalen el sentido de desplazamiento, en las jambas el número de la planta en braille y arábigo en relieve a una altura ≤ 1,20 mts, esto último se podrá sustituir por un sintetizador de voz			
	— Puertas de recinto y cabina automáticas, con un sensor de cierre en toda su altura, botón de apertura desde el interior y con indicador acústico.			
	— Anchura de puertas ≥ 0,80 mts.			
	— Fondo de cabina ≥ 1,25 mts.			
	— Ancho de cabina ≥ 1,00 mts.			
	— En el interior de la cabina: cumplirá lo establecido en el –Art. 74.d			
	— Pasamanos en cabina con altura ≥ 0,80 mts. y ≤ 0,90 mts.			
MECANISMOS ELÉCTRICOS Art.110/83	— Serán fácilmente manejables, con contraste cromático con el paramento. Prohibidos los de accionamiento rotatorio.			

	— Los interruptores estarán situados entre ≥ 0,90 mts. y ≤ 1,20 mts.	
	— Los enchufes estarán situados a 0,30 mts.	

ANEXO IV
VIVIENDAS PARA MINUSVÁLIDOS USUARIOS DE SILLAS DE RUEDAS

	REGLAMENTO		PROYECTO
PREVISIÓN Art. 111	— En los proyectos de V.P.O. y de cualquier otro carácter que se **construyan, promuevan o subvencionen por las Administraciones Públicas** y demás entidades dependientes o vinculadas al sector público, se reservará un mínimo de viviendas para personas con minusvalías usuarias de sillas de ruedas: N.º total de viviendas — Viviendas minusválidos De 17 a 39 — 1 De 40 a 66 — 2 De 67 a 99 — 3 De 100 a 133 — 4 De 134 a 165 — 5 De 166 a ∞ — 3% redondeado (≥ 0,5 al alza, < 0,5 a la baja).		
ACCESOS, PASILLOS Y VESTÍBULOS Art. 115	— Puertas de la vivienda.	Anchura de paso ≥ 0,80 mts	
		Espacio a ambos lados de la puerta de acceso ≥ 1,20 mts. Ø	
		Ángulo de apertura de la puerta ≥ 90º	
		Sistema de apertura — Altura entre 0,80 mts y 1,20 mts. Manipulable con una sola mano	
	— El ancho de los pasillos ≥ 0,90 mts. Se aumentará a ≥ 1,00 mts. en los cambios de giro y los frentes de puertas no perpendiculares al sentido de la marcha.		
	— Vestíbulos. Se podrá inscribir un círculo de ≥ 1,20 mts. Ø libre de obstáculos		
TERRAZAS, BALCONES Y AZOTEAS Art. 116	— Altura a salvar hacia el exterior ≤ 2 cms.		
	— Altura a salvar hacia el interior ≤ 5 cms.		
	— Altura de los tendederos ≤ 1,20 mts.		
SALONES DE ESTAR Y COMEDORES Art. 122	— Espacio frente a puerta de acceso Ø 1,20 mts.		
	— Distancia libre entre mobiliario ≥ 0,80 mts.		
	— Se permitirá en todo caso un giro de 360		
COCINA Art. 119	— Frente a puerta, libre Ø 1,20 mts.		
	— Frente a fregadero, libre Ø 1,20 mts. (Se admite considerar hueco el espacio inferior)		
	— Distancia libre de paso entre mobiliario ≥ 0,70 mts.		
	— Si lleva equipamiento, estará adaptado para minusválidos.		
DORMITORIOS Art. 120	— Espacio frente a puerta de acceso y junto a un lado de la cama Ø 1,20 mts.		
	— Distancia libre entre mobiliario ≥ 0,80 mts.		
CUARTOS DE BAÑO Art. 121	— Espacio libre frente a la puerta Ø 1,20 mts.		
	— Equipamiento mínimo: Lavabo, inodoro y ducha		
	— Ducha	-Suelo enrasado con el pavimento del baño	
		-Largo ≥ 1,80 mts y ancho ≥ 1,20 mts	
		-Asiento abatible. Ancho ≥ 50 cms. Alto ≥ 45 cms. Fondo ≥ 40 cms	
		-Acceso lateral al asiento ≥ 0,70 mts	
		-Altura del maneral del rociador si es manipulable ≥ 0,80 y ≤ 1,20 mts.	
	— Lavabo	-Accesible frontalmente	
		-Altura entre 0,70 y 0,80 mts	
	— Inodoro	-Altura entre 0,45 y 0,50 mts	
		-Barras laterales: Una fija y otra habatible	
	— Acceso lateral al inodoro y a la ducha ≥ 0,70 mts		
	— La cisterna debe llevar un sistema de descarga permitiendo el uso por personas con dificultad motora en miembros superiores.		
	— La grifería será fácilmente manipulable, no permitiéndose la de pomo redondo.		
	— Los mecanismos eléctricos se dispondrán a alturas entre 0,80 mts. y 1,20 mts.		
	— Si lleva equipamiento, estará adaptado para minusválidos.		
ACCESO A DIFERENTES NIVELES Art. 123	— Se realizará mediante una rampa, tapiz rodante, ascensor, plataforma salva-escaleras o plataformas verticales adaptadas a usuarios de sillas de ruedas.		

TABLAS
EXIGENCIAS MÍNIMAS PARTICULARES SEGÚN USO, ACTIVIDAD, SUPERFICIE, CAPACIDAD O AFORO

TABLA 1

USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO	NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES						
		ACCESOS Art. 64		ASCENSORES TAPICES RODANTES Art. 69	DORMITORIOS Art. 79	DUCHAS Art. 78	GRÚAS DE TRANSFERENCIAS Art. 79.2	ASEOS Art. 77
		≤ 3	>3					
DE ALOJAMIENTO								
Hoteles, hoteles-apartamentos, hostales, pensiones, moteles, restantes establecimientos hoteleros, apartamentos turísticos (villas,	Hasta 75 habitaciones	1	2	1 cada 5 o fracción	1		1	1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
	De 76 a 150 habitaciones	1	2	1 cada 5 o fracción	2		1	1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
	De 151 a 300 habitaciones	1	2	1 cada 5 o fracción	3		2	1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
	> 300 habitaciones	1	2	1 cada 5 o fracción	3+1% (nº habitaciones – 300)		2	1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
Residencias de estudiantes	Todas	1	1	1 cada 5 o fracción	1			1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
Campamentos de turismo y campings	Hasta 500 m²	1	1			4		1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
	De 500 a 1.000 m²	1	1			6		1 cada núcleo 1 cada 5
	>1.000 m²	1	2			1 cada núcleo		1 cada núcleo 1 cada 5 aislados

TABLA 2

USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO	NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES				
		ACCESOS Art. 64		ASCENSORES TAPICES RODANTES Art. 69	PROBADORES Art. 78	ASEOS Art. 77
		≤ 3	>3			
COMERCIAL						
Grandes establecimientos comerciales	>1.000 m²	Todos	Todos	Todos	1 cada 15 o fracción	1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
Establecimientos comerciales	≤ 80 m²	1	2	1	1	
	> 80 m²	1	2	1 cada 3 o fracción	1 cada 20 o fracción	1 cada 2 núcleos 1 cada 10 aislados
Mercados y plazas de abastos	Todos	2	3	1 cada 3 o fracción		1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
Ferias de muestras y análogos	≤ 1.000 m²	1	2	1 cada 3 o fracción		1 cada núcleo 1 cada 5 aislados
	>1.000 m²	Todos	Todos	Todos		1 cada núcleo 1 cada 5 aislados

TABLA 3							
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**					
		ACCESOS Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**DORMITORIOS** Art. 77	**ASEOS** Art. 77	
		≤ 3	**>3**				
SANITARIO							
Hospitales y clínicas	Todos	2	3	Todos		1cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Centros de atención primaria y de especialidades	Todos	2	3	Todos		1 cada 2 núcleos 1 cada 5 aislados	☐
Centros de rehabilitación	Todos	Todos		Todos		1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
SERVICIOS SOCIALES							
Centros residenciales para personas en situación dependencia.	Todos	2	3	Todos	Todos los destinados a personas usuarias de silla de ruedas	Todos	☐
Centros ocupacionales y unidades de estancia diurna para personas en situación de dependencia	Todos	2	3	Todos		1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Centros de día de mayores, centros de servicios sociales comunitarios y otros centros de servicios sociales	Todos	2	3	1 cada 2 o fracción	Todos los destinados a personas usuarias de silla de ruedas	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐

TABLA 4							
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**					
		ACCESOS Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ESPACIOS RESERVADOS PERSONAS USUARIAS DE SILLAS DE RUEDAS**	**ASEOS** Art. 77	
		≤ 3	**>3**				
DE ACTIVIDADES CULTURALES Y SOCIALES							
Museos	≤ 1.000 m²	1	1	1 cada 3 o fracción		1 cada 2 núcleos 1 cada 10 aislados	☐
	> 1.000 m²	1	3	2 cada 3 o fracción		1 cada núcleo 1 cada 5 aislados	☐
Salas de conferencias	≤ 100 pax	1	1		2	1 cada núcleo 1 cada 5 aislados	☐
	≥ 101 ≤ 500 pax	1	2		1,5 %		☐
							☐
	≥ 501 pax	1	3		8+ 0,5% (aforo –500)		☐
Salas de Exposiciones	≤ 1.000 m²	1	1	1 cada 3 o fracción		1 cada 2 núcleos 1 cada 10 aislados	☐
	> 1.000 m²	1	2			1 cada núcleo 1 cada 5 aislados	☐
Centros cívicos	≤1.000 m²	1	2	1 cada 3 o fracción		1 cada 2 núcleos 1 cada 10 aislados	☐
	> 1.000 m²	1	3			1 cada núcleo 1 cada 5 aislados	☐
Bibliotecas, ludotecas, videotecas y hemerotecas	≤1.000 m²	1	2	1 cada 3 o fracción		1 cada 2 núcleos 1 cada 10 aislados	☐
	> 1.000 m²	1	3			1 cada núcleo 1 cada 5 aislados	☐
Recintos de ferias y verbenaspopulares	Todos	Todos				1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Casetas de feria	Todas	Todos				1	☐
Palacios de exposiciones y congresos	Todos	Todos		Todos		1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐

TABLA 5						
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**				
		ACCESOS Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ASEOS** Art. 77	
		≤ 3	**>3**			
DE HOSTELERÍA						
Restaurantes, autoservicios, cafeterías, bares-quiosco, pubs y bares con música	≤ 80 m²	1	1	1 cada 3 o fracción	1	☐
	> 80 m²	1	2			☐

TABLA 6						
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**				
		ACCESOS Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ASEOS** Art. 77	
		≤ 3	**>3**			
ADMINISTRATIVO						
Centros de las Administraciones públicas en general	≤ 1.000 m²	1	1	1 cada 3 o fracción	1 aseo por planta	☐
	>1.000 m²	Todos	Todos	1 cada 3 o fracción		☐
Registros de la Propiedad y Notarías	≤ 80 m²	1	1	1		☐
	> 80 m²	1	2	1 cada 5 o fracción		☐
Oficinas de atención de Cías, suministros de gas, teléfono, electricidad, agua y análogos	Todas	1	1	1 cada 5 o fracción		☐
Oficinas de atención al público de entidades bancarias y de seguros	≤ 80 m²	1	1	1		☐
	> 80 m²	1	2	1 cada 5 o fracción		☐

TABLA 7									
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES		**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**							
		ACCESOS ENTRADAS COMUNES Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**VESTUARIOS Y DUCHAS** Art. 69	**GRÚAS DE TRANSFERENCIAS** Art. 79.2	**AULAS**	**ASEOS** Art. 77	
		≤ 3	**>3**						
CENTROS DE ENSEÑANZA									
Reglada	Infantil	1	2	Todos			Todas	1	☐
	Primaria y Secundaria	2	3	Todos	2	1	Todas	1 cada planta	☐
	Educación especial	2	3	Todos	Todos	1 cada 40 puestos de personas con discapacidad	Todas	Todos	☐
	Universitaria	2	3	Todos	2		Todas	1 cada planta	☐
No reglada		1	2	Todos			Todas	1	☐

TABLA 8						
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES		**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**			
			ACCESOS ENTRADAS COMUNES Art. 64	**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ASEOS** Art. 77	
TRANSPORTES						
Estaciones	Tren	Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
	Metro	Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
	Autobús	Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Áreas de servicio en autopistas y autovías		Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Gasolineras		Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Aeropuertos		Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐
Puertos (marítimos, fluviales)		Todas	Todos	Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	☐

TABLA 9								
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**						
		ACCESOS Art. 64	**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ESPACIOS RESERVADOS PERSONAS USUARIAS DE SILLAS DE RUEDAS** Art. 76			**ASEOS** Art. 77	
DE ESPECTÁCULOS								
Teatros, cines y circos	≤ 100 pax	Todos	Todos	2			1	☐
	≥ 101 ≤ 500 pax	Todos	Todos	4			1 cada núcleo 1 cada 3 asilados	☐
	> 500 pax	Todos	Todos	4 + 0,2% (aforo – 500)			1 cada núcleo 1 cada 3 asilados	☐
Estadios, pabellones polideportivos, circuitos de velocidad e hipódromos	Todos	Todos	Todos	≤5.000 asientos	>5.000 ≤20.000 asientos	>20.000 asientos	1 cada núcleo 1 cada 3 asilados	☐
				1%	0,5%	0,25%		
Auditorios y plazas de toros	Todos	Todos	Todos	≤5.000 asientos	>5.000 ≤20.000 asientos	>20.000 asientos	1 cada núcleo 1 cada 3 asilados	☐
				1%	0,5%	0,25%		

TABLA 10						
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**				
		ACCESOS Art. 64		**ESPACIOS RESERVADOS PERSONAS USUARIAS DE SILLAS DE RUEDAS**		
		≤ 3	**>3**	**≤500 asientos**	**>500 asientos**	
RELIGIOSOS						
Templos e iglesias	**≤1.000 m²**	1	2	1%	5+0,5% (aforo - 500)	☐
	>1.000 m²	Todos		1%	5+0,5% (aforo - 500)	☐
Tribunas temporales y graderíos en festividades religiosas *(Semana Santa y otras festividades análogas en espacios exteriores o interiores de edificios o vías o espacios públicos)*	Todas			2%	100+0,3% (aforo 5.000)	☐

TABLA 11							
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**					
		ACCESOS Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ASEOS** Art. 77	**VESTUARIOS Y DUCHAS** Art. 78	
		≤ 2	**>2**				
DE ACTIVIDADES RECREATIVAS							
Parques de atracciones y temáticos	Todos	Todos		Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados		☐
Salas de bingo, salones de juego, salones recreativos, cibersalas, boleras, salones de celebraciones y centros de ocio y diversión	Todos	1	2	1 cada 3 o fracción	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados		☐
Parques acuáticos	Todos	Todos		Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	1 cada núcleo 1 cada 10 aislados	☐
Gimnasios, piscinas y establecimientos de baños	Todos	1	2	1 cada 3 o fracción	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	1 cada núcleo 1 cada 10 aislados	☐
Complejos deportivos	Todos	Todos		Todos	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados	1 cada núcleo 1 cada 10 aislados	☐
Casinos	Todos	Todos		1 cada 3 o fracción	1 cada núcleo 1 cada 3 aislados		☐

TABLA 12							
USO DE EDIFICIOS, ESTABLECIMIENTOS E INSTALACIONES	**SUPERFICIE CAPACIDAD AFORO**	**NÚMERO DE ELEMENTOS ACCESIBLES**					
		ACCESOS Art. 64		**ASCENSORES TAPICES RODANTES** Art. 69	**ASEOS** Art. 77	**PLAZAS RESERVADAS** Art. 126	
		≤3	**>3**				
Garajes y aparcamientos (en superficie o subterráneos)	Todos	1	2	1 cada 3 o fracción	1 cada 2 núcleo 1 cada 3 aislados	1 cada 40 o fracción	☐

OBSERVACIONES

DECLARACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS QUE INCIDEN EN EL EXPEDIENTE

☐ Se cumplen todas las disposiciones del Reglamento.

☐ No se cumple alguna prescripción específica del Reglamento debido a las condiciones físicas del terreno o de la propia construcción o cualquier otro condicionante de tipo histórico, artístico, medioambiental o normativo, que imposibilitan el total cumplimiento de la presente norma y sus disposiciones de desarrollo, o debido a que las obras a realizar afectan a espacios públicos, infraestructuras, urbanizaciones, edificios, establecimientos o instalaciones existentes, o alteraciones de usos o de actividades de los mismos.

☐ En la memoria del proyecto o documentación técnica , se indican, concretamente y de manera motivada, los artículos o apartados del presente Reglamento que resultan de imposible cumplimiento y, en su caso, las soluciones que se propone adoptar. Todo ello se fundamenta en la documentación gráfica pertinente que acompaña a la memoria. En dicha documentación gráfica se localizan e identifican los parámetros o prescripciones que no se pueden cumplir, mediante las especificaciones oportunas, así como las soluciones propuestas.

☐ En cualquier caso, aún cuando resulta inviable el cumplimiento estricto de determinados preceptos, se mejoran las condiciones de accesibilidad preexistentes, para lo cual se disponen, siempre que ha resultado posible, las ayudas técnicas recogidas en el artículo 75 del Reglamento. Al efecto, se incluye en la memoria del proyecto, además de lo previsto en el apartado 2.a) del Reglamento, la descripción detallada de las características de las ayudas técnicas adoptadas, junto con sus detalles gráficos y las certificaciones de conformidad u homologaciones necesarias que garanticen sus condiciones de seguridad.

No obstante, la imposibilidad del cumplimiento de determinados artículos del Reglamento y sus disposiciones de desarrollo no exime del cumplimiento del resto de los artículos, de cuya consideración la presente ficha es documento acreditativo.

