

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MELILLA

SEPTIEMBRE 2013

MEMORIA



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MELILLA

INDICE

I -	MEMORIA URBANÍSTICA
II -	MEMORIA DE ORDENACIÓN
III -	NORMAS URBANÍSTICAS Y FICHAS DE ORDENACIÓN
IV -	PLANOS

I. MEMORIA URBANÍSTICA

ANTECEDENTES	4
1.1.- INTRODUCCIÓN	4
1.2.- MARCO JURÍDICO DE LOS PLANES ESPECIALES Y PLANES DE UTILIZACIÓN	6
1.3.- AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL	7
1.4.- PLAN GENERAL DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA (PGOU)	9
1.5.- PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	17
PLAN ESPECIAL	37
1.6.- OBJETO	37
1.7.- DATOS DEL EMPLAZAMIENTO	39
1.8.- CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA	40
1.9.- ANÁLISIS DE SITUACIÓN. DESCRIPCIÓN DE NECESIDADES	40
1.10.- RELACIÓN PUERTO – CIUDAD: CONEXIÓN CON LOS SISTEMAS GENERALES	43
1.11.- AFECCIONES HIGIÉNICO SANITARIAS	46
1.12.- SITUACIÓN CONCESIONAL	47

II. MEMORIA DE ORDENACIÓN

1.- MEMORIA JUSTIFICATIVA	50
2.- ADECUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL A LOS MARCOS LEGALES DE APLICACIÓN	50
3.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN GLOBAL Y PORMENORIZADA	51

III. NORMAS URBANÍSTICAS Y FICHAS DE ORDENACIÓN

1.- NORMAS URBANÍSTICAS	65
2.- FICHAS DE ORDENACIÓN	74

IV. PLANOS

MEMORIA URBANÍSTICA

ANTECEDENTES

1.1.- INTRODUCCIÓN

El presente PLAN ESPECIAL está promovido por la Autoridad Portuaria de Melilla en cumplimiento del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en lo sucesivo Texto Refundido de la Ley de Puertos) (artículo 56) *“los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la Zona de Servicio de los puertos estatales como sistema general portuario”* que *“se desarrollará a través de un Plan Especial o Instrumento equivalente”* y por el Texto Refundido de la Ley de Puertos, (artículo 26. Funciones, punto e) *“Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico”* y el (artículo 56. Articulación urbanística de los Puertos, punto 2) *“Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:*

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. [...]”

Antecedentes administrativos

- o El Plan General de Ordenación Urbana de Melilla fue publicado en el BOME 3435 del 30 de octubre de 1995.
- o En el Boletín extraordinario nº8 del 4 de Julio de 2003 se publican las modificaciones al Plan General de Ordenación Urbana de Melilla.
- o Se vienen realizando los trabajos para la Revisión del PGOU, estando expuesta al público la Aprobación Inicial del mismo.
- o Real Decreto Legislativo 2/2011 Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



- o El Plan de Utilización de Espacios Portuarios de Melilla (a partir de ahora PUEP), redactado de acuerdo con la Ley 48/2003 de 26 de noviembre, aprobado por Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio, publicada en el Boletín Oficial del Estado nº194 del 11 de agosto de 2010.

1.2.- MARCO JURÍDICO DE LOS PLANES ESPECIALES Y PLANES DE UTILIZACIÓN

Se incluyen, por su relevancia en cuanto a la situación legal y administrativa del Plan Especial y del Plan de Utilización de Espacios Portuarios de Melilla, extractos del contenido de este último en cuanto a los antecedentes, (teniendo en cuenta la modificación realizada en la aprobación del RDL 2/2011, Texto Refundido de la Ley de Puertos, donde el Plan de Utilización, pasa a definirse como Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios –DEUP-, especificado en el capítulo II artículo 69) y normativa de afección:

- El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, se redacta 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 (derogada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos).
- Los Planes de Utilización en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992(derogada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos).

Este instrumento de planificación tiene dos objetivos precisos:

- o La delimitación de la zona de servicio.
- o La asignación de los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

El Ministerio de Fomento publicó en el Boletín Oficial del Estado nº194, de fecha 11 de agosto de 2010, la Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio, por la que se aprobaba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla (PUEP), que es uno de los instrumentos de regulación del presente Plan Especial.

MARCOS LEGALES DE AFECCIÓN AL PLAN ESPECIAL

Se incluyen las principales afecciones legales de influencia en la redacción del presente Plan Especial, destacando el articulado ó fragmentos de los planes y proyectos de mayor interés.

1.3.- AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL

El puerto, como infraestructura de interés general, afecta al dominio público estatal y se rige por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por tanto, el Puerto de Melilla queda afectado por el Título V de dicha Ley “del dominio público portuario estatal”.

Con el Título V, el Capítulo II “bienes integrantes” se hace referencia a la determinación del dominio público portuario estatal. En primer lugar, afirma que los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre, integran el dominio público portuario y se regulan por esta ley. Además enumera, como bienes demaniales, los terrenos, obras e instalaciones fijas y espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos, sin olvidar que también tendrán la consideración de dominio público portuario los terrenos y obras destinadas a la señalización marítima.

El régimen de utilización del dominio público se regula en el Capítulo III “de la utilización del dominio público portuario estatal” artículos 72 y 73. En cuanto a los usos en el dominio público portuario, sólo podrán realizarse actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios, teniendo esta consideración los comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los de empresas industriales o comerciales instaladas en el puerto por su relación con el tráfico portuario.

En el Capítulo III, Sección 2ª “espacios y usos portuarios” se realizan las indicaciones para dicha delimitación, especificando las condiciones precisas para acotar la zona de servicio, ya sea abarcando únicamente tierra y/o



incluyendo zonas de agua, las cuales se dividen en Zona I que abarca los espacios de agua abrigados por los diques del puerto y Zona II el resto del agua.



