

- Distribuir la zona de servicio en los distintos ámbitos o zonas según los usos previstos en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP).

- Fijar los parámetros urbanísticos, condiciones y características de las edificaciones y construcciones (volumen, altura, etc.) que permita un óptimo funcionamiento de las actividades portuarias y garantice la evolución y adaptación a las futuras exigencias de la función portuaria.

- Ordenación de la red interna de transporte y comunicación viaria y su conexión con los restantes sistemas generales.

- Ordenación de las actuaciones Puerto-Ciudad Autónoma.

- Fijar las medidas de protección del Medio Ambiente y del Patrimonio Histórico Artístico.

- Establecer normas orientativas sobre los usos comunes generales (pesca, paseos, práctica deportiva, actuaciones culturales, etc.).

El ámbito espacial del presente Plan Especial es la Zona de Servicio del Puerto de Melilla establecida por Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio, por la que se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla.

Las líneas principales del desarrollo del Plan Especial para la Zona de Servicio del Puerto de Melilla serán:

- Zonificación con la diferenciación del conjunto del puerto en las siguientes áreas, tomando como referencia el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) a excepción del área de las Islas Chafarinas:

- Área 1: Puerto Comercial.

- Área 2: Puerto Deportivo y Equipamiento.

- Área 3: Playa

- Delimitación y asignación de usos globales a estas zonas de los usos contemplados en la PUEP.

- Memoria de Ordenación.

- Ordenación Global y Pormenorizada.

- Normas Urbanísticas y fichas de ordenación.

Para redacción del Plan Especial se parte igualmente de los siguientes documentos:

- PGOU de la Ciudad Autónoma de Melilla.

- Revisión del PGOU, en fase de Aprobación inicial.

- Servicios, instalaciones, concesiones y autorizaciones existentes en el suelo de la Autoridad Portuaria.

- Líneas Básicas del proyecto de Plan Director del Puerto de Melilla, actualmente en tramitación.

El puerto de Melilla se ubica en el Norte de África en la costa sur oriental de la península de Tres Forcas, a 2º 56' longitud Oeste y 35º 17' de latitud

Norte. Se encuentra estratégicamente situado en el mar de Alborán, paso obligado de todas las rutas marítimas comerciales históricas entre el Mediterráneo y el Atlántico y, cada vez más, cauce de una creciente navegación deportiva que precisa una cadena de abrigos e instalaciones específicas.

Morfológicamente, la zona de servicio constituye una banda longitudinal y continua de terreno, que sigue la línea de costa, con una anchura media de 75 metros y extremas de 20 y 300.

La zona de servicio sufre, sobre todo en su arco Norte, la presión del centro urbano y de sus áreas de mayor densidad y actividad al estar rodeada en todo su desarrollo por la ciudad de Melilla.

La zona de servicio del puerto en la actualidad tras la única revisión, ocupa una superficie de unas 36 Ha terrestres, incluyendo la zona de playa.

Las áreas que el Plan Especial desarrolla definidas en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) son:

- Área 1: incluye los muelles de Ribera (I y II), los muelles Nordeste I, Espigón, Nordeste II y Nordeste III y las dársenas Santa Bárbara, Villanueva y Principal. El conjunto es la superficie de la zona de servicio equipada y destinada a tráfico comercial.

- Área 2: que engloba el resto del arco Norte, donde se concentran, por una parte, las infraestructuras náutico-deportivas de Melilla (dársena de embarcaciones menores, dársena pesquero-deportiva y clubes) y, por otra, diversos equipamientos e instalaciones (central térmica). En esta área no existe propiamente tráfico comercial, salvo los usos comerciales que pueda presentar el Muelle del Cargadero de Mineral.

- Área 3: constituida por una banda homogénea de playa en la que se ubica la desembocadura del río de Oro y el espigón que sirve de límite de la zona.

b. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica

Junto con el Plan Especial del Puerto se ha presentado un memoria en la que se trata de justificar que el Plan se enmarca en un ámbito territorial reducido, y que no tiene impactos medioambientales significativos.

En el documento se expone que los efectos ambientales provocados por el Plan son prácticamente los que ya existen en la actualidad, no apareciendo nuevos impactos ni aumentando apreciablemente los ya existentes.

Se justifica que, al ser el puerto una zona que ya cuenta con actividad industrial, tráfico de vehículos y buques, el elemento más afectado por esta