EL TÉCNICO,
fecha y firma

MANUEL MATOSES REBOLLO. Arquitecto
FEBRERO 2011

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PROGRAMA

1. Inventario de actuaciones previstas

Debe precisarse de entrada que, a efectos de su inclusión en el Estudio Económico-Financiero del presente Plan Especial, únicamente se consideran aquellas obras y proyectos que se refieren específicamente al desarrollo de la ordenación y de la urbanización, en sus elementos de utilización pública. Es decir, las que derivan básicamente de la construcción de la red viaria y los espacios libres, excluyéndose tanto las obras propiamente marítimas de desarrollo de diques, plataformas o muelles, como las de mantenimiento, limpieza o control de la urbanización cuyos costos quedarán asignados a las partidas correspondientes del presupuesto.

No se contabilizan, por tanto, en este estudio, los proyectos y obras portuarias que sean necesarias para generar o proteger los terrenos cuya urbanización se propone, ni tampoco, los correspondientes a la construcción de edificios e instalaciones por los concesionarios.

Entre las actuaciones, se incluyen aquellas obras que prevé la Autoridad Portuaria realizar para garantizar el uso público de aquellas áreas de la zona de servicio que, como los paseos marítimos y espacios libres, precisan de un acondicionamiento específico y que, en buena medida, han sido recogidas en los convenios firmados con los ayuntamientos de San Roque y la Línea de la Concepción.

De acuerdo con esos criterios, el desarrollo completo del Plan Especial comportaría la realización de las siguientes actuaciones:

- Proyecto y construcción del Acceso Viario a Campamento
- Entrada con punto de control en Campamento
- Vial principal de Campamento, incluidas dos glorietas
- Viales secundarios en Campamento
- Proyecto y construcción del Acceso ferroviario a Campamento
- Trazado ferroviario interno a Campamento
- Vial principal de acceso a la Estación Marítima de La Línea
- Vial principal de acceso al área puerto ciudad (B) de La Línea
- Ensanche del vial del contradique del puerto de la Línea
- Viales secundarios en el puerto de La Línea

- Obras de equipamiento en el Paseo Marítimo de la Línea[3]
- Obras de mejora del Paseo Marítimo de Puente Mayorga[4]
- Mejoras en el Paseo Marítimo de Campamento[5]
- Mejoras en la calle de las Mimosas[6]
- Acondicionamiento del espigón de la desembocadura del Arroyo Gallegos[7]
- Adecuación de los jardines de los Rusos en San Roque
- Adecuación de la desembocadura del Guadarranque[8]
- Acondicionamiento de serpentín de acceso a Gibraltar
- Parque urbano y apantallamiento arbóreo en la franja de con el Paseo Marítimo contacto y segunda alineación de las explanas generadas en 2ª fase de los desarrollos de la plataforma de Campamento en el término municipal de La Línea de la Concepción.
- Prolongación canalizada del Arroyo Cachón dentro de la zona de servicio
- Proyecto y construcción de dársenas deportivas en La Línea
- Urbanización de las áreas de puerto-ciudad en La Línea.

2. Asignación de actuaciones

El objetivo de este apartado es proceder a la asignación de las actuaciones previstas en el Plan Especial a los diversos agentes que pueden operar en el interior de la zona de servicio del puerto.

Lógicamente, buena parte de los proyectos previstos son responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria. Otros pueden ser de financiación mixta, en los que, además de la Autoridad Portuaria, participan otros agentes, tanto institucionales como privados, o en los que la Autoridad Portuaria participa aportando únicamente el suelo.

En principio, se ha adoptado el criterio de asignar a la Autoridad portuaria todas aquellas obras interiores al ámbito, cuya finalidad es mantener o mejorar el funcionamiento de la actividad portuaria comercial y de proponer una financiación compartida para aquellas otras que:

[3] Incluye: parque infantil y ajardinamiento del espacio público.
[4] Incluye: la ejecución de un murete de borde que contenga la arena de la playa y sirva de banco; completar y reponer el alumbrado y completar el mobiliario urbano.
[5] Incluye: la plantación de taludes de escollera e instalación de bocas de riego; dotar de mobiliario urbano al paseo e instalar duchas en la playa.
[6] Incluye la reposición de señalización vertical y completar el mobiliario urbano.
[7] Incluye la prolongación del espigón, la instalación de nuevos pantalanes y la pavimentación de la coronación del espigón.
[8] Incluye: ejecución de espigón perpendicular a la línea de playa; dragado de arena de la desembocadura y vertido en la playa erosionada próxima.

- Se desarrollen, al menos parcialmente, en el exterior de la zona de servicio.
- Cumplan funciones de servicio al exterior
- Sean susceptibles de desarrollo por la iniciativa privada.

Con estos criterios y teniendo en cuenta los ámbitos y formas de funcionamiento habituales de cada uno de los posibles operadores, se ha procedido a la siguiente asignación de actuaciones:

A. Actuaciones asignadas directamente a la Autoridad Portuaria:

Entrada con punto de control en Campamento
Vial principal de Campamento, incluidas dos glorietas
Viales secundarios en Campamento
Trazado ferroviario interno a Campamento, condicionado a la ejecución previa del Proyecto del acceso ferroviario a Campamento que es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles
Vial principal de acceso a la Estación Marítima de La Línea
Vial principal de acceso al área puerto ciudad (B)
Ensanche del vial del contradique del puerto de la Línea
Viales secundarios en el puerto de La Línea
Obras de equipamiento en el Paseo Marítimo de la Línea
Obras de mejora del Paseo Marítimo de Puente Mayorga
Mejoras en el Paseo Marítimo de Campamento
Mejoras en la calle de las Mimosas
Acondicionamiento del espigón de la desembocadura del Arroyo Gallegos
Adecuación de los jardines de los Rusos en San Roque
Adecuación de la desembocadura del Guadarranque
Parque urbano y apantallamiento arbóreo en la franja de con el Paseo Marítimo contacto y segunda alineación de las explanas generadas en 2ª fase de los desarrollos de la plataforma de Campamento en el término municipal de La Línea de la Concepción.
Prolongación canalizada del Arroyo Cachón dentro de la zona de servicio

B. Actuaciones de participación mixta

Con el Ministerio de Fomento: Acondicionamiento de serpentín de acceso a Gibraltar

C. Actuaciones privadas o de otras instituciones, mediante concesión con su correspondiente canon:

Otras instituciones:

Proyecto y construcción del Acceso Viario a Campamento. Esta actuación es competencia de la Dirección General de Carreteras con cargo al programa de acceso a puertos del Ministerio de Fomento.

Proyecto y construcción del Acceso ferroviario a Campamento. Esta actuación es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles que podría, en todo caso, encomendárselas al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Privadas

Proyecto y construcción de dársenas deportivas en La Línea

Urbanización de las áreas de puerto-ciudad en La Línea.

3. Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria

Todos los instrumentos de planeamiento tienen vigencia indefinida, según el artículo 35.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre. Así pues, las determinaciones de los Planes Especiales no tienen un período de tiempo para llevarse a la práctica, tras el cual perderían su condición legal. Esto hace que la ordenación contemplada en ellos deba entenderse como una imagen final a la que tenderán las actuaciones de los agentes, pero cuya consecución no es preciso programar temporalmente. De hecho, un Plan Especial puede presentar una opción y un modelo de ordenación a largo plazo, del que la autoridad responsable apenas prevé la realización de una mínima parte en un medio plazo.

No obstante, con objeto de disponer de un posible calendario de desarrollo de los nuevos elementos que el Plan Especial incorpora, se ha considerado conveniente programar de forma indicativa aquellas propuestas cuyo desarrollo se considera factible en un horizonte temporal de 10 años, que se divide en dos etapas de cinco años.

La distribución de las actuaciones en estos dos períodos se ha realizado atendiendo, por un lado, a la urgencia de las actuaciones, por otro, a la secuencia lógica de su realización.

De esta manera se ha llegado a la siguiente programación:

PRIMER QUINQUENIO (2005-2009)

- Entrada con punto de control en Campamento
- Vial principal de Campamento, incluidas dos glorietas
- Viales secundarios en Campamento, 1ª FASE
- Vial principal de acceso a la Estación Marítima de La Línea, 1ª FASE
- Vial principal de acceso al área puerto ciudad (B) en La Línea
- Ensanche del vial del contradique del puerto de la Línea
- Obras de equipamiento en el Paseo Marítimo de la Línea
- Obras de mejora del Paseo Marítimo de Puente Mayorga
- Mejoras en el Paseo Marítimo de Campamento
- Mejoras en la calle de las Mimosas
- Acondicionamiento del espigón de la desembocadura del Arroyo Gallegos
- Adecuación de los jardines de los Rusos en San Roque
- Adecuación de la desembocadura del Guadarranque
- Proyecto y construcción de dársenas deportivas en La Línea, 1ª FASE
- Urbanización de las áreas de puerto-ciudad en La Línea, 1ª FASE

SEGUNDO QUINQUENIO (2010-2014)

- Proyecto y construcción del Acceso Viario a Campamento
- Proyecto y construcción del Acceso ferroviario a Campamento
- Acondicionamiento de serpentín de acceso a Gibraltar
- Viales secundarios en Campamento, 2ª FASE
- Trazado ferroviario interno a Campamento
- Vial principal de acceso a la Estación Marítima de La Línea, 2ª FASE
- Viales secundarios en el puerto de La Línea
- Parque urbano y apantallamiento arbóreo en la franja de con el Paseo Marítimo contacto y segunda alineación de las explanas generadas en 2ª fase de los

desarrollos de la plataforma de Campamento en el término municipal de La Línea de la Concepción.

- Prolongación canalizada del Arroyo Cachón dentro de la zona de servicio
- Proyecto y construcción de dársenas deportivas en La Línea, 2ª FASE
- Urbanización de las áreas de puerto-ciudad en La Línea, 2ª FASE

Las anteriores obras previstas dentro del programa de actuaciones a ejecutar por la Autoridad Portuaria deberán ser, no obstante, tramitadas y aprobadas según el procedimiento legalmente vigente, en el marco de los correspondientes Planes de Empresa.

En el caso del Acceso Viario a las instalaciones portuarias de Campamento y en particular en relación a la conexión planteada (una glorieta a nivel a la CN-351 ó CA-34) en el Estudio Informativo EI-4-CA-10 de la Variante de Campamento entre los PK 1+700 al 4+500, que se está redactando por la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental, si en el momento de requerirse la conexión no estuviera aún en funcionamiento la referida variante, para que la Autoridad Portuaria procediera a su ejecución deberá hacerlo previa solicitud de autorización a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, acompañada del preceptivo proyecto de construcción en el que deberá incluir el estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño concreto de la conexión planteada. Además, por tratarse de obras no asignadas dentro del programa de actuaciones a la Autoridad Portuaria al ser exteriores al ámbito de su zona de servicio y, por tanto, de aplicación del Plan Especial, éstas deberían ser, igualmente, tramitadas y aprobadas según el procedimiento legalmente vigente, en el marco de los correspondientes Planes de Empresa.

4. Evaluación económica de las actuaciones programadas

Utilizando precios medios habituales, de principios de 2004, se ha procedido a estimar globalmente los costos de las actuaciones asignadas a la Autoridad Portuaria programadas en los dos quinquenios establecidos.

El resultado obtenido ha sido el siguiente:

EVALUACIÓN DEL COSTO DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS

Actuación	*Presupuesto* (euros x 1.000)	
Primer quinquenio (2005-2009):	TOTAL	A.P.
Entrada con punto de control en Campamento	500	500
Vial principal de Campamento, incluidas dos glorietas	2.600	2.600
Viales secundarios en Campamento, 1ª FASE	2.500	2.500
Vial principal de acceso a la Estación Marítima de La Línea, 1ª FASE	900	900
Vial principal de acceso al área puerto ciudad (B), en La Línea	350	350
Ensanche del vial del contradique de la Línea	150	150
Obras de equipamiento en el Paseo Marítimo de la Línea	70	70
Obras de mejora del Paseo Marítimo de Puente Mayorga	27	27
Mejoras en el Paseo Marítimo de Campamento	21	21
Mejoras en la calle de las Mimosas	6	6
Acondicionamiento del espigón de la desembocadura del Arroyo Gallegos	385	385
Adecuación de los jardines de los Rusos en San Roque	150	150
Adecuación de la desembocadura del Guadarranque	345	345
Total primer quinquenio :	*8.004*	*8.004*
Segundo quinquenio (2010-2014):	*Miles de euros*	
Acondicionamiento de serpentín de acceso a Gibraltar	2.000	Sólo suelo
Viales secundarios en Campamento, 2ª FASE	2.000	2.000
Trazado ferroviario interno a Campamento	5.000	5.000
Vial principal de acceso a la Estación Marítima de La Línea, 2ª FASE	900	900
Viales secundarios en el puerto de La Línea	1.000	1.000
Parque urbano y apantallamiento arbóreo en la franja de con el Paseo Marítimo contacto y segunda alineación de las explanas generadas en 2ª fase de los desarrollos de la plataforma de Campamento en el término municipal de La Línea de la Concepción.	180	180
Prolongación canalizada del Arroyo Cachón dentro de la zona de servicio	600	600
Total segundo quinquenio	*11.680*	*9.680*

Los presupuestos necesarios para desarrollar las actuaciones previstas en cada quinquenio son los siguientes:

PROGRAMA DE INVERSIONES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL (en euros)		
Quinquenios	*Inversión total*	*Autoridad Portuaria*
2005-2009	8.004.000	8.004.000
2010-2014	11.680.000	9.680.000
Total 10 años	19.684.000	17.684.000

En total, la inversión necesaria de la Autoridad Portuaria para desarrollar el Plan Especial es de diecisiete millones seiscientos ochenta y cuatro mil euros, lo que equivale, aproximadamente, a 2.942 millones de pesetas. Por su parte, la inversión de otros agentes se elevaría a 2 millones de euros, es decir, unos 333 millones de pesetas.

Del total de la inversión de la Autoridad Portuaria, un millón de euros, 220.000 en el primer quinquenio y 780.000 en el segundo, se destinan a obras de mejora de espacios de uso ciudadano en La Línea de la Concepción, de acuerdo con las actuaciones contenidas en el convenio recientemente firmado entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento.

En cuanto al municipio de San Roque, la inversión incluida en el programa para este tipo de actuaciones es de 934.000 euros, correspondiendo todas al primer quinquenio, de acuerdo con el convenio firmado por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento, en diciembre de 2003.

Con todo, las actuaciones programadas y previstas en el anterior estudio económico-financiero como inversión de la Autoridad Portuaria deberán ser tramitadas y aprobadas según el procedimiento legalmente vigente, en el marco de los correspondientes Planes de Empresa.

III. NORMAS URBANÍSTICAS

TÍTULO PRELIMINAR

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Primero
Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial

Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos de la zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras, incluidos en los términos municipales de La Línea de la Concepción y de San Roque, que tienen la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el art. 18.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, en su artículo 18.1 y que establece que:

"Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de Ordenación Urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria".

2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes de acuerdo con el artículo 18.3 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en los planes generales de ordenación urbana vigentes en los municipios de La Línea de la Concepción y de San Roque y, en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 18 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 3. Vigencia del Plan Especial

Las determinaciones del Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del Puerto Bahía de Algeciras, en los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque, tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

Artículo 4. Revisión del Plan Especial

1. La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés público, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

b) Cuando se modifique el Plan de Utilización de los espacios portuarios por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

c) Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial

1. Se entiende por modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director del Plan o a la globalidad del Plan,

aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.

3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

a) Los cambios en las alineaciones del Plan Especial introducidos mediante Estudios de Detalle.

b) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan.

c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.

Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial

1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.

2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.

3. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar de la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones

urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

I. Memoria
II. Estudio Económico-Financiero y Programa
III. Normas Urbanísticas
IV. Planos de Información
V. Planos de Ordenación

2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación, V, y las Normas Urbanísticas, III, los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, en los que el nivel de detalle es mayor, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

En todo caso, en el caso de discrepancias o conflictos entre los distintos documentos integrantes del Plan Especial prevalecerá sobre el resto el de Normas Urbanísticas, siguiéndole en jerarquía los Planos de Ordenación y la Memoria.

Capítulo Segundo
Instrumentos de desarrollo y ejecución

Artículo 8. Estudios de Detalle

1. De conformidad con lo establecido en el art. 15 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, estos instrumentos podrán redactarse con dos finalidades específicas:

   a) Establecer, en desarrollo de los objetivos definidos por los Planes Generales de Ordenación Urbanística, Parciales de Ordenación o Planes Especiales, la ordenación de los volúmenes, el trazado local del viario secundario y la localización del suelo dotacional público.

   b) Fijar las alineaciones y rasantes de cualquier viario, y reajustarlas, así como las determinaciones de ordenación referidas en la letra anterior, en caso de que estén establecidas en dichos instrumentos de planeamiento

2. La redacción de Estudios de Detalle para completar o adaptar la ordenación establecida en el Plan Especial podrá realizarse para un subárea, manzana o parte de ella. En ese ámbito y en aquellas áreas en que el Plan expresamente lo autorice podrá redistribuirse la edificabilidad que le corresponda entre las parcelas en que pueda dividirse, autorizándose expresamente que algunas de ellas queden con más edificabilidad y ocupación de la que les correspondería por aplicación directa de la normativa, siempre que en el ámbito en su conjunto no se supere la edificabilidad establecida, ni la ocupación y se respeten la altura máxima y los usos pormenorizados previstos para el área de normativa en que se ubique.