1.4.- PLAN GENERAL DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA (PGOU)

De lo referido en los puntos anteriores, se desprende el distinto marco legal de aplicación para el Plan Especial respecto al Plan General de Ordenación de la Ciudad Autónoma, pero sí hay una estrecha interrelación entre el puerto y la ciudad, con un desarrollo social y económico indisoluble, que se tratará en apartados posteriores. Aquí es de interés la afección que el Plan General pueda tener en el urbanismo del puerto, de manera que, se mantenga una coherencia entre ambos desarrollos urbanísticos. Por tanto los parámetros urbanísticos del Plan Especial no modifican las características de otras zonas próximas al desarrollo, aunque deberán estar interconectadas las infraestructuras municipales y portuarias dando coherencia a la red de servicios municipal. En fecha de redacción del presente Plan Especial, el nuevo PGOU de Melilla se encuentra en exposición pública tras su Aprobación Inicial.

El puerto como infraestructura, queda reflejado en el PGOU de Melilla de 1995 como Sistema General, encuadrado como elemento de estructura general. Por otro lado, la Zona de Servicio se clasifica como Sistema General Portuario, tal y como marca la jurisprudencia anteriormente mencionada.

En el artículo 3.16 del PGOU de 2012, se califica el Puerto de Melilla como Sistema General Portuario que “[...] se desarrollará a través de un Plan Especial o instrumento equivalente”.

Menciona posteriormente el Plan General la Zona de Dominio Público Portuario, en el artículo 146, diciendo textualmente “[...] se recoge el límite del Dominio Público del litoral propuesto por la Dirección General del MOTMA. Dicho límite se halla impugnado por el Ayuntamiento de Melilla. [...] [su delimitación definitiva] queda a expensas a lo que definitivamente se apruebe, administrativa o judicialmente.”

El Plan General define la zona de Servicio del Puerto como clasificación general como Sistema General Portuario en el que “sólo se podrán llevar a cabo las actividades, instalaciones o construcciones permitidas por el Texto Refundido de la Ley de Puertos, Plan Especial o, en su defecto, Plan de utilización de los espacios portuarios” (N.134 d).

Como calificación particular:

- El conjunto de plataformas y muelles comerciales está calificado como Equipamiento Primario de Transportes y Comunicaciones, a excepción de la escollera del dique, que figura en los planos sin una calificación precisa.
- La zona situada al Norte del cargadero de mineral, incluido este y la Explanada de Santa Bárbara, a excepción de la central térmica de ENDESA y las pistas polideportivas, forma una Unidad de Actuación, la U-19.1, cuyo objetivo es la obtención de suelo para espacios libres, viario, infraestructuras básicas y equipamientos.
- La central térmica está calificada de equipamiento infraestructural y las dos pistas polideportivas de equipamiento institucional.
- La Explanada de San Lorenzo está incluida en la Unidad de Ejecución UE 19.2, cuyo objetivo es la construcción de instalaciones turísticas y residenciales.
- El Puerto Deportivo Noray, en construcción cuando se aprueba el Plan General, adosado a la parte Norte de la Explanada de San Lorenzo, en la que se ubica parte de su área de aparcamiento, está calificado como Equipamiento de Transportes y Comunicaciones.
- El conjunto de las playas, salvo una pequeña área de equipamiento, no tiene adjudicada ninguna calificación específica y figura en blanco en los planos.
- El Cargadero de mineral está afectado por la calificación de "Conjunto Histórico", lo que implica su mantenimiento.

La diferente calificación que de los terrenos portuario realiza el PGOU, dado que no puede ser resuelta por la vía interpretativa, debe ser resuelta aplicando las normas que el propio PGOU establece para la superación de las discrepancias entre sus documentos. En el presente caso, sería aplicable la Norma 8. Contenido Formal. Documentación del PGOU. Valor y primacía de cada documento en su apartado b) que establece que " En caso de discrepancia entre documentos gráficos y escritos, se otorga primacía al texto

literario sobre el dibujo..." y que " En caso de discrepancia entre los documentos escritos prevalece siempre el contenido de las Normas Urbanísticas".

La contradicción pues se resuelve a favor de las Normas Urbanísticas y más concretamente de la Norma 134 dado que PGOU otorga un valor superior a las Normas Urbanísticas, documento escrito, respecto de los Planos de Ordenación y Programa de Actuación Urbanística. En definitiva, en esta tesis, la Zona de Servicio del Puerto de Melilla y los terrenos que la integran "tienen la calificación de Sistema General Portuario y dicho sistema se desarrolla a través del presente Plan Especial".



El PGOU también señala como Sistemas Generales:

SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES

N.130. Sistema general de comunicaciones

- a) Son elementos de sistema general, con independencia de la clase de suelo por el que transcurran el viario señalado como tal por el PGOU por comunicar distintos Barrios, la ciudad con los puestos fronterizos y elementos singulares del Municipio (tal como Aeropuerto, Puertos, etc.). La circunvalación de la ciudad, etc. Estos elementos son existentes o propuestos por el PGOU.

b) El esquema de carreteras y elementos de comunicación de sistema general que atraviesa el Municipio es el siguiente:

- Circunvalación en Melilla
- Carrera de Hidúm
- Carretera de Farhana
- Carretera de Nador y su desdoblamiento.
- Carretera al fuerte de Rostrogordo y Punta de Rostrogordo
- Carretera de Cabrerizas – Reino Regente
- Carretera del Aeropuerto y enlace con carretera de Yazinem

- Eje Norte – Centro

- Prolongación Carretera de Tres Forcas
- C/ Méjico
- C/ Infantería
- C/ Juan Lanuza
- C/ Sor Alegría.
- C/ Avenida Reyes Católicos
- C/ Lope de Vega
- C/ Cardenal Cisneros
- C/ García Cabrelles

- Eje Noroeste-Centro

- Prolongación carretera de Hidum
- C/ Ibáñez María
- C/ C. Ramírez de Arellano
- Avenida Reyes Católicos
- Avenida General Marina, Avenida General O'Donnell

- Eje Oeste – Centro

- Prolongación Carretera de Farhana
- Cuesta de 12e Normal
- Plaza de Martín de Córdoba
- Puente del Tesorillo
- Avenida de Gral Mola
- Teniente Coronel Seguí

- Eje Sur – Centro

- Prolongación Carretera de Nador
- C/General Astilleros
- Duplete C/ General Polavieja. C/ Álvaro de Bazán
- C/ Actor Tallaví
- C/ Teniente General García Valiño
- Avenida General Macías

- Cinturón Externo

- C/ La Legión
- C/ Capitán Arenas
- Carretera Alfonso XIII
- Cinturón Interior
- C/ General Pintos
- C/ Fernández Cuevas
- Avenida Reyes Católicos

El viario urbano de primer orden de nuevo trazado deberá cumplir los estándares fijados en estas Normas (N.448).