3. Para la tramitación y aprobación de los Estudios de Detalle se estará a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Artículo 9. Proyectos de obras ordinarias de urbanización

La Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar Proyectos de obras ordinarias de urbanización, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

Artículo 10. Proyectos de edificación

La ejecución de obras de edificación exigirá la previa redacción del correspondiente Proyecto de edificación, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

Artículo 11. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio

1. De conformidad con lo establecido en el art. 19 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación y obras ordinarias de urbanización promovidas por la Autoridad Portuaria deberán someterse a informe del ayuntamiento a cuyo término municipal correspondan, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo Proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.

Artículo 12. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio

1. La realización de obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estará sujeta al deber de obtener licencia municipal.

2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.

3. Previamente al otorgamiento de la concesión o, en su caso, en las bases de la convocatoria del concurso, la Autoridad Portuaria informará a los particulares de la normativa del Plan Especial que sea de aplicación a la parcela en cuestión.

4. En la solicitud de concesión, el concesionario incluirá los datos e informaciones necesarios para que pueda comprobarse el cumplimiento de la citada normativa, así como un epígrafe específico, en el que demostrará su cumplimiento.

5. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.

TÍTULO I

RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL

Capítulo Primero
Ordenación del suelo

Artículo 13. Elementos de ordenación

El Plan Especial define la ordenación de la zona de servicio del Puerto Bahía de Algeciras mediante dos instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo.

Capítulo Segundo
Esquema Director

Artículo 14. El Esquema Director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.

2. El Esquema Director está constituido por:

a) Las áreas funcionales
b) Los accesos y principales infraestructuras de transporte
c) Los recintos de acceso controlado

3. El Esquema Director de los municipios de La Línea de la Concepción y San Roque se recoge en el Plano nº V.1.

Sección 1ª
Áreas funcionales

Artículo 15. Áreas funcionales

1. A efectos del presente Plan Especial, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

2. Las áreas funcionales podrán tener uno o varios usos característicos, que expresan su vocación funcional, y uno o varios usos compatibles que, sin constituir objetivos funcionales del puerto, se consideran compatibles con los característicos y pueden desarrollarse en ellas sin limitación en caso de que se presenten demandas específicas al respecto.

Artículo 16. Tipos de áreas funcionales

Se establecen las siguientes áreas funcionales:

a) Comercial Pasajeros y Ro-Ro
b) Comercial Mercancía General, Contenedores, Ro-Ro y Construcciones Especiales
c) Comercial Graneles Líquidos
d) Comercial Polivalente
e) Logística
f) Construcción y Reparación Naval
g) Lúdico-Comercial y Náutico-Deportiva
h) Protección
i) Reserva Portuaria

Artículo 17. Área funcional Comercial Pasajeros y Ro-Ro

Comprende aquellos terrenos de la zona de servicio dedicados fundamentalmente al embarque y desembarque de pasajeros y vehículos, así como a los servicios asociados

a dichas actividades y a las instalaciones que los posibilitan, incluidas las relativas a la revisión de documentación, inspección de mercancías, comercio y restauración, agencias de viajes, aparcamiento, etc. Además de este uso característico, que refleja la vocación general del área, se considera uso compatible el de "Mercancía General y Contenedores". En esta área funcional, la Autoridad Portuaria estudiará la conveniencia de disponer espacios e instalaciones de emergencia para prevenir la acumulación de viajeros en espera de embarque, cuando las condiciones meteorológicas dificulten la navegación.

Artículo 18. Área funcional Comercial Mercancía General, Contenedores, Ro-Ro y Construcciones Especiales

Incluye aquellos espacios donde pueden darse, indistintamente, el movimiento de mercancía general, convencional o contenerizada. Además de este uso característico, que refleja la vocación general del área, se consideran usos compatibles el polivalente y el de construcción y reparación naval. En la parte central de la explanada de Campamento, además, se considera como uso el de Construcciones Especiales.

Artículo 19. Área funcional Comercial Graneles Líquidos

Engloba los espacios en los que se desarrolla la manipulación de graneles líquidos. Comprende las actividades de carga y descarga de las diversas mercancías transportadas a granel y en forma líquida, así como las instalaciones de almacenaje y transporte necesarias para su traslado a los puntos de destino.

Artículo 20. Área funcional Comercial Polivalente

Engloba el suelo en el que se desarrolla la actividad comercial del puerto sin una especialidad precisa. Aclarar la situación en planos de esta área. Comprende las actividades de carga y descarga de buques, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje de diversos tipos de mercancías incluidos los contenedores, ya sea cubierto o descubierto, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, el avituallamiento de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y, en general, las que sean precisas para que la Autoridad

Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

Artículo 21. Área funcional Logística

Comprende aquellos terrenos de la zona de servicio dedicados fundamentalmente al almacenaje, la distribución y la logística, incluidas labores de terminación, limpieza y empaquetado de algunas mercancías.

Artículo 22. Área funcional de Construcción y Reparación Naval

Incluye aquellos espacios portuarios acondicionados para tareas de construcción o reparación naval y las industriales, terciarias o de almacenaje asociadas.

En el caso de los espacios correspondientes a éste área funcional situados en el puerto de La Línea, se contempla la posibilidad de alojar un atraque para el transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

Artículo 23. Área funcional Lúdico-Comercial y Náutico-deportiva

Comprende aquellos espacios que sirven de base para el desarrollo de prácticas náutico-deportivas o están destinados al atraque y acceso de las embarcaciones. Incluye los muelles al servicio de esta actividad, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo necesarios, incluidos actividades terciarias complementarias de las portuarias y, en particular, paseos, actividades recreativas, de comercio, restauración, hostelería y asimiladas, oficinas, etc.

Se incluye, además, el uso de transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

Artículo 24. Área funcional de Protección

Comprende aquellos tramos de costa, que debiendo incluirse en el ámbito de gestión portuaria para garantizar el funcionamiento de instalaciones portuarias aledañas o el movimiento de embarcaciones en la zona de aguas, no requieren el uso de su superficie terrestre, por lo que pueden destinarse a usos recreativos.

Artículo 25. Área funcional de Reserva Portuaria

Incluye las áreas que actualmente no son necesarias para el tráfico comercial, ni se encuentran acondicionadas para el mismo, pero que podrían adaptarse en el futuro si el crecimiento del movimiento portuario o las nuevas características del tráfico así lo requieren.

Sección 2ª:
Recintos con regímenes administrativos singulares

Artículo 26. Recintos de acceso controlado

Son aquellos enclaves de la zona de servicio en la que, debido al régimen administrativo de sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente de accesos, lo que la constituye en un recinto específico.

Se establecen dos recintos de acceso controlado:

- El conjunto de la plataforma de Campamento.
- El área funcional comercial de pasajeros y ro-ro en el puerto de La Línea de la Concepción.

Además, podrá configurarse un recinto de acceso controlado en torno a las instalaciones náutico-deportivas del puerto de La Línea de la Concepción.

Capítulo Tercero
Calificación del suelo

Artículo 27. Calificación del suelo

1. Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos.

2. La calificación del suelo se establece a través de:

a) La definición de la red viaria y los espacios libres
b) La delimitación de las Áreas de Normativa
c) Las Normas Particulares para cada área de normativa.

3. La calificación del suelo se define mediante el plano de Red Viaria y Espacios Libres (Plano nº V.2), en el que figuran las alineaciones que delimitan la red viaria y los espacios libres, el plano de Áreas de Normativa (Plano nº V.3), en el que se delimitan éstas, y el Título II de estas Normas.

Artículo 28. Áreas de Normativa

1. Se definen como aquellas áreas de la zona de servicio a las que el Plan Especial asigna una normativa homogénea.

2. Se establecen las siguientes áreas y subáreas de Normativa

AN-1: Área de Almacenaje y Logística
AN-2: Área de Almacenaje Descubierto, subáreas A (AN-2A) y B (AN-2B)
AN-3: Área de Graneles Líquidos
AN-4: Área de Construcción y Reparación Naval, subáreas A (AN-4A) y B (AN-4B)
AN-5: Área de Pasajeros y Ro-Ro
AN-6: Área Comercial-recreativa.
AN-7: Área Náutico-deportiva, subáreas A (AN-7A), B (AN-7B) C (AN-7C) D (AN-7D) E (AN-7E) y F (AN-7F)
AN-8: Área de Reserva

TÍTULO II

NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA DE NORMATIVA

Artículo 29. Normas particulares para cada área

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº V.3, de Áreas de Normativa.

2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.

3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:

a) Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.

b) Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.

c) Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.

d) Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.

e) Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

Artículo 30. Usos pormenorizados

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se destinan las parcelas en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

Artículo 31. Tipos de usos pormenorizados

Se adoptan como usos pormenorizados los siguientes:

1. *Industrial*, referido a aquellas actividades destinadas a la transformación de materiales que deben localizarse en el puerto, bien por su gran consumo de materias primas que llegan por vía marítima, bien porque dan servicio o producen instrumentos, maquinaria o instalaciones de uso portuario. Se distinguen las categorías: *industria*, que implica, bien una superficie construida de 2.000 m^2, bien producción en serie, y *talleres*, de superficie inferior al referido umbral y dedicados al desarrollo de encargo concretos o reparaciones .

2. *Logístico*, referido a los lugares en los que se realizan labores de almacenaje, distribución, etiquetado, empaquetado, limpieza, caracterización, montaje y pequeñas operaciones de terminación de productos ya fabricados. Se distinguen las categorías de *almacenaje* propiamente dicho, en la que se procede exclusivamente a la guarda y, en su caso, al fraccionamiento/consolidación de cargas, y *logístico*, en el que se realizan otras operaciones.

3. *Oficinas*, referido a los espacios en los que se desarrollan actividades administrativas y de procesamiento de información. El uso de oficinas incluye la actividad de empresas públicas y privadas.

4 *Comercial*, referido a los lugares donde se produce la venta al por menor de bienes y servicios de todo tipo, incluida la restauración, los establecimientos de ocio, seguros bancos, etc., siempre que tengan atención directa al público. Se distinguen las categorías de *comercio* y *galería comercial*, constituida por una agrupación de comercios. La galería comercial no tiene limitación de superficie excepto la que se fije en la legislación vigente. En las áreas de normativa en que específicamente se señale, y siempre que se cumplan los procedimientos previstos en el artículo 94.4 de

la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos, podrán incluirse dentro de este uso las instalaciones hoteleras.

5. *Equipamientos*, referido a los ámbitos en que se desarrollan actividades de servicio de carácter colectivo, entre los que se especifican los *culturales, recreativos, certámenes feriales y exposiciones,* siempre que no perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones del tráfico portuario, tal como establece el art. 3.6 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y con un carácter temporal y provisional sin voluntad alguna de permanencia.

6. *Espacios Libres*, referido a los espacios destinados a cumplir funciones de parque, zona verde, paseo peatonal, jardín o asimilados, de carácter público.

7. *Infraestructuras de transporte*, que incluye los de *red viaria*, *aparcamiento, red ferroviaria y estaciones de servicio.*

Se incluyen, también como usos pormenorizados, cuya definición y contenidos se desarrolla en los artículos siguientes, el de *maniobra y manipulación de mercancías* y el de *instalaciones técnicas portuarias*.

Artículo 32. Uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías

1. Se refiere al trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, incluida la pesca, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que se desarrollan en las inmediaciones de las líneas de atraque.

b) El almacenaje ocasional de mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.

c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.

d) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle.

3. Las áreas reservadas para el uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías están grafiadas en el plano V.2 de Red Viaria y Espacios Libres, bajo la denominación de “muelles”.

Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

Este uso pormenorizado se refiere a aquellas instalaciones portuarias que sin ocupar una porción de suelo relevante tienen gran importancia en la organización técnica del puerto, por lo que deben poder realizarse en todas las áreas de normativa y poder disponerse en todos los suelos gestionados por la Autoridad Portuaria.

Entre las instalaciones técnicas portuarias se incluyen las tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, las bombas y otros elementos de impulsión de líquidos, los transformadores, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, instalaciones para la ubicación de sistemas de medición e instrumentación, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades portuarias y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

Artículo 34. Normativa ambiental.

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental, que resulte de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en: el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo; Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento de

ejecución del Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental; a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y a su reglamento de ejecución y desarrollo, en su caso; a la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión integral de la calidad ambiental, de la Comunidad Autonómica de Andalucía (Ley GICA), así como a los Reglamentos de Calificación Ambiental (decreto 297/1995, de 19 de diciembre) y de Residuos (decreto 283/95), en su caso; al Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones petrolíferas; y en general a cualquier otra norma medioambiental que resulte de aplicación por razón de la materia.

Artículo 35. Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 84.672 m^2

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por la alineaciones exteriores de manzana definidas por el viario y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en proyectos de construcción y concesiones.

Parcela mínima: 200 m^2.
Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas.

3. Condiciones de edificación

Ocupación máxima de la parcela: 60 %

Altura máxima de la edificación: 12,5 metros
Podrá superarse la altura máxima establecida: hasta 15 metros.

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, depósitos, silos, etc., en todas las subáreas.
- En construcciones destinadas al almacenaje de graneles.

Edificabilidad máxima sobre parcela: 0,8 m^2/m^2.

Calidad de la edificación:
Los proyectos garantizarán una alta calidad estética de la edificación, tanto por su diseño como por los materiales a utilizar en las fachadas o paramentos visibles desde las zonas urbanas adyacentes.

4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos:

Industrial, en la categoría de talleres.
Logístico, en todas sus categorías
Oficinas
Comercial en la categoría de comercio, los de restauración, agencias bancarias, servicios a empresas y asimilables, en todas sus categorías y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Equipamiento, restringido a las necesidades propias de dicha Área de Normativa y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Espacios Libres.
Infraestructuras de transporte.
Maniobra y manipulación de mercancías
Instalaciones técnicas portuarias

5. Condiciones de accesos y aparcamiento:

Los accesos rodados a parcelas tendrán una anchura máxima de 5 metros, salvo autorización especial motivada y, en general, los proyectos procurarán racionalizar los accesos de forma a maximizar el número de plazas de estacionamiento que queden en la calle.

En el interior de la parcela, deberán preverse las plazas de estacionamiento de pesados necesarias para alojar a los vehículos propiedad de la empresa concesionaria y a los que deban estacionarse en ella habitualmente. En su caso, en el interior de las parcelas, se preverán las plazas de estacionamiento de ligeros necesarias para que, conjuntamente con las resultantes en el tramo de calle a que de frente la parcela, alcancen un estándar mínimo de 1 plaza por cada 150 m^2 de edificación .

En construcciones en que se dispongan más de 50 m^2 de oficinas o de usos terciarios, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 25 m^2 suplementarios destinados a este uso.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Artículo 36. Normas Particulares para el Área de Almacenaje Descubierto (AN2)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: El ámbito es el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 533.089 m², incluidos los rellenos previstos

Subáreas: El área se divide a efectos de normativa en dos subáreas, con las siguientes denominaciones y superficies
Subárea A = 259.508 m²
Subárea B = 273.581 m²

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

Parcela mínima: 2.500 m².
Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas

3. Condiciones edificación

Ocupación máxima de parcela por la edificación: 80%
Ocupación máxima del conjunto del área por la edificación: 20%
Edificabilidad máxima de la parcela: 0,8 m²/m²
Edificabilidad máxima del área de normativa 0,2 m²/m²
Altura máxima de la edificación: 12 metros.
Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, etc.
- En edificios destinados al almacenaje de graneles.

Calidad de la edificación:
Todos los paramentos exteriores de los edificios deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Industrial, en la categoría de talleres.
Logístico, en todas sus categorías
Oficinas
Equipamiento, restringido a las necesidades propias de dicha Área de Normativa y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Infraestructuras de transporte, en todas sus categorías.
Maniobra y manipulación de mercancías
Instalaciones técnicas portuarias

Con objeto de prever demandas que puedan presentarse en el futuro, se permite destinar hasta un 20% de la superficie del área de normativa para el almacenaje de graneles, en cualquiera de sus formas.

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento y colas de espera, tanto de ligeros, como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto:

En el caso de que los proyectos actuales de la plataforma de Campamento, recogidos en el presente Plan Especial, deban modificarse, a las superficies que resulten de los proyectos que realmente se construyan, se les aplicarán las normas previstas en este artículo, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.

El desarrollo de la urbanización de estas plataformas se podrá hacer mediante proyectos de obras ordinarios de urbanización, no siendo necesario la redacción de un Estudio de Detalle al no ser significativa la presencia de formas físicas propuestas por la ordenación, por lo que se podrán referir las previsiones necesarias y los ajustes de éstas a las determinaciones más globales establecidas en el presente Plan Especial.

Artículo 37. Normas Particulares para el Área de Graneles Líquidos (AN3)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 75.212 m^2

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

No se establecen

3. Condiciones de edificación

No se establecen.
Sólo se permitirá la construcción de instalaciones técnicas relacionadas con la carga o descarga de graneles líquidos o de los servicios necesarios para su mantenimiento y seguridad.

4. Condiciones de uso:

No se establecen.

5. Condiciones de desarrollo y proyecto:

No se establecen.

Artículo 38. Normas Particulares para el Área de Construcción y Reparación Naval (AN4)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 8,99 Ha.
Subárea A: 19.335 m^2
Subárea B: 70.580 m^2

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

Parcela mínima: 2.000 m^2.
Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas

3. Condiciones de edificación:

Ocupación máxima de la parcela por la edificación: 50%

Altura máxima de la edificación: 15 metros en la subárea B
8 metros en la subárea A, que podrán elevarse a 12, en construcciones destinadas al alojamiento de embarcaciones.
Podrán superarse las alturas máximas establecidas en instalaciones técnicas que así lo requieran.

Edificabilidad máxima por subárea: 0,15 m^2/ m^2

Calidad de la edificación:
Los paramentos de todos los edificios que se sitúen en la subárea A deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Construcciones y reparaciones navales relacionadas con el área de normativa AN7 (Área: Náutico – Deportiva), en la subárea A.
Industrial, en la categoría de talleres, en la subárea A
Industrial, en todas sus categorías, en la subárea B
Logístico, en todas sus categorías
Oficinas
Equipamiento, restringido a las necesidades propias de dicha Área de Normativa y directamente relacionadas con la actividad portuaria principal.
Espacios Libres, en la subárea A
Infraestructuras de transporte, en todas sus categorías.
Maniobra y manipulación de mercancías relacionadas con el área de normativa.
Instalaciones técnicas portuarias.
Transporte marítimo metropolitano de la Bahía, en la subárea A, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las necesidades que en su caso tenga el movimiento de transportes especiales y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y accesos.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto:

El desarrollo de la urbanización de estas áreas se podrá hacer mediante proyectos de obras ordinarios de urbanización, no siendo necesario la redacción de un Estudio de Detalle al no ser significativa la presencia de formas físicas propuestas por la ordenación, por lo que se podrán referir las previsiones necesarias y los ajustes de éstas a las determinaciones más globales establecidas en el presente Plan Especial.

Artículo 39. Normas Particulares para el Área de Pasajeros y Ro-Ro (AN5)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 27.980 m^2

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

No se establecen

3. Condiciones de edificación

Edificabilidad máxima: 0,40 m^2/m^2.
Altura máxima: Dos plantas, 8 metros.
Podrá superarse la altura máxima hasta 12 metros, mediante elementos singulares debidamente justificados, siempre que no suponga más del 10% de la superficie edificada.
Las plantas sótano o semisótano no computarán a efectos de alturas o edificabilidad.

Calidad de la edificación:
Los paramentos de todos los edificios que se sitúen en este área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Oficinas
Comercial en la categoría de comercio, los de restauración, agencias bancarias, servicios a empresas y asimilables, en todas sus categorías y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Equipamiento, restringido a las necesidades propias de dicha Área de Normativa y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Espacios Libres
Logístico, en la categoría de almacenaje
Infraestructuras de transporte, en todas sus categorías.
Maniobra y manipulación de mercancías
Instalaciones técnicas portuarias

5. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Artículo 40. Normas Particulares para el Área Comercial-recreativa (AN6)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 65.791 m^2.

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

No se establecen

3. Condiciones de edificación

Edificabilidad máxima: 0,30 m^2/m^2.
Altura máxima: Dos plantas, 12 metros.
En el caso de edificios destinados a hotel, al tratarse de un uso permitido pero limitado en base al artículo 94.4 de la Ley 48/2003, la altura máxima será de 5 plantas, 18 metros.
Las plantas sótano o semisótano no computarán a efectos de alturas o edificabilidad.
Calidad de la edificación:
Los paramentos de todos los edificios que se sitúen en este área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos, de acuerdo a lo establecido por el artículo 94 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General:

Oficinas
Comercial en todas sus categorías, conforme a la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Comercio Interior de Andalucía, sus modificaciones y trasposición de la Directiva Europea de Servicios (2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior Europea de Servicios).
Hotel, siempre que se cumplan los procedimientos previstos en el artículo 94.4 de la Ley 48/2003.
Locales de ocio.
Equipamiento, en todas sus categorías.
Espacios Libres y peatonales.
Infraestructuras de transporte, en todas sus categorías.
Instalaciones técnicas portuarias.

5. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

En cualquier caso se asegurará:

- Una dotación mínima de zonas verdes o espacio peatonales públicos superior al 25% de su superficie.
- Una dotación de aparcamiento que asegure un mínimo de una plaza por cada 25 m^2 de superficie construida de oficinas, comercio y equipamiento.

Artículo 41. Normas Particulares para el Área Náutico-deportiva de La Línea (AN7)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Áreas de Normativa
Superficie: 3,065 Ha
Subárea A: 2.343 m^2
Subárea B: 2.274 m^2
Subárea C: 7.487 m^2
Subárea D: 3.243 m^2
Subárea E: 10.207 m^2
Subárea F: 5.097 m^2

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

En el área, existen ya varias construcciones sobre las subáreas A y B. No podrán consolidar su disposición las construcciones existentes sobre la subárea A, que dependerá de la situación en que se encuentren en relación con la Línea Límite de Edificación de la CA-34.

3. Condiciones de edificación:

Edificabilidad máxima por subárea: 1,0 m^2/ m^2
8 metros, dos plantas.
Podrá superarse la altura máxima hasta 12 metros mediante elementos singulares debidamente justificados en instalaciones portuarias y/o técnicas que así lo requieran.

Ocupación máxima del área por la edificación: 80 %

No se limita la ocupación por instalaciones deportivas abiertas.

Calidad de la edificación:
Los paramentos de todos los edificios que se sitúen en este área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

4. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Oficinas
Comercial en la categoría de comercio, los de restauración, agencias bancarias, servicios a empresas y asimilables, en todas sus categorías y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Equipamiento, restringido a las necesidades propias de dicha Área de Normativa y directamente relacionados con la actividad portuaria principal.
Espacios Libres
Infraestructuras de transporte, en todas sus categorías.
Maniobra y manipulación de mercancías
Instalaciones técnicas portuarias
Transporte marítimo metropolitano de la Bahía, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área de normativa y atendiendo a las vinculaciones jurídicas de los concesionarios.

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

En caso de modificación o sustitución de algún edificio, será obligatoria la redacción de un estudio conjunto de la edificación del área.

6. Condiciones de desarrollo y proyecto

Se redactará obligatoriamente un Estudio de Detalle para el desarrollo de dicha área, de conformidad con las funciones que le son propias según lo regulado por el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Reserva Portuaria (AN8)

1. Ámbito y superficie

Ámbito: el señalado en el Plano nº V.3 de Areas de Normativa
Superficie: 374 m^2

2. Alineaciones y condiciones de parcelación

No se establecen.

3. Condiciones de edificación:

No se establecen.

4. Condiciones de uso:

En tanto no se desarrollen los correspondientes proyectos y se proceda a la construcción de instalaciones, la Autoridad Portuaria podrá autorizar otros usos en los espacios de la zona de servicio incluidos en el uso "de Reserva", con carácter provisional y siempre que no condicionen o perturben el futuro desarrollo portuario. Con esa restricción, podrán autorizarse los usos de equipamiento, en particular, los recreativos (deportivos, especialmente los practicados al aire libre) y de ocio, así como los de jardines y zonas verdes.

5. Condiciones de acceso y aparcamiento

No se establecen.

6. Condiciones de tramitación y desarrollo

Tal como prevé el Plan de Utilización, el paso de la calificación de Reserva Portuaria, a un área de normativa que permita el desarrollo de instalaciones y actividades portuarias, se realizará mediante la aprobación de los correspondientes proyectos de ampliación del puerto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 21.1 de la Ley 27/92. Dicha aprobación exigirá la modificación del Plan de Utilización cuando se trate de construcción de nuevas infraestructuras y plataformas portuarias y se superen los umbrales establecidos en el apartado 4.2.B.5 del citado Plan de Utilización.

Normas Particulares para la Red Viaria y ferroviaria

1. Ámbito y carácter

Ámbito:

El conjunto del viario rodado y los trazados ferroviarios incluidos en el plano nº V.2, de Red Viaria y Espacios Libres.

Se consideran vinculantes los trazados y la delimitación del viario principal y de la zona de Muelles, en el interior de la zona de servicio.

Podrán procederse a ajustes y pequeñas modificaciones del viario principal, cuando así fuera necesario para asegurar su acuerdo con las posibles modificaciones que se realicen en el viario exterior al puerto, sin que ello exija la previa modificación del Plan Especial.

Se consideran indicativos y, por tanto, podrán ser modificados a voluntad de la Autoridad Portuaria:

- La distribución de la sección de todo el viario
- El trazado y delimitación del viario secundario
- La localización de las playas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- El trazado de las vías de ferrocarril interno al puerto.

2. Condiciones de parcelación y edificación

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de concesión, parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, a aparcamiento.

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de altura y 10 m^2 de superficie.

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter no vinculante podrán parcelarse, darse en concesión y edificarse, en los términos que señale la normativa que les sea de aplicación, en el momento en que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino.

En el suelo calificado como Muelles, serán de aplicación las determinaciones contenidas en el artículo 37 de estas normas para el uso pormenorizado de Maniobra y Manipulación de Mercancías.

3. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos:

Espacios Libres
Infraestructuras de transporte, en todas sus categorías.
Instalaciones técnicas portuarias

4. Condiciones técnicas:

Dimensiones:

Los carriles de circulación tendrán una anchura mínima de 4 m., que podrá reducirse hasta 3 metros en los viales sin movimiento significativo de pesados en las instalaciones de la Línea de la Concepción.
Las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros.

Los accesos rodados a concesiones distarán un mínimo de 10 metros del punto de encuentro de la prolongación de los bordillos en las intersecciones.

Los proyectos y construcción de elementos de la red viaria se realizarán por tramos completos, en los que se defina y construya simultáneamente la calzada, las aceras, las bandas de aparcamiento y, en su caso, la jardinería de los espacios libres anejos al viario.

En tanto la Autoridad Portuaria no apruebe otra cosa, los proyectos y concesiones que den frente a viario principal o secundario en la plataforma de Campamento, respetarán la sección que figura a continuación, midiéndola desde el eje de las calles:

Calzada:	4 metros
Banda de aparcamiento en batería:	4,5 metros, a cada lado de la calzada
Acera	2,5 metros, a cada lado de las bandas de aparcamiento
Anchura total de la sección:	22 metros

Cuando se defina en documentos posteriores que desarrollen el Plan Especial cada una de las nuevas conexiones previstas en el mismo a carreteras competencia del Ministerio de Fomento, se redactará con el suficiente grado de detalle, un proyecto de construcción que incluya, entre otros anejos, un estudio de tráfico y capacidad del enlace en el que se compruebe la viabilidad de la conexión proyectada.

Normas Particulares para los Espacios Libres

1. Ámbito:

En el presente Plan Especial se califican como espacios libres los recogidos en el plano de ordenación nº V.2, Red Viaria y Espacios Libres. En conjunto se califican como tales:

Los tramos de la zona de servicio incluidos en el área funcional de protección.
La banda situada entre el puerto de La Línea de la Concepción y el centro urbano.

2. Carácter

La delimitación de ambos se considera vinculante.

3. Condiciones de parcelación, ocupación y edificación

No se establecen condiciones de parcelación.

En los espacios libres no podrán realizarse construcciones, a excepción de las que fueran precisas para el desarrollo de su función o de la del área funcional a la que pertenecen. En cualquier caso, no podrán superar la altura de una planta, ni ocupar más del 5% de la superficie total de cada uno de ellos.

4. Condiciones de uso

No se admitirán otros usos que los correspondientes a su función. El uso de Espacios Libres no supondrá una limitación a las concesiones otorgadas o a la normal actividad de las industrias legalmente incluidas en los terrenos anexos a la franja.

IV. PLANOS DE INFORMACIÓN

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/25.000

ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: IV.1

Hoja 1 de 1

PLANOS DE INFORMACIÓN:

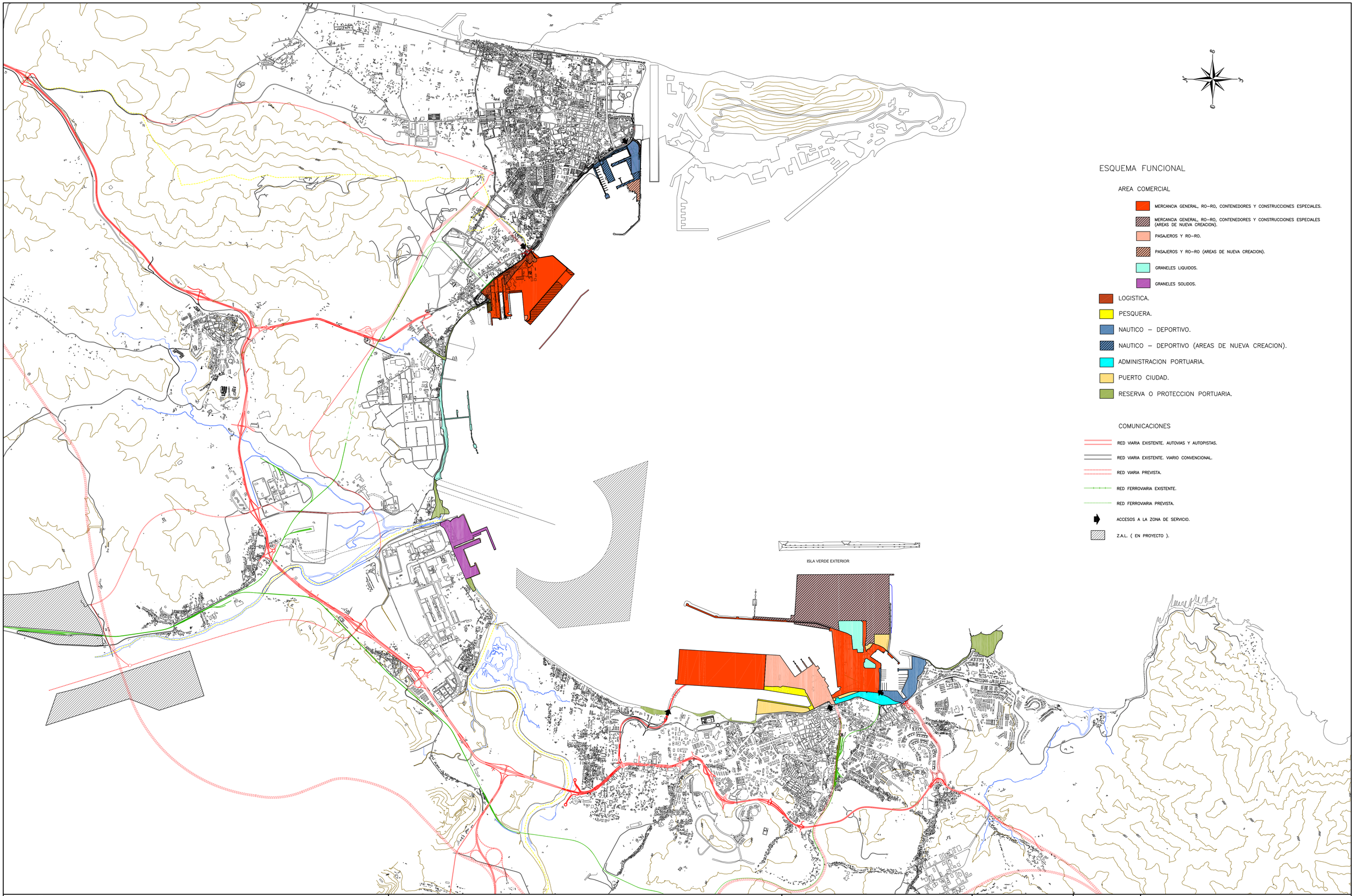
ENCUADRE TERRITORIAL

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE	ESCALA :	PLANO Nº :	PLANOS DE INFORMACION:
FEBRERO DE 2011	1/6.000 ORIGINALES A-1	IV.2 Hoja 1 de 1	DELIMITACION DE ESTADO ACTUAL.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/25.000

ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: IV.3

Hoja 1 de 1

PLANOS DE INFORMACIÓN:

ESQUEMA DIRECTOR DE ORDENACIÓN PORTUARIA DE LA BAHÍA.

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ROQUE

TERMINO MUNICIPAL DE LA LINEA DE LA CONCEPCION

TERMINO MUNICIPAL DE LOS BARRIOS

CEPSA

Puerto Mayorga

Puerto Bahia Blanca

MERCANCIA GENERAL, CONTENEDORES RO-RO Y

Playa de la Linea

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras Aislta exterior de la calzada

Linea limite de edificación Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras

Limite zona exterior de las aguas portuarias

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras Aislta exterior de la calzada

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras Linea limite de edificación

AEROPUERTO GIBRALTAR

DOCKS DE SAN ROQUE

GIBRALTAR

Bahía de Algeciras

AMBITOS.

LIMITE PLAN ESPECIAL

USOS DE LA ZONA DE SERVICIO.

USO COMERCIAL:

- GRANELES LIQUIDOS.
- POLIVALENTE.
- MERCANCIA GENERAL, CONTENEDORES RO-RO.
- MERCANCIA GENERAL, CONTENEDORES, RO-RO Y CONSTRUCCIONES ESPECIALES.
- USO NAUTICO-DEPORTIVO.

USO COMPLEMENTARIO

- LOGISTICA
- INFRAESTRUCTURAS
- REPARACIÓN E INSPECCIÓN DE BUQUES

USO RESERVA

- DESARROLLO PORTUARIO
- PROTECCIÓN CON TOLERANCIA RECREATIVA.

USO NO PORTUARIO

- LÚDICO-COMERCIAL.
- PARQUES Y PASEOS.