- c) Este viario de primer orden será, básicamente, el elemento separador de las Áreas de Reparto en suelo urbano y de los Sectores y Áreas PAU en suelo urbanizable (con independencia de que en cada caso concreto se utilicen criterios más apropiados de delimitación).
- d) En el caso de vías exteriores al suelo urbano de nueva creación se tendrán en cuenta las limitaciones impuestas por la Ley 25/88 del 29 de Julio, sobre Normas Regulatoras de Carreteras y Caminos.

N.131. Parques públicos y áreas destinadas al ocio. Estándares mínimos

- a) Se delimitan Parques públicos en todo el Término Municipal en una proporción superior a 5 m² de suelo por habitante, contabilizando la población de derecho prevista por el PGOU. En estos parques, distribuidos por todo el Municipio, solo se admitirán usos compatibles que, por su carácter, no supongan restricción del uso público (N.321). Se consideran Parques Públicos las zonas ajardinadas y acondicionadas con vegetación con una superficie superior a 5.000 m² en la que puede inscribirse una circunferencia de 50 m² de diámetro como mínimo. Se incluyen dentro de estos parques los denominados Parques Periurbanos en suelo no urbanizable.
- b) Se delimitan áreas públicas destinadas al ocio de tipo recreativo y cultural, como grandes zonas deportivas abiertas al uso público e instalaciones de similares características señaladas en la documentación gráfica del PGOU.

N.134. Otros elementos de sistema general

Se definen también como elementos de estructura general y orgánica del territorio, los siguientes:

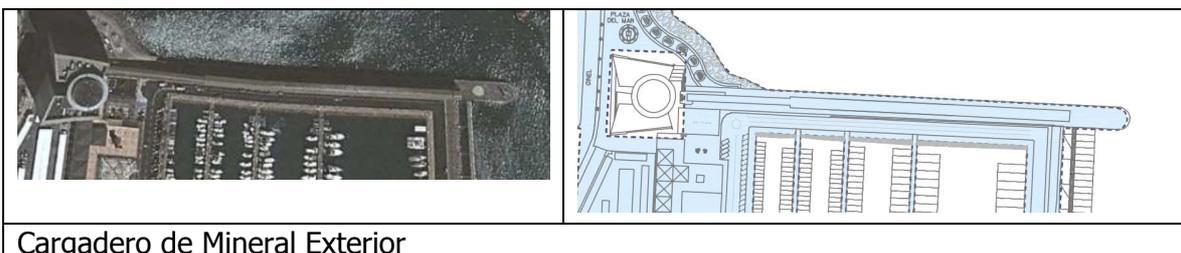
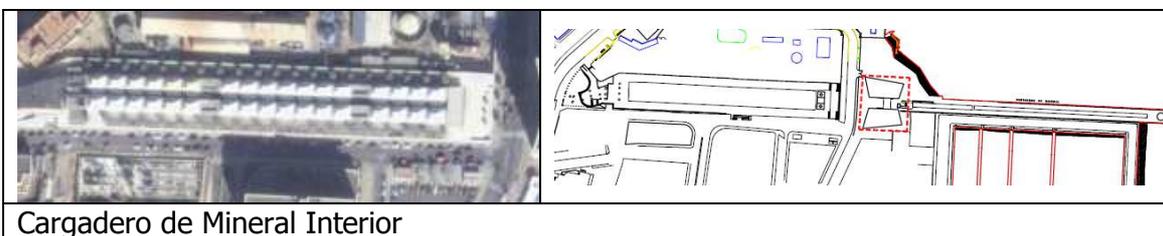
- a) Río de Oro. Atraviesa el Municipio de oeste a este y, tendrá que ser encauzado a su paso por el suelo urbano y urbanizable para evitar posibles inundaciones. El cauce del río tendrá una zona de protección a cada lado del margen encauzado separada de éste 5 m.l. dentro de la que está prohibido cualquier nueva edificación, considerándose zona de uso público. En una zona de 100 m.l. de anchura se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen, según el contenido de estas Normas (51). En los suelos de nuevo desarrollo, ya sean urbanos o urbanizables, el cauce del río será encauzado con anterioridad a la construcción de la edificación, y en paralelo al proceso de la urbanización repercutido su coste, siempre que sea posible, en base a criterios de viabilidad de la intervención, sobre los propietarios incluidos en Unidades de Ejecución o Sectores.
- b) Del mismo modo, se consideran elementos de estructura general y orgánica el conjunto de arroyos y cauces de agua que discurran por el término municipal de Melilla. Estos deberán de ser encauzados a su paso por suelo urbano y urbanizable, tal y como queda recogido en el Programa de Actuación del PGOU.
- c) Paseo Marítimo y playa señalado gráficamente en el PGOU, situado en la mayor parte de su trazado dentro de la servidumbre de tránsito definida por la Ley 22/68, de 28 de Julio, sobre Costas, es decir, sobre una franja de 6 m.l. medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Se define gráficamente el dominio público.
- d) También se consideran Elementos de estructura general y orgánica el Puerto y el Aeropuerto.
- e) Zona de Servicio del Puerto de Melilla: la Zona de Servicio del Puerto de Melilla tiene la calificación de Sistema General Portuario. Dicho sistema se desarrollará a través de un Plan especial o instrumento equivalente. Los terrenos afectos a dicha zona de Servicio del puerto tienen la consideración de bienes de dominio público portuario estatal, de conformidad con lo

previsto en la Ley 27/92, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de Marina Mercante. En dichos terrenos sólo se podrán llevar a cabo las actividades, instalaciones o construcciones permitidas por la Ley 27/92, Plan Especial o, en su defecto, Plan de Utilización del Espacio Portuario.

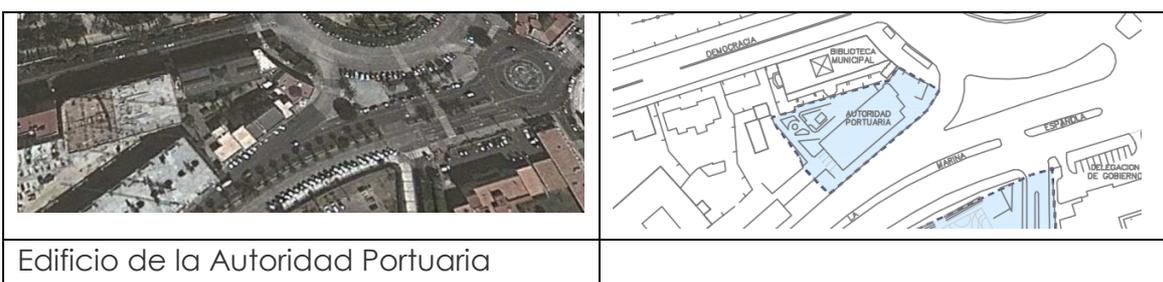
PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO – ARTÍSTICO

En cuanto a la Zona de protección del Patrimonio Histórico – Artístico, delimitados como bienes de interés cultural tal como refleja el PGOU en el Título IV, artículo nº145, que remite a las limitaciones específicas del título XI.

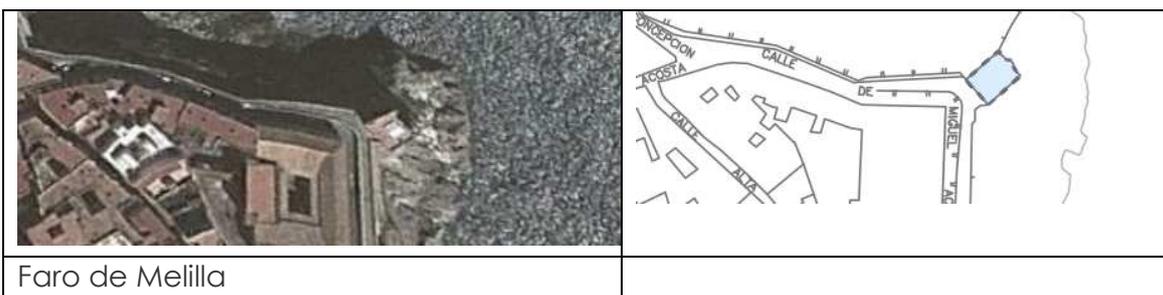
Tiene esta consideración el Antiguo Cargadero de Mineral, ahora utilizado como galería comercial,



el Edificio de la Autoridad Portuaria, incluida en el PE como A2-RIII-04



y el Faro



N.145. Protección del Patrimonio Histórico – Artístico

- a) Los ámbitos delimitados o que se puedan delimitar como Bienes de Interés Cultural dentro del Municipio se verán sometidos a las limitaciones específicas para su protección según el contenido de estas Normas (Título XI) y de la ley 15/85 de 25 de Junio sobre Patrimonio histórico Español (LPHE).
- b) El programa de Actuación supondrá la redacción de los catálogos de Inmuebles y elementos de interés en los términos contenidos en los artículos 12 y 93 del TR de la Ley del Suelo.

En la sección 3, artículos 163 y s.s., bajo el epígrafe de “[...] Dentro del Área de Bienes de Dominio Público Marítimo Terrestre y de protección de acantilados”, se detallan los usos permitidos y prohibidos, que se circunscriben así mismo a la Ley de Costas 22/1988 del 22 de Julio en sus artículos 25 y que se incluyen posteriormente.

INTERVENCIONES POSIBLES – PROHIBIDAS EN LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO**SECCIÓN 3. INTERVENCIONES POSIBLES EN LAS ZONAS DE PARQUE PERIURBANO Y DENTRO DEL AREA DE BIENES DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE Y DE PROTECCIÓN DE ACANTILADOS**

N.162. Intervenciones posibles

- a) En estas Zonas no es posible la edificación de construcciones permanentes en los términos previstos en la N.156.
- b) En las Zonas de Parque Periurbano de suelo e urbanización es posible la ubicación de las siguientes instalaciones o construcciones:
 1. Construcciones e instalaciones vinculadas a la ejecución , entretenimiento y servicio de obras públicas
 2. Edificios e instalaciones de *utilidad pública ó interés social*, con el procedimiento descrito en la N.152 b. y concretamente en las siguientes posibilidades (específicamente las instalaciones de Defensa):
 - i. Los exigidos por razones de la defensa nacional.
 - ii. Los relativos a infraestructuras básicas del territorio
 3. Acciones de repoblación forestal y plantación de jardinería.
- c) En las áreas de Bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre y de Protección de Acantilados, sólo es posible ejecutar las obras y construcciones, dentro de las limitaciones permitidas por la ley de Costas.

N.163. Intervenciones prohibidas

Se consideran prohibidas todas las intervenciones no previstas como posibles en la Norma anterior. En todo caso el PGOU, define un Plan Especial, programado por el Programa de Actuación, para el desarrollo de las Zonas de Parque Periurbano.

N.164. Condiciones de edificación

Sólo se autorizan las edificaciones posibles según la N.162.

SECCIÓN 4. INTERVENCIONES POSIBLES EN LA ZONA DE PROTECCIÓN COMÚN

N.165. Intervenciones posibles

- a) En esta Zona siempre es posible la edificación y construcción de instalaciones permanentes en los términos previstos en la N.156. También son posibles las edificaciones e instalaciones previstas en la N.152.b.
- b) Además, se podrán autorizar también, en esta Zona:
 1. Equipamientos comunitarios Municipales o de carácter Estatal, que por razones de tamaño exijan localizarse en medio rural. Se incluyen en ellos los cementerios, mataderos, etc.
La edificabilidad de estos equipamientos no podrá exceder de 1,00 m² por cada 100 m² de suelo.
 2. Instalaciones en precario o utilidades de carácter eventual (ferias, exposiciones, espectáculos públicos, etc.), que no puedan situarse, por factores de localización o por conflictos con los programas y los plazos de ejecución en el suelo urbanizable o urbano, o hayan de situarse necesariamente fuera del suelo que constituye la ciudad.
A estos efectos, la edificación será autorizada en cada caso por el Ayuntamiento, teniendo en cuenta la legislación específica en la materia.
 3. Instalaciones o utilidades de carácter recreativo/deportivo (incluso campings y campamentos) que exijan localizarse, por su carácter o tamaño, en medio rural. En este supuesto, las condiciones de edificación se ajustarán a las contenidas en la N.156.