NUEVOS DESARROLLOS

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

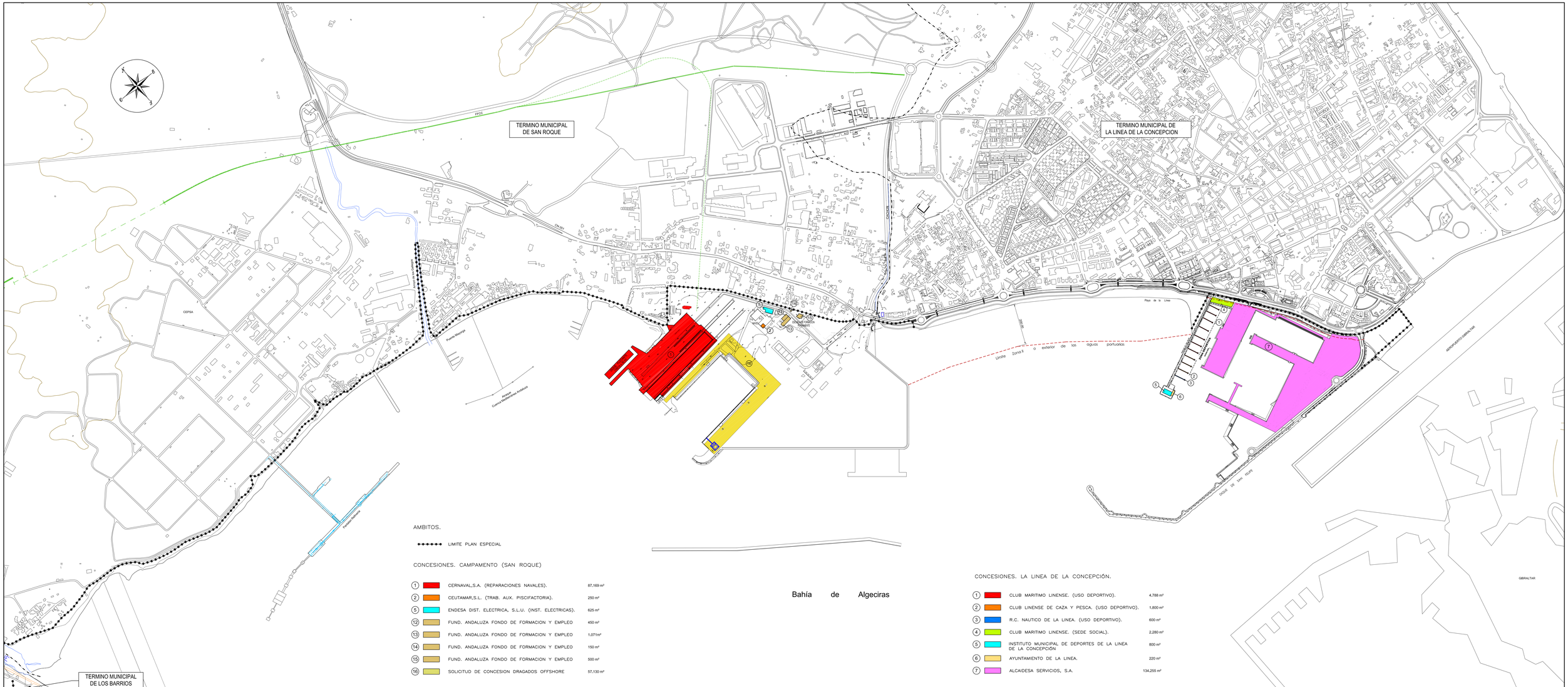
DEPARTAMENTO DE URBANISMO ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE	ESCALA :	PLANO Nº :	PLANOS DE INFORMACION:
FEBRERO DE 2011	1/6.000 ORIGINALES A-1	IV.4 Hoja 1 de 1	PLAN DE UTILIZACION VIGENTE UOS GLOBALES.

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE	ESCALA :	PLANO Nº :	PLANOS DE INFORMACION:
FEBRERO DE 2011	1/6.000 ORIGINALES A-1	IV.5 Hoja 1 de 1	PLANEAMIENTO URBANISTICO VIGENTE.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE	ESCALA :	PLANO Nº :	PLANOS DE INFORMACION:
FEBRERO DE 2011	1/6.000 ORIGINALES A-1	IV.6 Hoja 1 de 1	CONCESIONES

V. PLANOS DE ORDENACIÓN

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ROQUE

TERMINO MUNICIPAL DE LA LINEA DE LA CONCEPCION

TERMINO MUNICIPAL DE LOS BARRIOS

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras Arista exterior de la calzada

Linea limite de edificación Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras Arista exterior de la calzada

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras Linea limite de edificación

Limite Zona II o exterior de las aguas portuarias

Playa de la Linea

Puerto Mongia

Puerto Pesquero

Arista Carretera Autonómica Andalucía

CEPSA

AREA PLAN DE 1992 DE PUERTO BAHIA CONCHA

DOCKS

DOCKS

DOCK

DOCK

DOCK

DOCK

DOCK DE SAN ROQUE

AEROPUERTO GIBRALTAR

GIBRALTAR

Bahía de Algeciras

LIMITE PLAN ESPECIAL

ACCESO A LA ZONA DE SERVICIO

ESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

RED VIARIA PRINCIPAL. (CONTROLADA).

RED VIARIA PRINCIPAL. (ACCESO LIBRE).

RED FERROVIARIA

AREAS FUNCIONALES

COMERCIAL PASAJEROS Y RO–RO

COMERCIAL MERCANCIA GENERAL, CONTENEDORES, RO–RO Y CONSTRUCCIONES ESPECIALES

COMERCIAL GRANELES LIQUIDOS

COMERCIAL POLIVALENTE

LOGISTICA

CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL

LÚDICO–COMERCIAL Y NAÚTICO DEPORTIVO

PROTECCION

RESERVA PORTUARIA

OBRAS PORTUARIAS EN PROYECTO

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/6.000

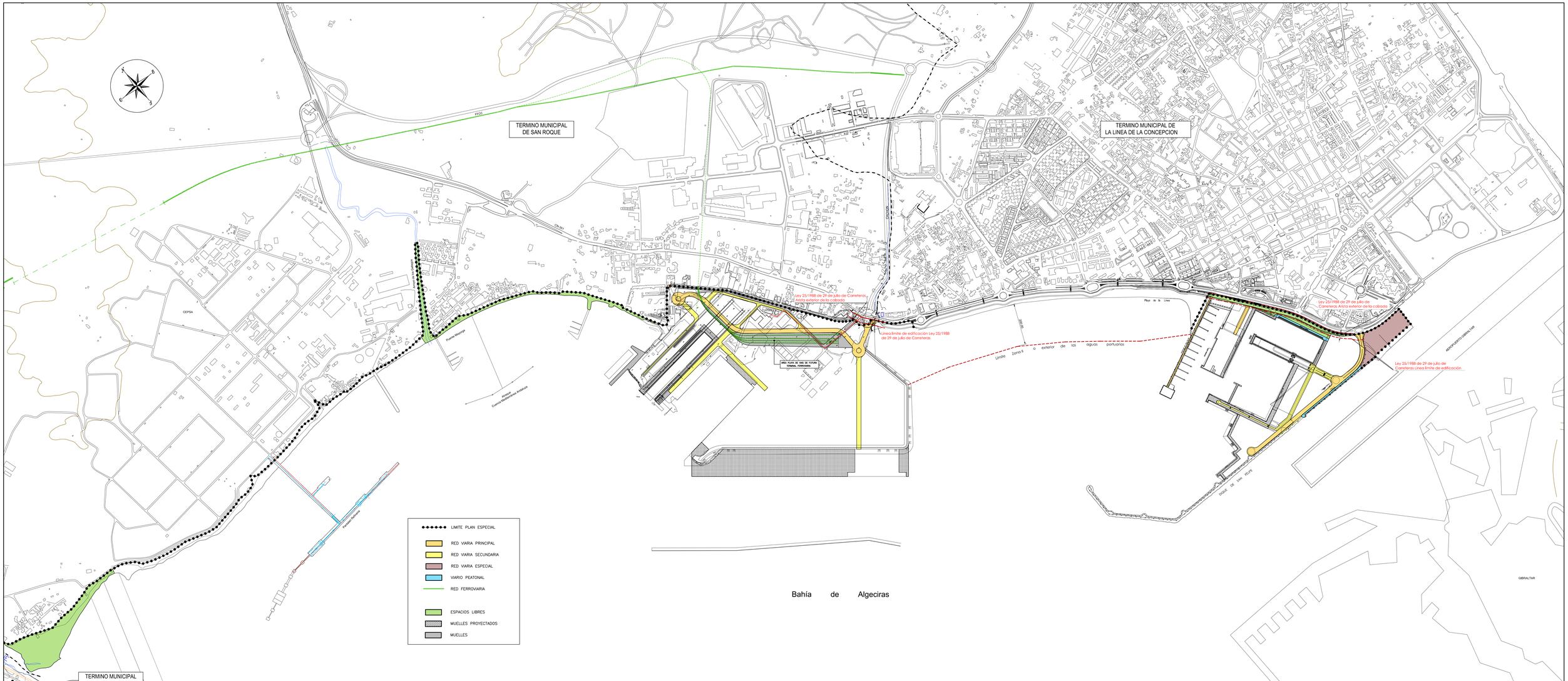
ORIGINALES A-1

PLANO Nº : V.1

Hoja 1 de 1

PLANOS DE ORDENACION:

ESQUEMA DIRECTOR DE ORDENACION PORTUARIA DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/6.000

ORIGINALES A-1

PLANO Nº : V.2

Hoja 1 de 1

PLANOS DE ORDENACION:

RED VIARIA Y ESPACIOS LIBRES.

PLANO GENERAL.

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

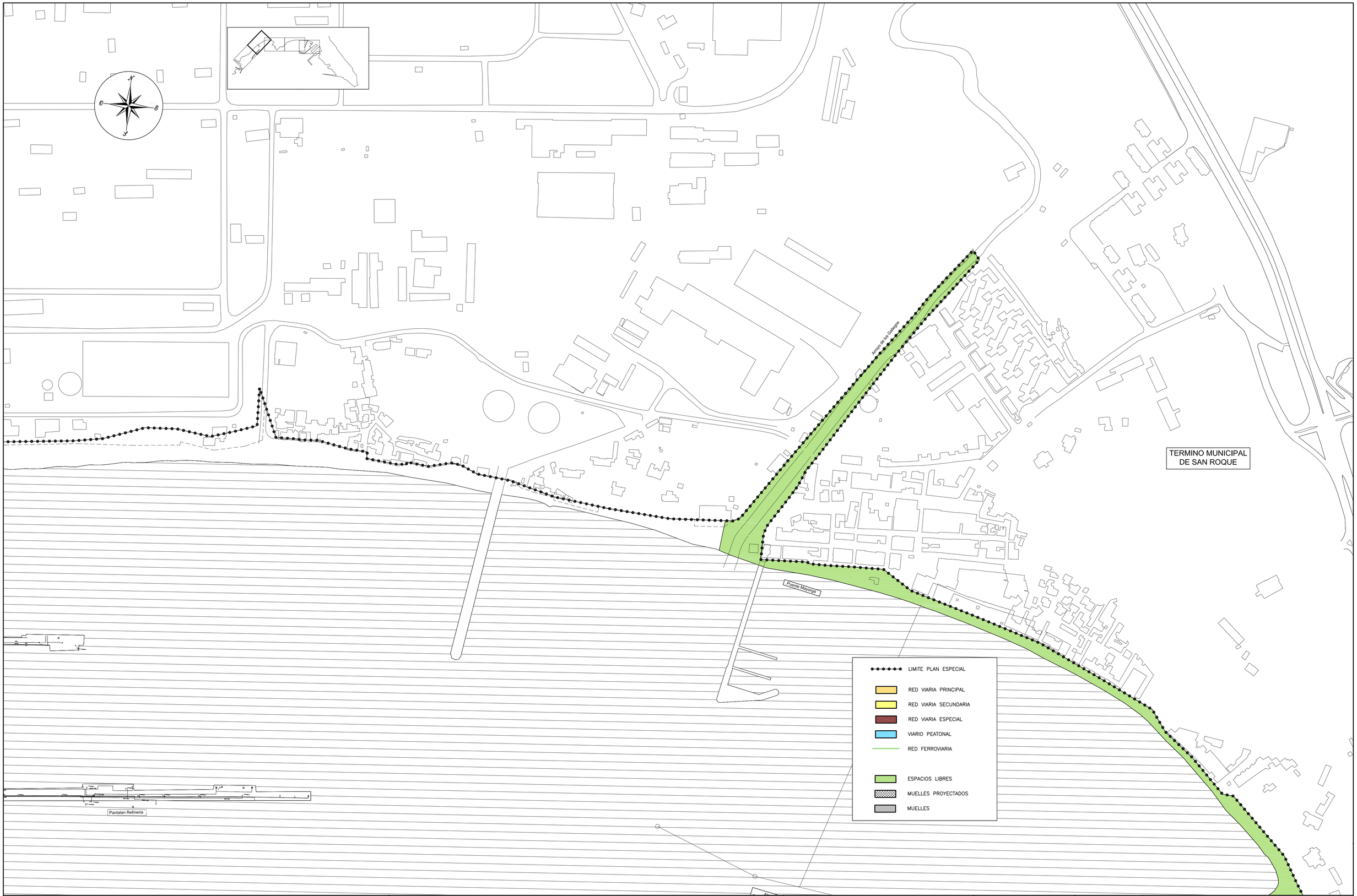
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.2.1

Hoja 1 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

RED VIARIA Y ESPACIOS LIBRES.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

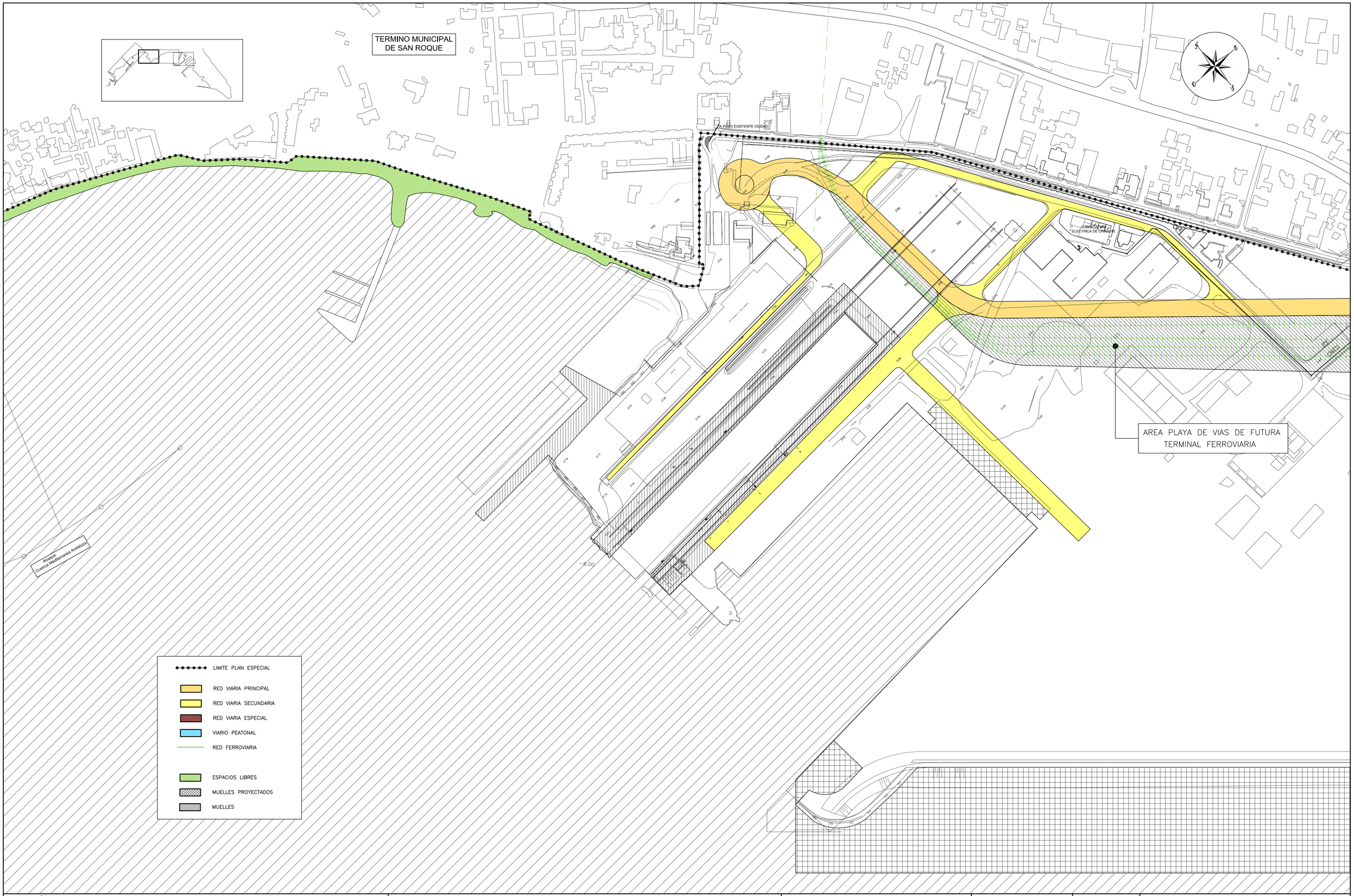
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.2.2

Hoja 2 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

RED VIARIA Y ESPACIOS LIBRES.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