N.166. Actuaciones prohibidas

Se consideran prohibidas todas las actuaciones no previstas como posibles en la Norma anterior.

N.167. condiciones de edificación

Son las fijadas en la N.156.

1.5.- PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

El vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios tuvo dos fines esenciales, según el título V, Capítulo II del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante:

La delimitación de la zona de servicio del Puerto de Melilla y la ordenación portuaria y no urbanística de la zona de servicio.

El marco urbanístico del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Melilla, define dichos fines en estos términos:

- La delimitación de la zona de servicio.

El Plan de Utilización es el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráfico y previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos (artículo 96.3 de la Ley 48/2003 y hoy art. 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante). Y ello debe ser subrayado por una doble razón: en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la cualidad del dominio público y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad; en segundo lugar, porque pueden afectar a terrenos que hasta ese momento tienen la naturaleza jurídica de propiedad privada y, como consecuencia de su inclusión en la zona de servicio, habrán de ser expropiados para convertirse así en dominio público portuario. Justamente este efecto se reconocía en el artículo 96.5 de la Ley 48/2003 (hoy apartado 5 del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante) cuando se establecía que la aprobación del Plan de Utilización de los espacios portuarios llevaba implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

- La asignación de usos a las diferentes zonas del puerto.

La asignación de usos portuarios a las diferentes zonas del puerto, en la medida que es la vía rigurosa para poder delimitar finalmente la zona de servicio, entre los cuales deberá definir los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias.

Este proceso metodológico partió, por tanto, de la evaluación de qué áreas eran necesarias para mejorar y satisfacer la demanda de servicios portuarios para, posteriormente, delimitar como zona de servicio el conjunto de las mismas, racionalizado en función de la configuración y usos del entorno próximo. Va, por tanto, de la necesidad de la utilización del suelo para funciones portuarias a la necesidad de su consideración como dominio público.

La pieza clave de todo del Plan de Utilización está en la división del territorio en zonas y en la asignación de usos portuarios en función de su vocación, centralidad, conectividad, instalaciones y, en general, estado de conservación de las infraestructuras portuarias.

Con fecha 11 de agosto de 2010, se publicó en el BOE, la Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio, por la que se aprobaba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla (PUEP).

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, establece en su artículo 96 que el Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, definidos en el artículo 94.1 de dicha ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquéllos que puedan destinarse a usos no portuarios, mencionados en dicho artículo. Esta delimitación se efectuará a través del plan de utilización de los espacios portuarios.

La zona de servicio vigente del Puerto de Melilla fue aprobada por Orden Ministerial de 15 de julio de 1977. Dicha delimitación se ha visto modificada posteriormente debido a la desafectación de un conjunto de parcelas. La delimitación de la Zona I de aguas en el Puerto de Melilla quedó establecida por Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1966, no teniendo definida una Zona II de aguas.

También se encuentran adscritas a la Autoridad Portuaria de Melilla las instalaciones del puerto refugio de las Islas Chafarinas, construido entre los años 1905 y 1910 por la entonces Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas.

Con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios se estructura la zona de servicio portuaria en distintas áreas funcionales, se asignan usos desde el punto de vista portuario y se propone la desafectación de aquellos espacios innecesarios para la actividad portuaria.

El expediente se ha tramitado según 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.

Con fecha 5 de agosto de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino resolvió que, la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, no resultaba aplicable al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla, dado el contenido del mismo.

Se solicitaron los informes preceptivos y el documento fue sometido al trámite de información pública por el plazo de un mes. Con fecha 29 de diciembre de 2009, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar informó favorablemente la propuesta. Finalmente, Puertos del Estado ha informado favorablemente el Plan de Utilización, al responder a las necesidades actuales del Puerto de Melilla y observar que se han cumplido los requisitos establecidos en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

En su virtud, a propuesta de la Autoridad Portuaria de Melilla, cumplidos los trámites exigidos por la legislación vigente, dispongo:

Primero. Aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. – Se aprueba el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla, redactado 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.

En dicho Plan se asignan los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y se delimita la zona de servicio del puerto, en la que se incluyen los espacios de tierra y agua necesarios para la ejecución de sus actividades y los destinados a tareas complementarias de aquéllas.

Del documento del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla, quedará depositado un ejemplar debidamente visado en el Ministerio de Fomento, otro en el organismo público Puertos del Estado y un tercero en la Autoridad Portuaria de Melilla.

Segundo. Distribución por áreas de los usos. –La zona de servicio terrestre del puerto, reflejada en el plano N° 5 del documento, se estructura en cuatro áreas funcionales, tres situadas en la Ciudad de Melilla y una situada en la Isla de Isabel II, en el archipiélago de las Islas Chafarinas, a las que se asignan los usos que a continuación se exponen:

Puerto Comercial. El área está constituida por el conjunto de muelles y plataformas portuarias adosadas al dique de abrigo y se propone para ella una división en dos zonas, reflejadas gráficamente en el plano N° 10. A la primera de ellas, denominada AF.1-A, incluye los muelles Espigón I, Nordeste II y Nordeste III, se le asignan los usos Comercial de Mercancías y Complementario Terciario. La segunda se denomina AF.1-B, incluye los muelles Nordeste I, Ribera 2 y Ribera 1, y se le asignan los usos Comercial de Pasajeros y Ro-Ro, Complementario Terciario, e Institucional. Al dique de abrigo se le asigna el Uso de Infraestructuras y Obras de Abrigo.

Puerto Deportivo y Equipamientos. Situado entre el puerto comercial, el centro urbano y las playas, se subdivide en seis zonas. Dentro de éstas, la Dársena de

Pesqueros, el Antiguo Muelle de Santa Bárbara y la Dársena de Embarcaciones Menores, tienen asignados los usos Náutico Deportivo y Complementario Terciario, permitiéndose además, en la primera de ellas, el Uso Pesquero. En la zona del antiguo Cargadero de Mineral se permiten los usos de Infraestructuras, Comercial de Pasajeros, Complementarios de Equipamientos y Complementario Terciario. En la explanada de San Lorenzo se permiten los Usos Complementarios Industrial, Terciario y de Equipamientos, y el Uso Institucional. Por último, también forma parte de esta área la parcela de las oficinas de la Autoridad Portuaria, separada físicamente del resto de la zona de servicio, a la que se le asigna el Uso Institucional.

Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo. Incluye el Dique Sur y una banda litoral constituida por el tramo de la Playa de San Lorenzo comprendido entre la recta de prolongación del muro norte del cauce del Río de Oro con el mar, y el espigón sur del Puerto Deportivo. Al tramo de playa se le asigna un Uso de Reserva Portuaria con Tolerancia Recreativa, y al Dique Sur un Uso de Infraestructuras y Obras de Abrigo.

Área de refugio de las Islas Chafarinas. Instalaciones situadas en la Isla de Isabel II que incluyen el Dique del Oeste o Muelle El Titán, el Muelle de Ribera, el embarcadero o Muelle Chico, la rampa de varada, la escollera que discurre bajo el Mirador del Mentidero y el solar del antiguo taller de bloques, hasta llegar al arranque del desaparecido dique Nordeste, o Dique roto. A los muelles y rampa de varada se les asigna un Uso Comercial, limitado al abastecimiento de la Isla y al resto de instalaciones se les asigna un Uso de Infraestructuras.

Tercero. Delimitación de la zona de servicio terrestre.–La propuesta de delimitación de la zona de servicio terrestre supone la exclusión de algunos terrenos considerados innecesarios, los cuales se describen en la disposición quinta de esta orden, y la incorporación de aquéllos emergidos por obras ya ejecutadas.

El límite terrestre de la nueva zona de servicio se describe gráficamente en los Planos N.º 7 y N.º 8-1 del documento, definiéndose literalmente en el apartado 5.3.1.1. de la Memoria, denominado «Descripción y justificación».

Cuarto. Delimitación de la zona de aguas.–La delimitación de la zona de aguas queda definida de la siguiente forma:

Zona I, o interior de las aguas portuarias: Comprende el área situada dentro de los límites definidos por los dos diques de abrigo del Puerto de Melilla, la costa y la intersección de la prolongación de las rectas de la alineación del dique Sur y Nordeste III, tal y como se detalla en el Plano N.º 7 del documento.

Dentro de esta zona de aguas, se delimita un espacio de uso exclusivo de zona de baño, correspondiente con la franja de agua de anchura 200 metros lineales, a contar desde la línea de bajamar, situada entre el Dique Sur y el espigón del Puerto Deportivo.

No se establece Zona II, o exterior, de las aguas portuarias. Se establece una Zona I de aguas en el Puerto de Chafarinas, situado en la Isla de Isabel II, delimitada por el Muelle El Titán, la línea de costa hasta el extremo este de la escollera que discurre bajo el Mirador del Mentidero, el antiguo taller de bloques, la línea imaginaria, paralela al antiguo dique del Nordeste, hasta su intersección con la línea imaginaria resultante de prolongar el dique del oeste.

Quinto. Desafectaciones y exclusiones de la zona de servicio. – Se desafectan del dominio público portuario y se excluyen de la zona de servicio del Puerto de Melilla, los terrenos representados gráficamente en el Plano n.º 9 del documento y que son:

Franja longitudinal de terreno, de 247,80 metros cuadrados de superficie, paralela a la valla de cerramiento del puerto y coincidente con el vértice de la isleta y con la acera que discurre entre la entrada al puerto y la curva de la calle General Macías.

Diversas franjas de terreno situadas en el Paseo Marítimo de las Playas de San Lorenzo, los Cárabos, el Hipódromo y la Hípica, cuya superficie total es de 13.232,68 metros cuadrados.

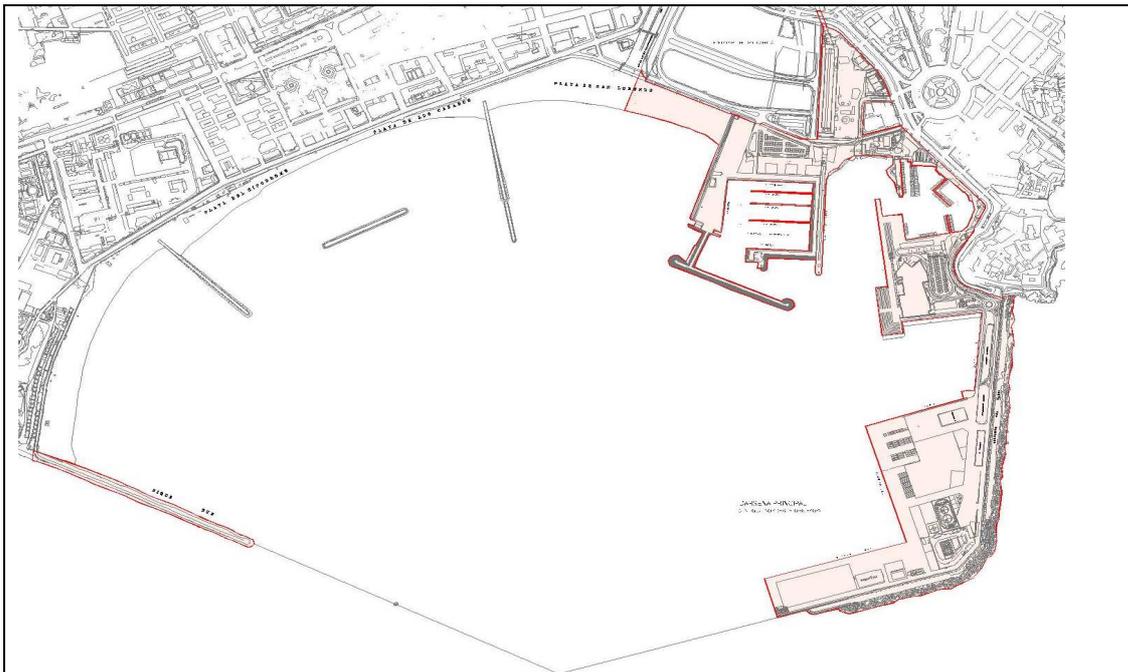
Parcela de 3.734,10 metros cuadrados de superficie, donde se ubica la planta de bombeo de aguas residuales de Melilla.