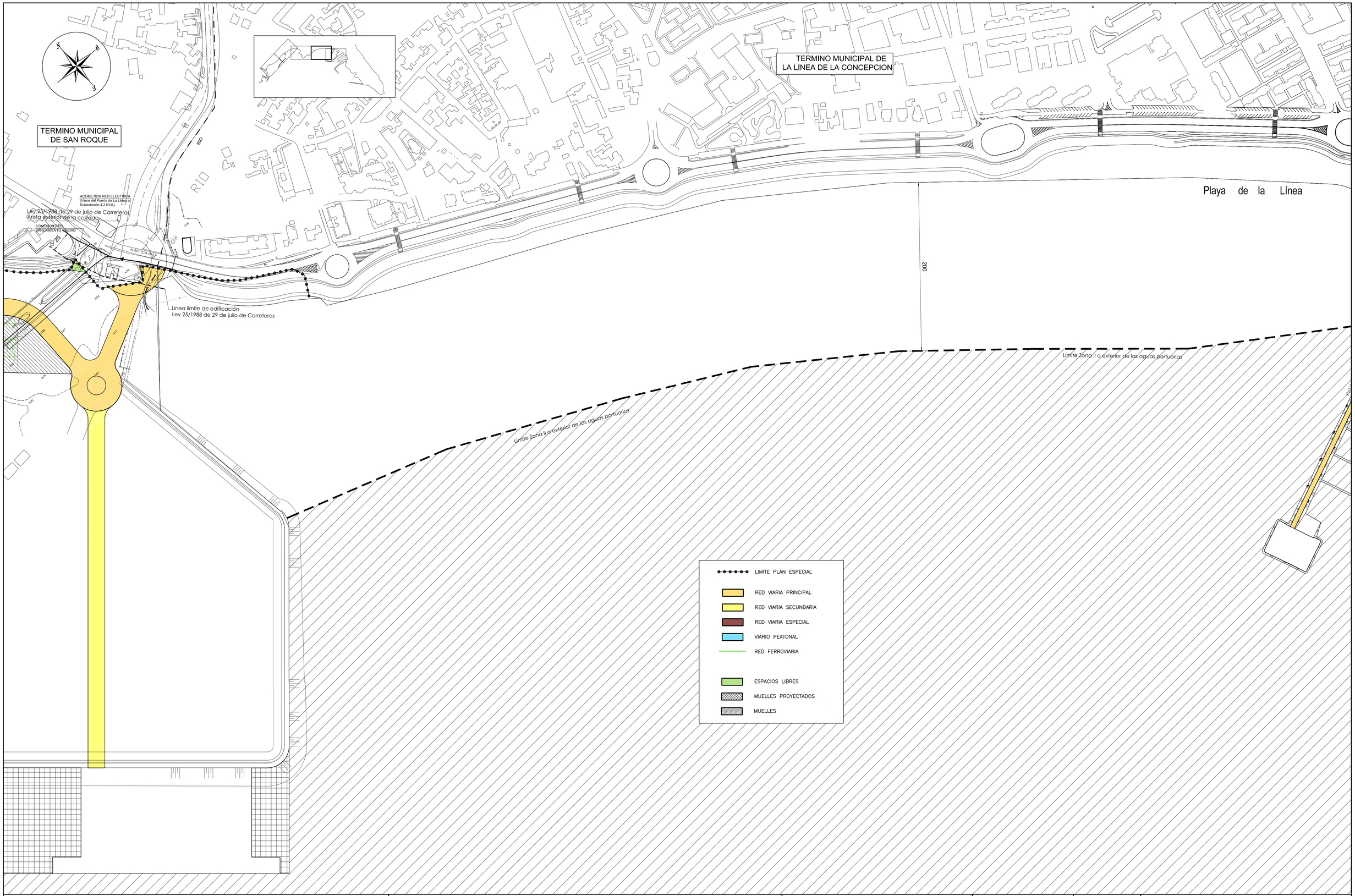
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.2.3

Hoja 3 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

RED VIARIA Y ESPACIOS LIBRES.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

ORIGINALES A-1

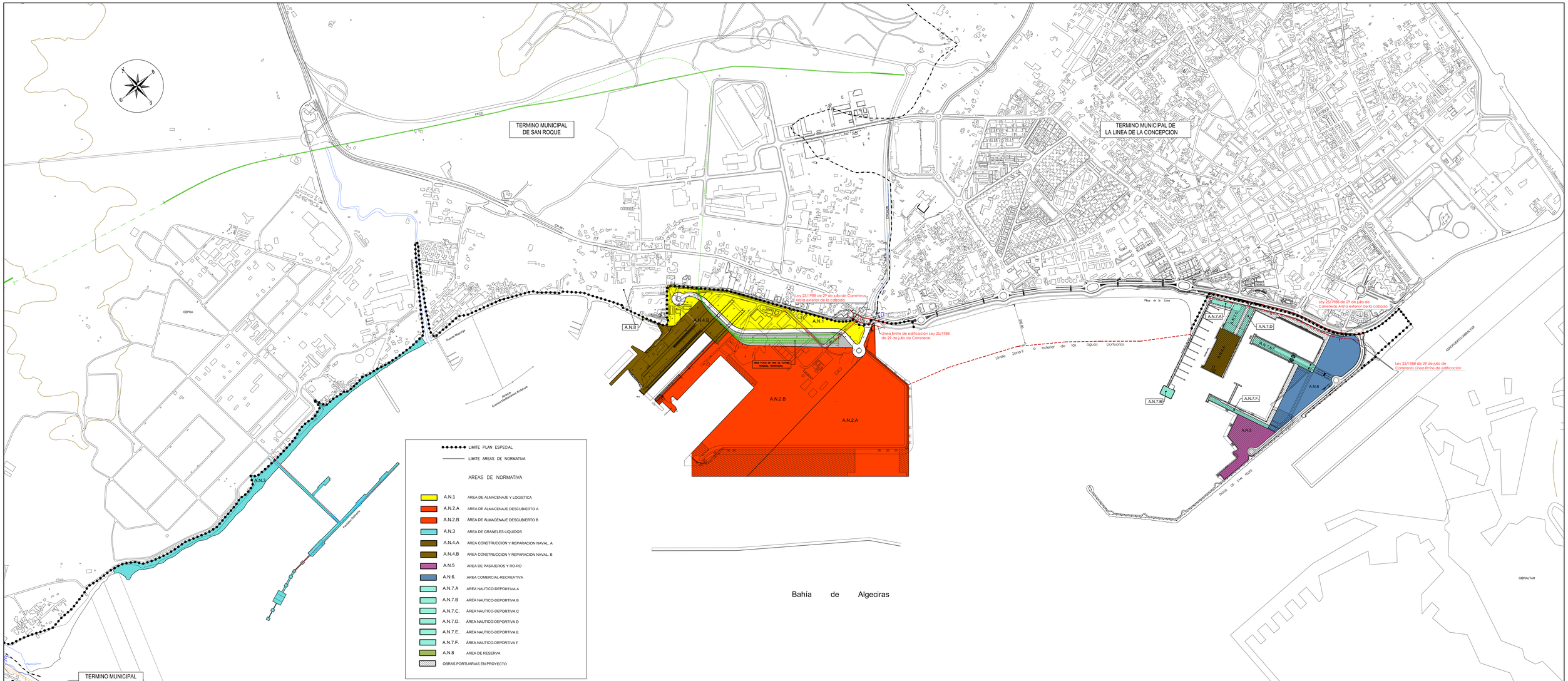
PLANO Nº.: V.2.4

Hoja 4 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

RED VIARIA Y ESPACIOS LIBRES.

Puerto Bahia de Algeciras Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras	PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.	DEPARTAMENTO DE URBANISMO ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE FEBRERO DE 2011	ESCALA : 1/2.000 ORIGINALES A-1	PLANO Nº.: V.2.5 Hoja 5 de 5	PLANOS DE ORDENACION: RED VIARIA Y ESPACIOS LIBRES.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION. DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/6.000

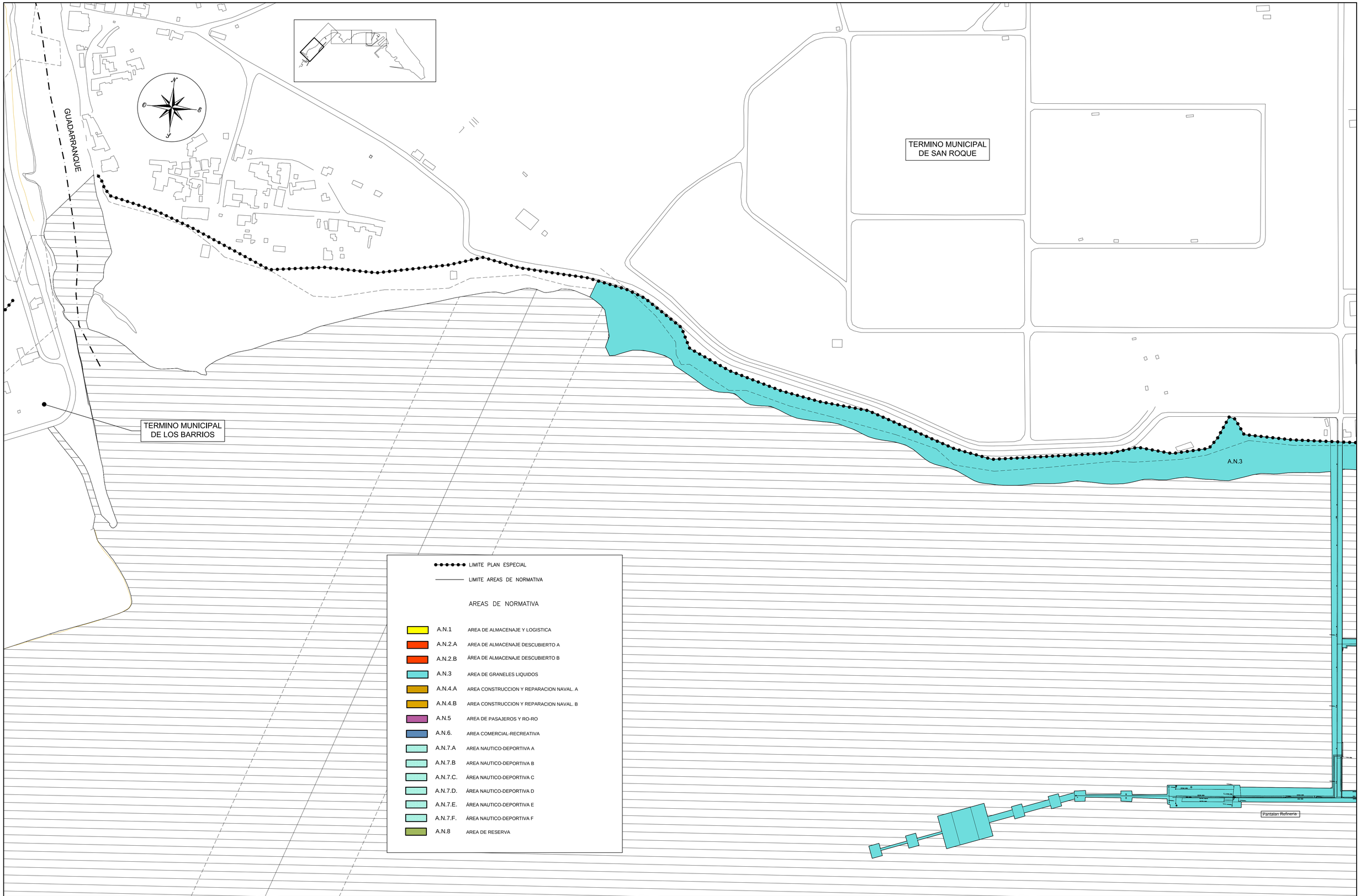
ORIGINALES A-1

PLANO Nº : V.3

Hoja 1 de 1

PLANOS DE ORDENACION:

AREAS DE NORMATIVA. PLANO GENERAL.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

ORIGINALES A-1

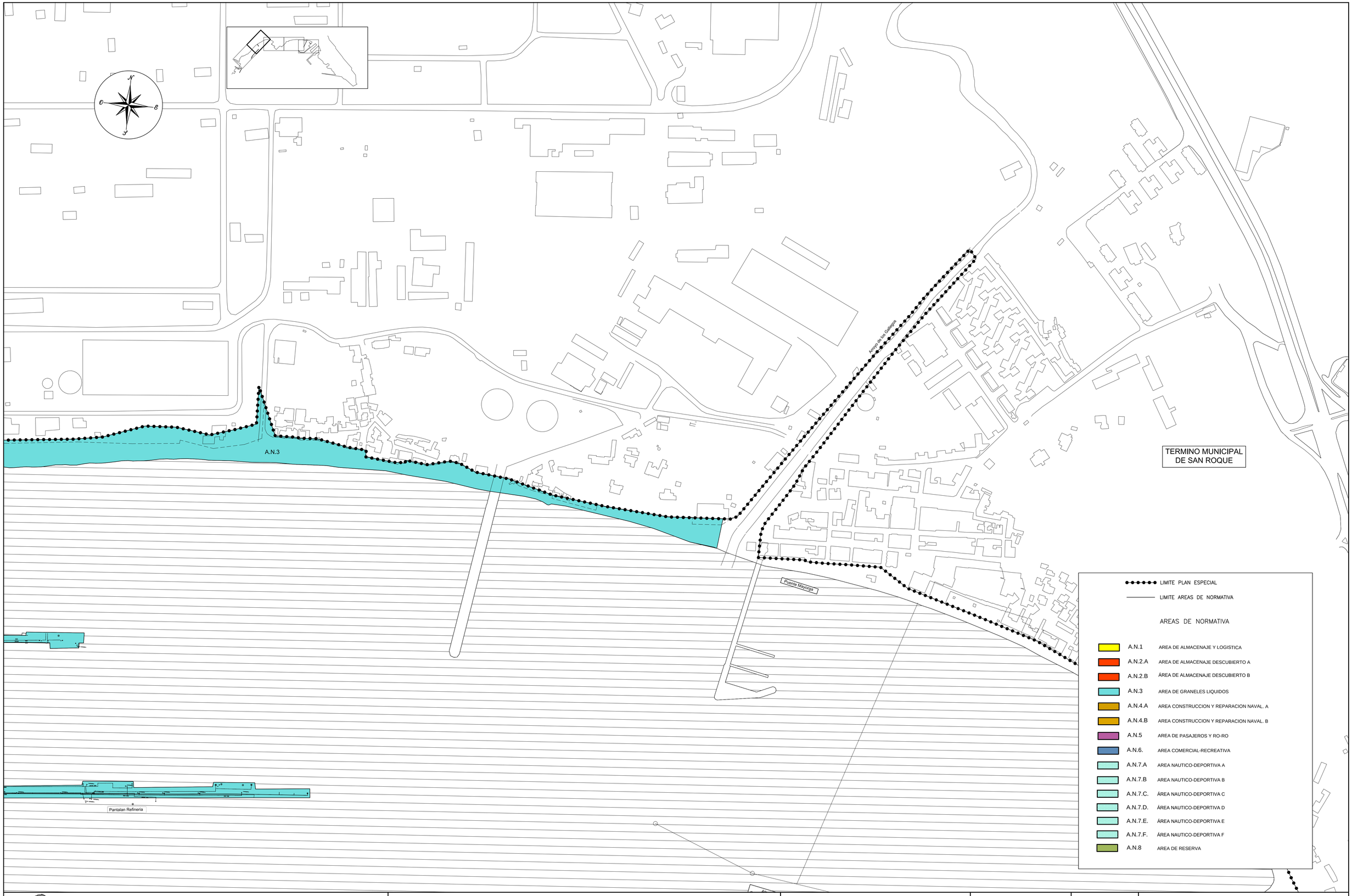
PLANO Nº.: V.3.1

Hoja 1 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

AREAS DE NORMATIVA.

K:\0--URBANISMO\00_PLAN ESPECIAL\PLAN ESPECIAL DE CAMPAMENTO ENERO 2004\131_Campamento_Latinea\Planos\Aprobacion definitiva\16_02_11\131_V.2_al_V5_V2_al_V4.dwg , apportera, DWG To PDF.pc3



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.3.2

Hoja 2 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

AREAS DE NORMATIVA.

K:\I:\-URBANISMO\DI_PLAN ESPECIAL\PLAN ESPECIAL DE CAMPAMENTO ENERO 2004\131_Campamento_Latina\Planos\aprobacion definitiva\ds_02_131131_W2_A_LYS_V2_pl_V4.dwg , ppcontra, DWG To PDF.pc3

TERMINO MUNICIPAL
DE SAN ROQUE

A POZO EXISTENTE CIUDAD

Ley 25/1988 de 29 de j
Arista exterior de la ca

SUBESTACION
ELECTRICA DE CRIMAVE

A.N.1

A.N.8

A.N.4.B

AREA PLAYA DE VIAS DE FUTURA
TERMINAL FERROVIARIA

A.N.2.B

A.N.2.A

Aldeasa
Cuenca Mediterranea Andaluza

LIMITE PLAN ESPECIAL

LIMITE AREAS DE NORMATIVA

AREAS DE NORMATIVA

	A.N.1	AREA DE ALMACENAJE Y LOGISTICA
	A.N.2.A	AREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO A
	A.N.2.B	ÁREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO B
	A.N.3	AREA DE GRANELES LIQUIDOS
	A.N.4.A	AREA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL. A
	A.N.4.B	AREA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL. B
	A.N.5	AREA DE PASAJEROS Y RO-RO
	A.N.6.	AREA COMERCIAL-RECREATIVA
	A.N.7.A	AREA NAUTICO-DEPORTIVA A
	A.N.7.B	AREA NAUTICO-DEPORTIVA B
	A.N.7.C.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA C
	A.N.7.D.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA D
	A.N.7.E.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA E
	A.N.7.F.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA F
	A.N.8	AREA DE RESERVA

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.3.3

Hoja 3 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

AREAS DE NORMATIVA.

K:\D - URBANISMO\03 PLAN ESPECIAL\PLAN ESPECIAL DE CAMPAMENTO (ENERO 2004)\1313_Campamento_Lalinea\Planos\aprobacion definitiva\5.02_1311313_V7_al_A3.V5_V2_al_A4.dwg jpontero, DWG To PDF.pc3

TERMINO MUNICIPAL DE SAN ROQUE

TERMINO MUNICIPAL DE LA LINEA DE LA CONCEPCION

RIO

ACOMETIDA RED ELECTRICA
(Viene del Puerto de La Línea a Subestación 4.3 KVA).

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras
Arista exterior de la calzada.