Asimismo, se desafectan las Playas de la Hípica, el Hipódromo, los Cárabos y el tramo de playa de San Lorenzo situado entre la Playa de los Cárabos y la recta de prolongación del muro norte del cauce del Río de Oro. Estas playas conservan las características naturales de la zona marítimo-terrestre por lo que procede su incorporación automática al dominio público marítimo terrestre regulado por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Madrid, 19 de julio de 2010
El Ministro de Fomento, José Blanco López.

1.5.1. LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La delimitación de la zona de servicio terrestre es consecuencia directa de la propuesta de utilización. La línea se traza contorneando las superficies necesarias para los distintos servicios y matizando el resultado así obtenido por consideraciones relativas a su coherencia morfológica y funcional.



La delimitación de la zona de servicio vigente con anterioridad, resultó modificada por la aplicación del nuevo Plan de Utilización, declarando innecesarios la siguiente relación de terrenos:

- B-1. Franja longitudinal de terrenos, paralela a la valla de cerramiento del puerto y coincidente con el vértice de la isleta y con la acera que discurre entre la entrada al puerto y la curva de la C/ Gral. Macías.
- B-2. Diversas franjas de terreno en el Paseo Marítimo de las Playas de San Lorenzo, los Cárabos, Hipódromo e Hípica, según se detallan en los planos correspondientes.
- B-3. De los enclaves situados fuera del grueso de la zona terrestre del Puerto en Melilla, se declara también innecesaria, la parcela con la vivienda del técnico mecánico en señales marítimas, sita en la calle Concepción n º3, por no resultar necesaria para el servicio.

B-4. Terrenos pertenecientes a la playa de San Lorenzo y las playas de la Hípica, Hipódromo y la playa de los Cárabos.

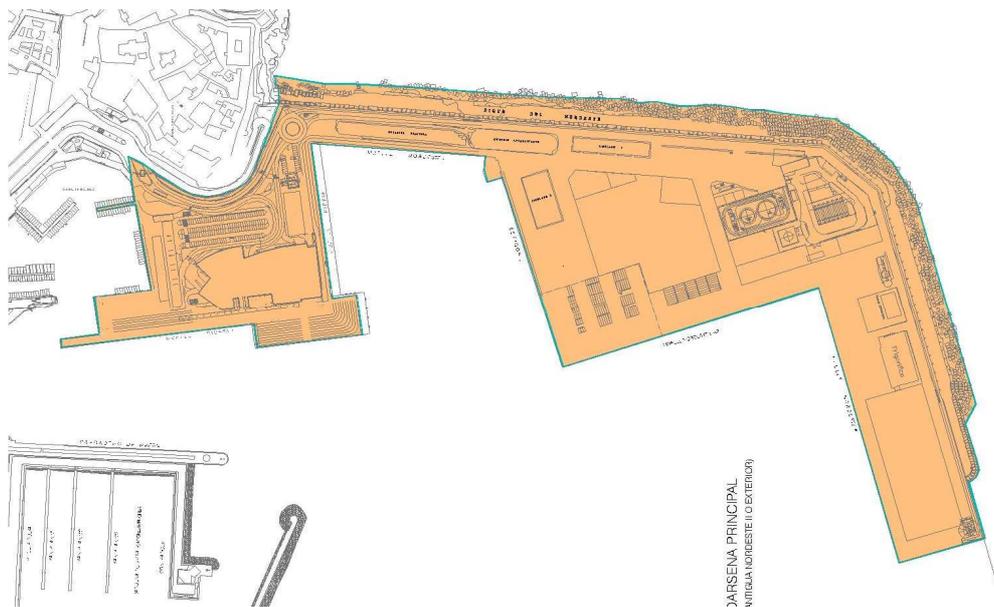
B-5. Franja de terreno en la desembocadura del Río de Oro donde se ubica la planta de Bombeo de aguas residuales de Melilla.

En cuanto a la delimitación de la superficie de aguas del Puerto de Melilla, se optó en el Plan de Utilización por mantener, con pequeñas variaciones, la anteriormente vigente establecida por la O.M. de 23 de diciembre de 1966 (BOE, 27/1/1967), salvo las derivadas de las obras de prolongación del Dique Nordeste y aquellas otras realizadas en el Dique Sur.

1.5.2. ÁREAS FUNCIONALES DE LA ZONA DE SERVICIO. DESCRIPCIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS

El PUEP divide la zona de servicio en cuatro áreas funcionales, de las cuales, afectarán al Plan Especial las tres primeras:

Área nº 1: Puerto Comercial.



SUPERFICIE DEL ÁREA 1: 218.795 metros cuadrados.

La mayor parte de la superficie terrestre del área está constituida por muelles y áreas de maniobra, libres de edificación. No obstante, ésta ocupa una parte significativa de la misma.

En esta área se concentran las instalaciones comerciales del puerto. Incluye seis muelles diferenciados, que definen las dársenas Santa Bárbara, Villanueva y Principal (Exterior), y acoge la Estación Marítima, así como diversos edificios e instalaciones.

A. Resumen de características del área

El área está constituida por el conjunto de muelles y plataformas portuarias adosadas al dique de abrigo, incluyendo los muelles de Ribera 1 y 2, Espigón y Nordeste I, II y III. Todo su desarrollo en el interior de la ensenada está materializado mediante muelles de diversos calados, todos ellos en uso. Cuenta con acceso independiente al resto de la zona de servicio y dispone de

instalaciones y edificios especializados. Es la zona de puerto comercial por excelencia del Puerto de Melilla.

Sobre el área se han desarrollado obras de prolongación del dique, de relleno, y una nueva alineación del Ribera 1, mediante la cual se ha conseguido ampliar la plataforma terrestre, en esta área.

B. Descripción de la utilización

Para el Área 1 se establece una división en dos zonas.