CONEXION RED ABASTECIMIENTO CIUDAD

25

N-351

C.A. 32.8

Línea límite de edificación
Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras

Playa de la Línea

200

Límite Zona II o exterior de las aguas portuarias

Límite Zona II o exterior de las aguas portuarias

A.N.1

A.N.2.B

A.N.2.A

A.N.7.B

LIMITE PLAN ESPECIAL

LIMITE AREAS DE NORMATIVA

AREAS DE NORMATIVA

A.N.1	AREA DE ALMACENAJE Y LOGISTICA
A.N.2.A	AREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO A
A.N.2.B	ÁREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO B
A.N.3	AREA DE GRANELES LIQUIDOS
A.N.4.A	AREA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL. A
A.N.4.B	AREA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL. B
A.N.5	AREA DE PASAJEROS Y RO-RO
A.N.6.	AREA COMERCIAL-RECREATIVA
A.N.7.A	AREA NAUTICO-DEPORTIVA A
A.N.7.B	AREA NAUTICO-DEPORTIVA B
A.N.7.C.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA C
A.N.7.D.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA D
A.N.7.E.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA E
A.N.7.F.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA F
A.N.8	AREA DE RESERVA

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.3.4

Hoja 4 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

AREAS DE NORMATIVA.

K:\0-URBANISMO\00_PLAN ESPECIAL\PLAN ESPECIAL DE CAMPAMENTO ENERO 2004\113_Campamento_Linea\Planos\aprobacion definiva\16_02_11\113_PAE_A_LYS_V2_p4_V4.dwg ,ppontera, DWG To PDF.pc3

Playa de la Línea

TERMINO MUNICIPAL DE
LA LINEA DE LA CONCEPCION

Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras
Arista exterior de la calzada

Línea límite de edificación
Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras

Límite Zona II o exterior de las aguas portuarias

A.N.7.A
A.N.7.C
A.N.7.D
A.N.4.A
A.N.7.E
A.N.7.B
A.N.6.
A.N.7.F
A.N.5

MUELLE DE TRANSBORDO

DIQUE DE SAN FELIPE

AEROPUERTO GIBRALTAR

- LIMITE PLAN ESPECIAL
- LIMITE AREAS DE NORMATIVA

AREAS DE NORMATIVA

A.N.1	AREA DE ALMACENAJE Y LOGISTICA
A.N.2.A	AREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO A
A.N.2.B	ÁREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO B
A.N.3	AREA DE GRANELES LIQUIDOS
A.N.4.A	AREA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL. A
A.N.4.B	AREA CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL. B
A.N.5	AREA DE PASAJEROS Y RO-RO
A.N.6.	AREA COMERCIAL-RECREATIVA
A.N.7.A	AREA NAUTICO-DEPORTIVA A
A.N.7.B	AREA NAUTICO-DEPORTIVA B
A.N.7.C.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA C
A.N.7.D.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA D
A.N.7.E.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA E
A.N.7.F.	ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA F
A.N.8	AREA DE RESERVA

Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/2.000

ORIGINALES A-1

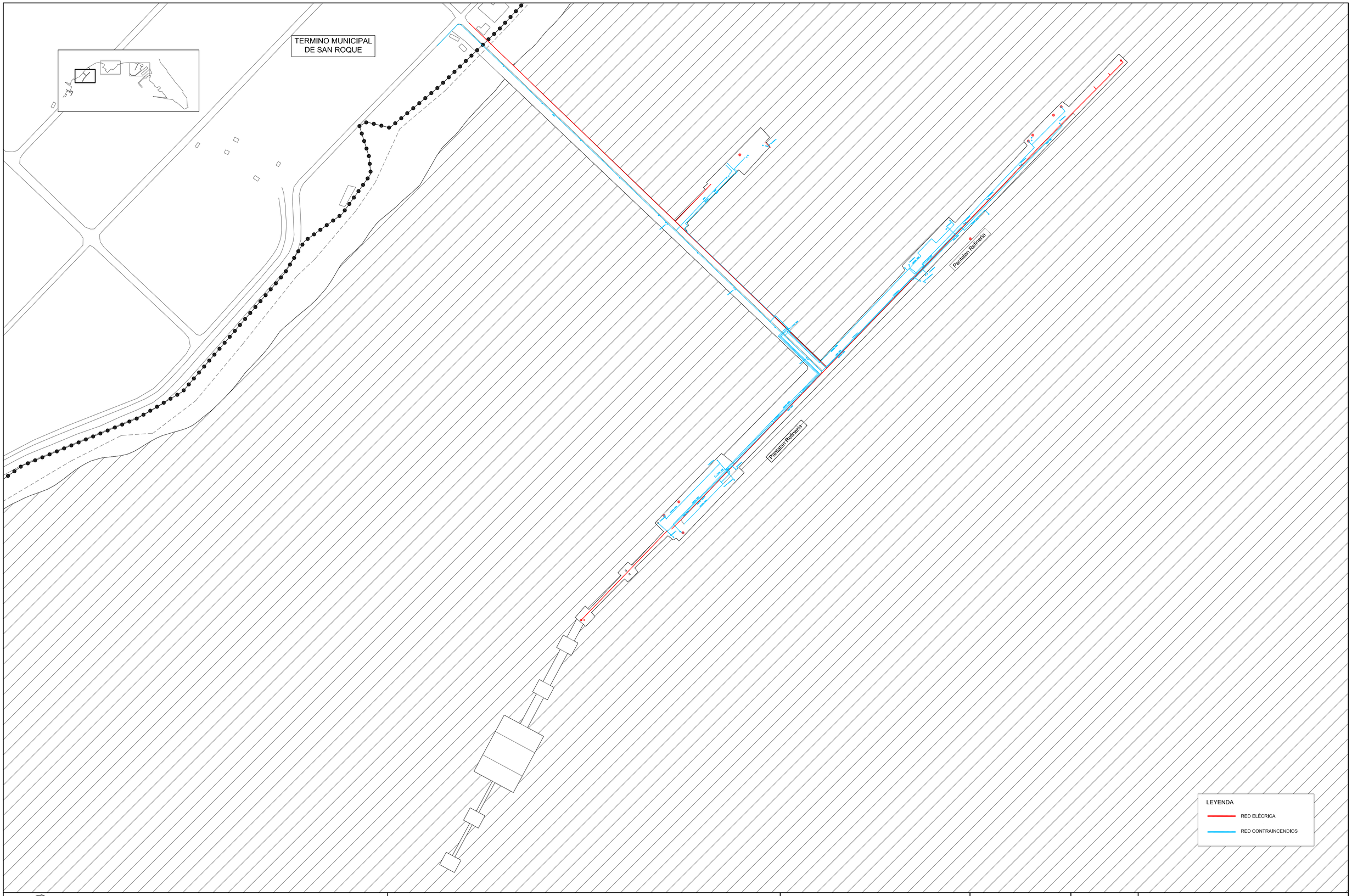
PLANO Nº.: V.3.5

Hoja 5 de 5

PLANOS DE ORDENACION:

AREAS DE NORMATIVA.

K:\D - URBANISMO\00_PLAN ESPECIAL\PLAN ESPECIAL DE CAMPAMENTO ENERO 2006\1313_Campamento_Linea\Planos\aprobacion definitiva\5_02_131133_V2_al_V35_V2_al_V4.dwg, japortero, DWG To PDF.pc3



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA :

1/1.500

ORIGINALES A-1

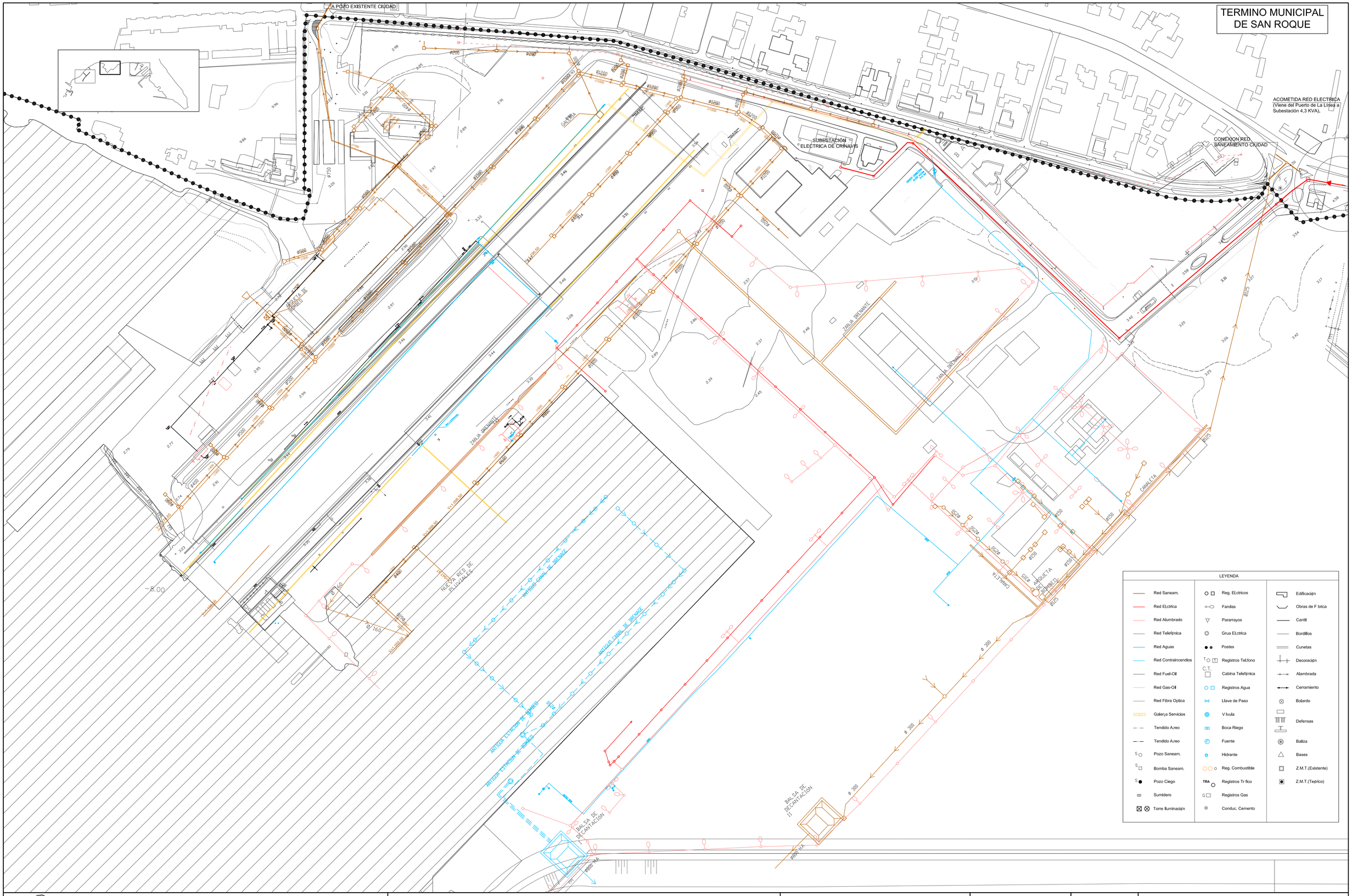
PLANO Nº.:

V.4.1.

Hoja 1 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

REDES DE SERVICIOS Y
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS
EXISTENTES.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

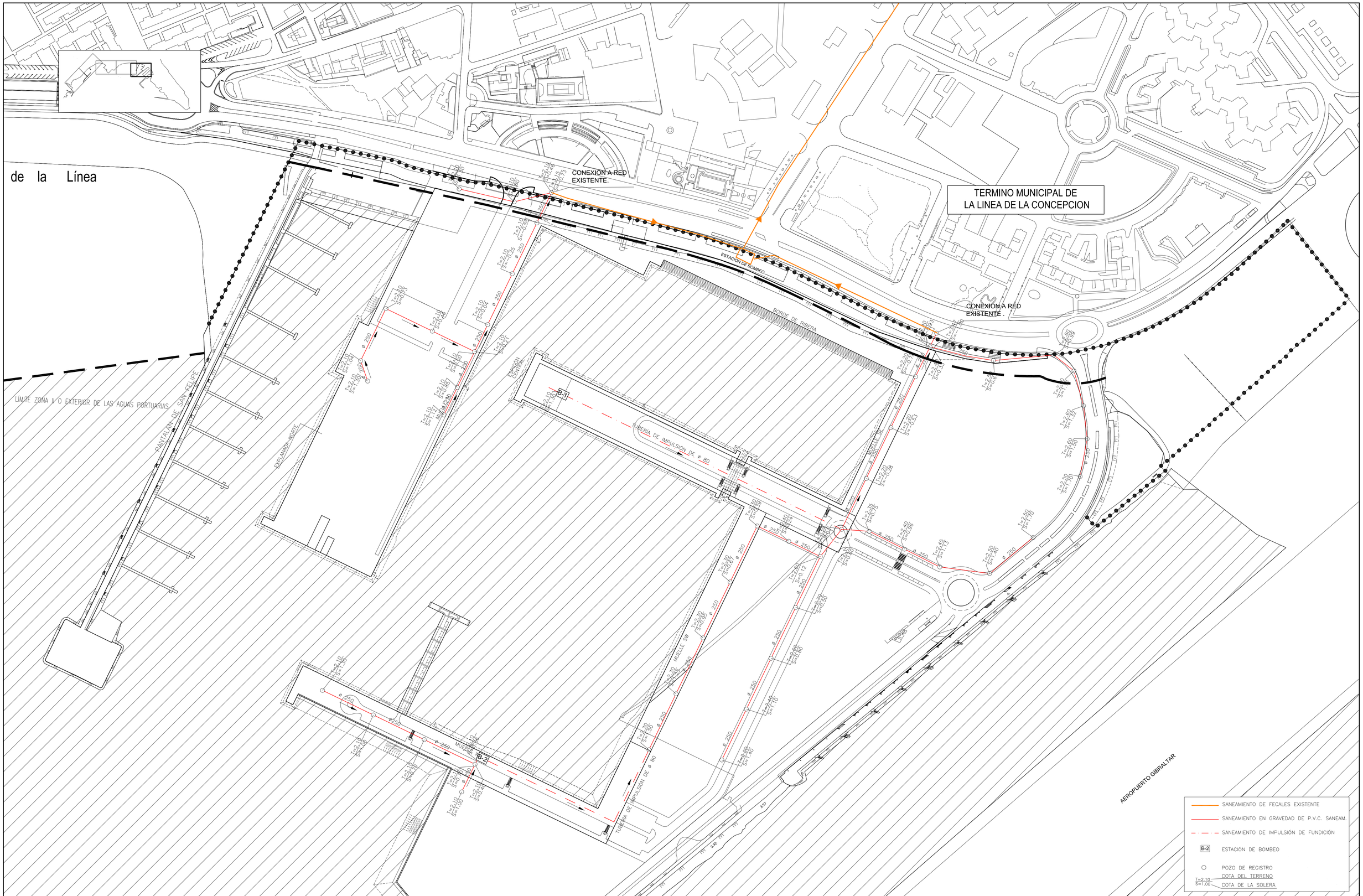
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.2.

Hoja 2 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

REDES DE SERVICIOS
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS
EXISTENTES



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

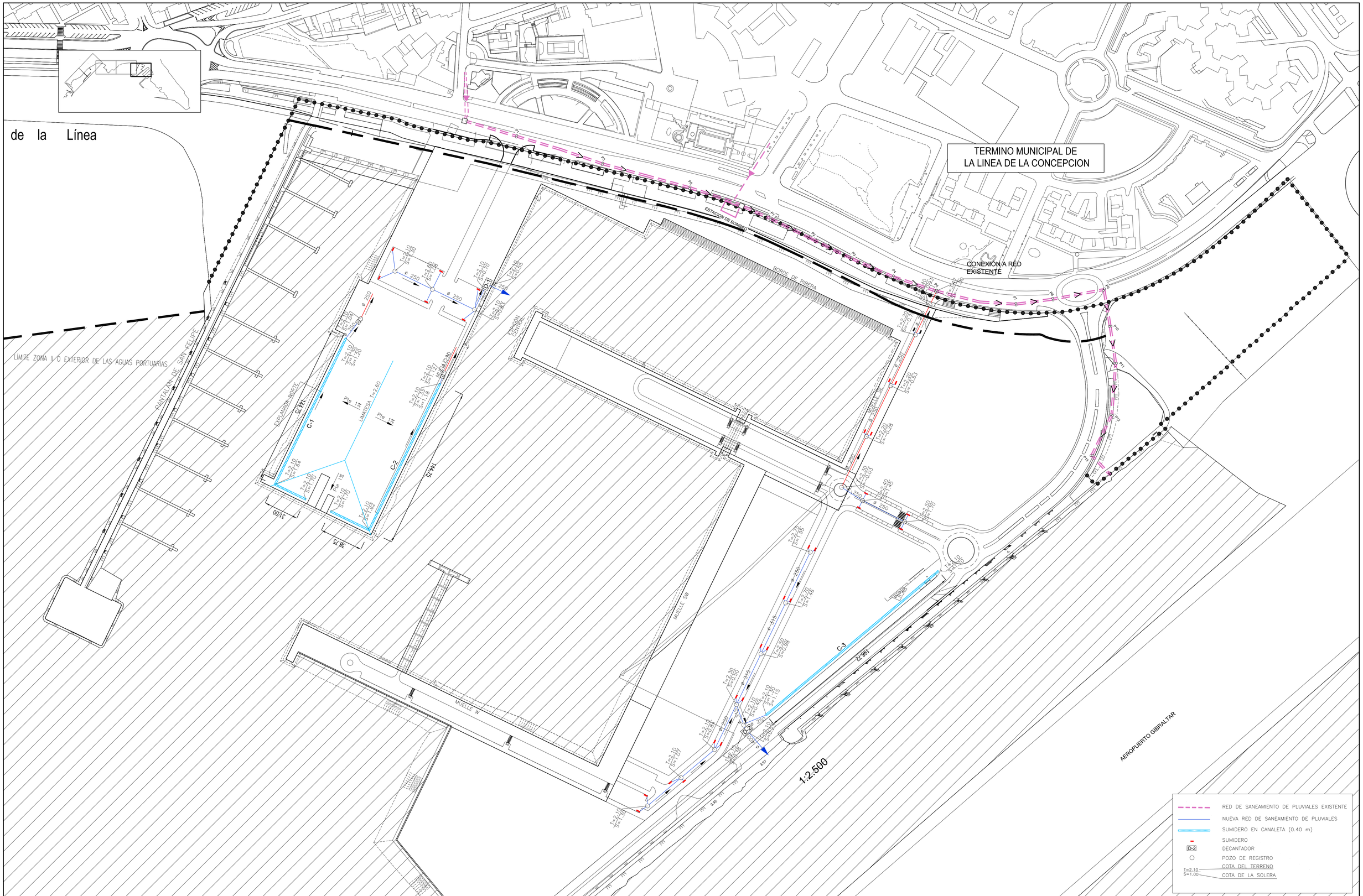
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.3.

Hoja 3 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

REDES DE SERVICIOS.
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. RED DE FECALES



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

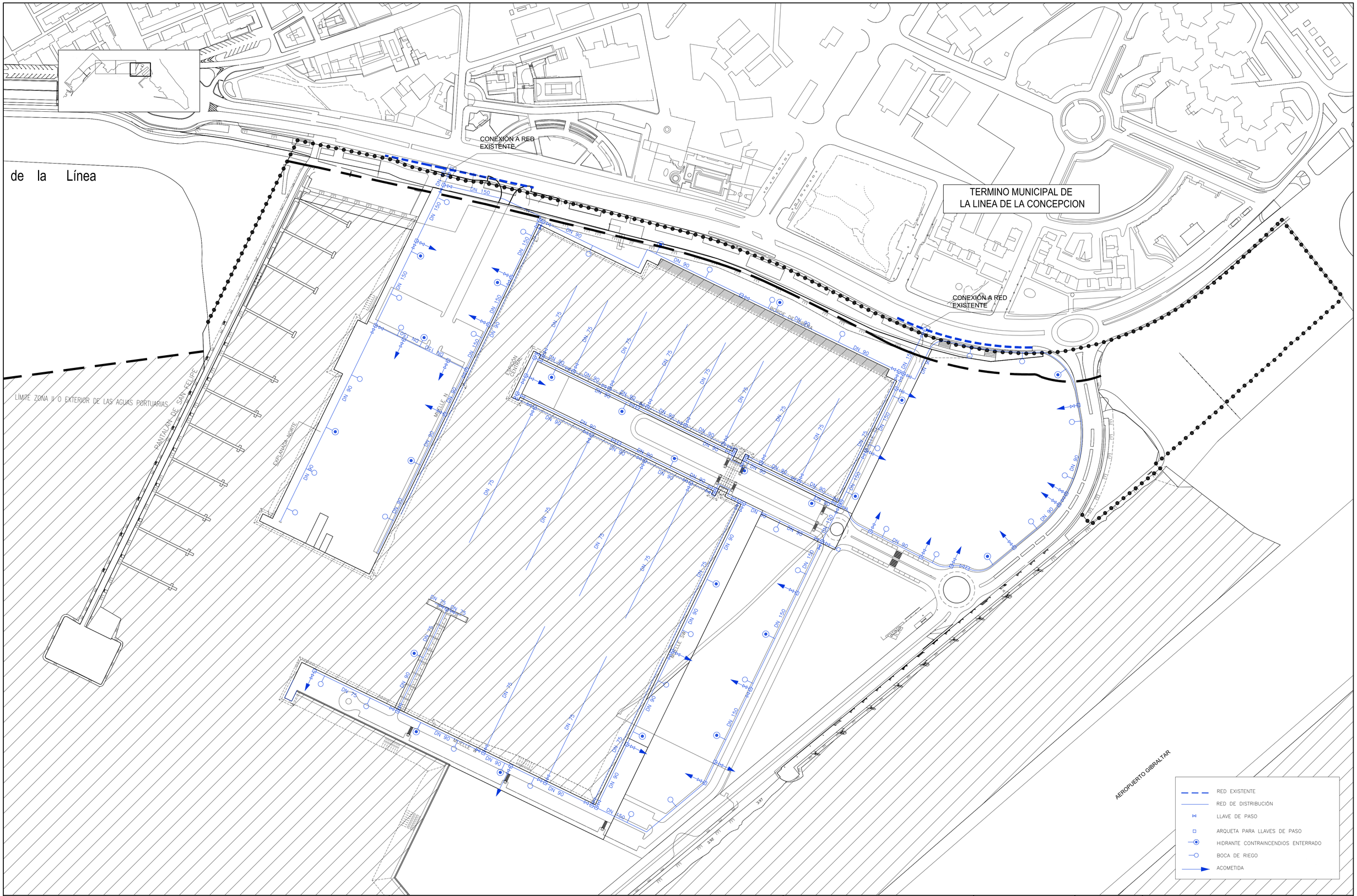
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.4.

Hoja 4 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

REDES DE SERVICIOS.
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. RED DE PLUVIALES



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

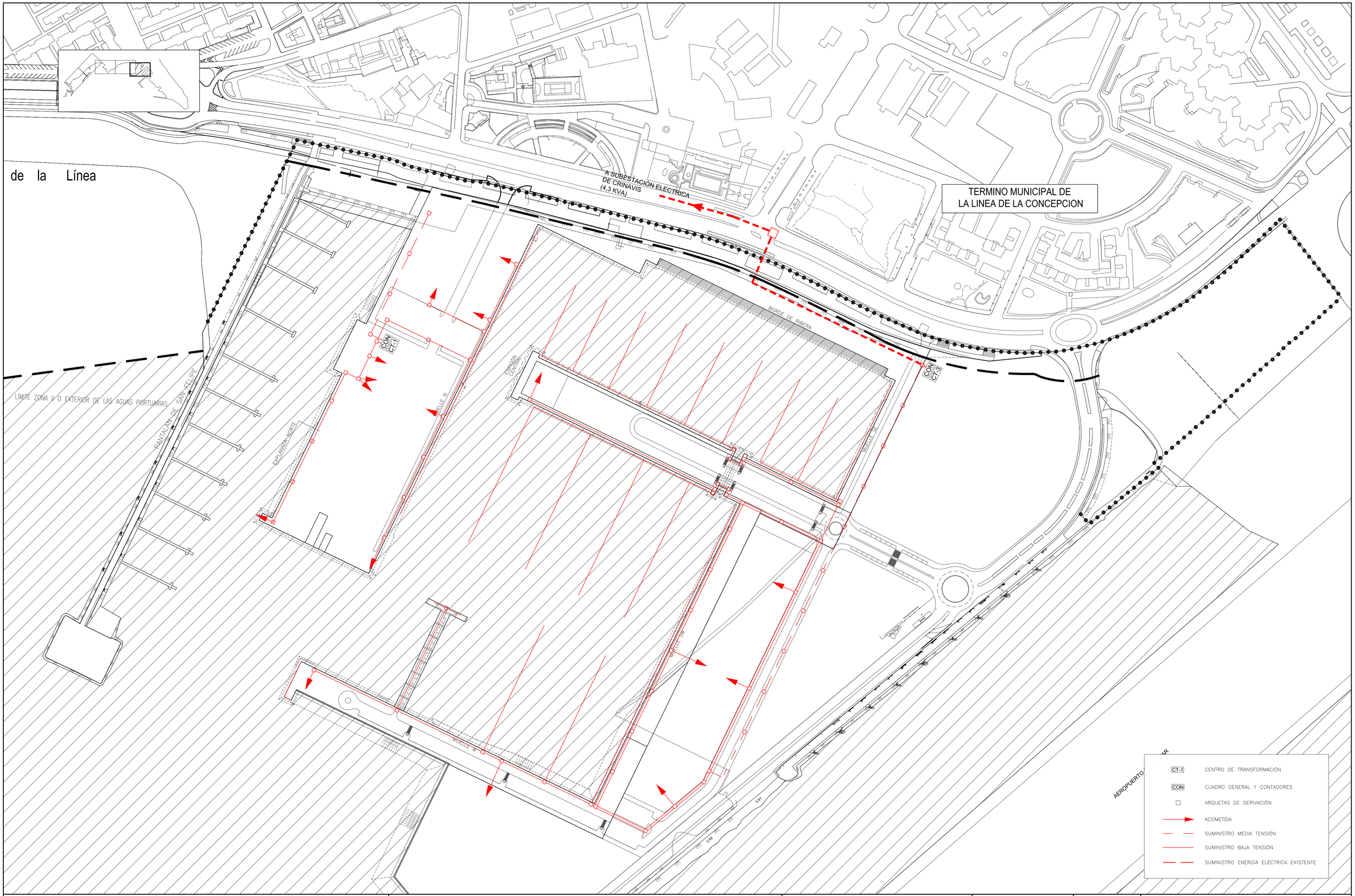
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.5.

Hoja 5 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

REDES DE SERVICIOS.
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS EXISTENTE. RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA RIEGO Y CONTRAINCENDIOS.



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

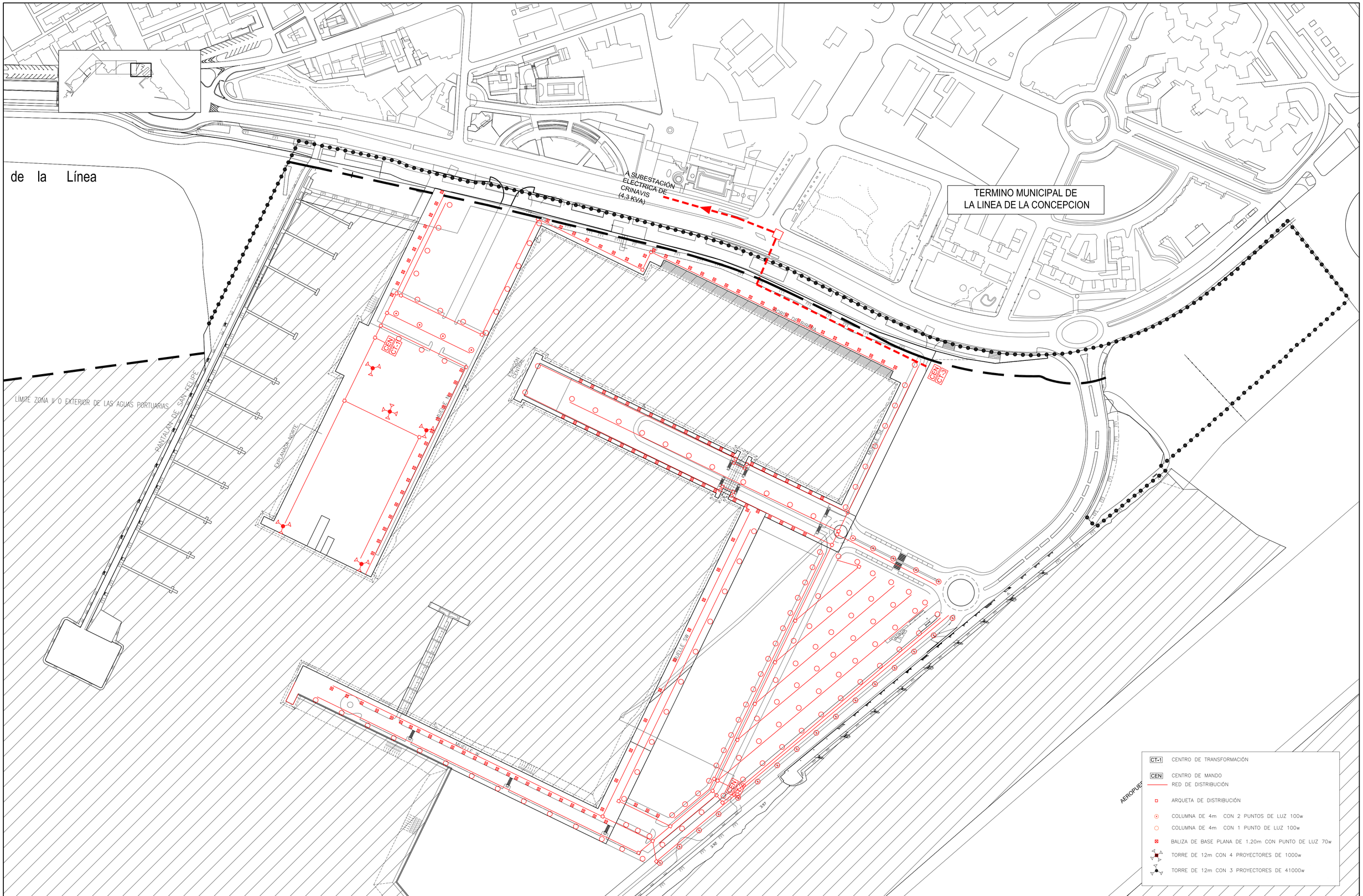
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.6.

Hoja 6 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

RED DE SERVICIOS
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. RED DE ENERGIA ELECTRICA



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

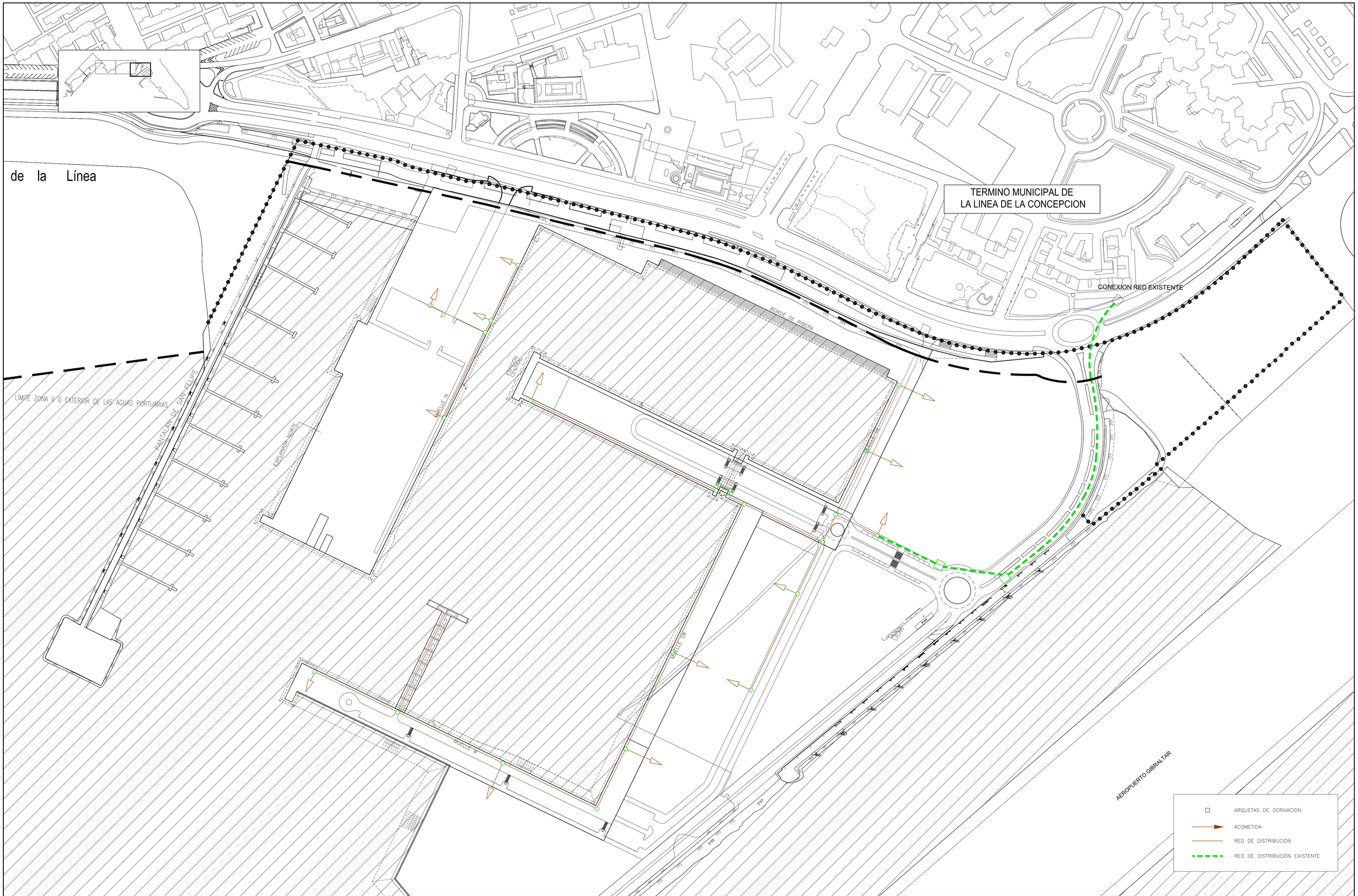
ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.7.

Hoja 7 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

RED DE SERVICIOS.
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. RED DE ALUMBRADO



Puerto Bahia de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahia de Algeciras

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHIA DE ALGECIRAS
EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE SAN ROQUE Y LA LINEA DE LA CONCEPCION.
DOCUMENTO DE APROBACION PROVISIONAL.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO
ÁREA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

FEBRERO DE 2011

ESCALA : 1/1.500

ORIGINALES A-1

PLANO Nº.: V.4.8.

Hoja 8 de 8

PLANOS DE ORDENACION:

RED DE SERVICIOS.
CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS
EXISTENTES. RED DE TELECOMUNICACIONES