- A.F. 1-A: Incluye el muelle Espigón, Nordeste II, Nordeste III, tiene un uso comercial de mercancías y complementario terciario. Finalmente un uso de infraestructura y obras de abrigo.
- A.F. 1-B: Abarca el Muelle Nordeste I, el Muelle de Ribera 2 y Muelle de Ribera 1, tiene un uso comercial de pasajeros y Ro-Ro y complementario terciario, más un uso de infraestructura y obras de abrigo y un Uso Institucional referido a las instalaciones de la Autoridad Portuaria, Comandancia de Marina y otras dependencias de las administraciones públicas (Guardia Civil, Policía).

El muelle NE-III y superficies anejas tendrán preferencia para el tráfico de mercancías peligrosas y actividades complementarias relacionadas con las mismas. El muelle N-II y superficies anejas tendrá preferencia para el movimiento de graneles sólidos y contenedores. El muelle N-I y superficies anejas tendrán preferencia para el tráfico de pasajeros y Ro-Ro.

C. Justificación de la utilización

El uso Comercial está plenamente justificado, tanto por la existencia de muelles con calados adecuados y superficies capaces de acoger el almacenamiento de mercancías, como por la existencia de una demanda de mercancía general en crecimiento, que exige formas modernas y rápidas de carga, descarga y almacenamiento, sólo posibles con la disponibilidad de amplios espacios.

La preferencia que se le asigna a los distintos muelles se justifica por las siguientes consideraciones:

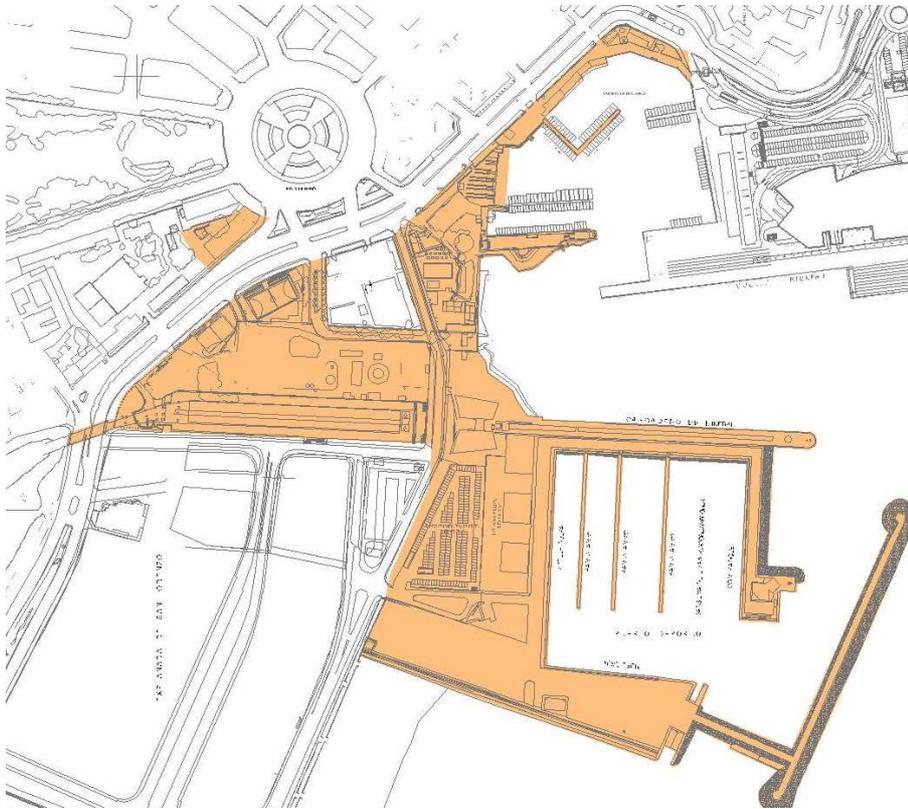
La existencia de la Estación Marítima sobre el Muelle Ribera I y II, y la voluntad de evitar que mercancías menos compatibles con el entorno urbano se instalen en las proximidades del centro de Melilla aconsejó reservar el primer tramo de este área para tráfico de Pasajeros y Ro-Ro, que no presentaba incompatibilidades con el medio ambiente urbano.

La reserva para tráficos y actividades relacionadas con las mercancías peligrosas en el muelle Nordeste III se debe a la necesidad de dotar al puerto de un espacio reservado para los especiales requerimientos de seguridad que la manipulación de tales mercancías requieren, dotado de los sistemas e infraestructuras necesarios al efecto y situado en el espacio portuario más alejado del centro urbano. Condiciones, requerimientos, dotaciones e infraestructuras que restringen esta área exclusivamente a aquéllos usos que resulten plenamente compatibles con las actividades relacionadas con las mercancías peligrosas para las que se reserva.

Igualmente, parece lógico que las explanadas de mayor extensión actualmente disponibles, se dediquen a los tráficos más importantes, que es lo que sucede en el Muelle Nordeste II y zonas anejas.

No obstante todo lo anterior, es necesario insistir que la moderada extensión de las superficies disponibles y lo variable de las demandas que pueden presentarse, recomiendan no precisar los tipos de tráfico asociados a cada muelle, permitiendo que sea la Autoridad Portuaria, en cada momento, a la vista de la situación, quien ordene su disposición espacial.

Área nº 2: Puerto Deportivo y Equipamientos.



SUPERFICIE DEL ÁREA 2: 109.900 metros cuadrados.

Desde el punto de vista marítimo, el área está constituida por dos dársenas, la dársena pesquera y la dársena de embarcaciones menores, con sus correspondientes muelles. La de Santa Bárbara, situada en el centro, actúa como antedársena de la dársena pesquera y la dársena principal como antedársena de la dársena de embarcaciones menores.

Desde el punto de vista terrestre, la zona de servicio sigue el contorno de la costa en torno a las dársenas pesquera y deportiva, con una anchura reducida, pero se interna más de 300 metros en el área urbana, en la costa de la de Santa Bárbara, conformando una bolsa de suelo ocupada por actividades muy diversas. Se incluye, también, en esta área, el edificio de la Autoridad Portuaria, que constituye una isla de dominio público portuario rodeada de terrenos desafectados.

A. Resumen de características del área

Área con gran complejidad de usos, situada entre el puerto comercial, el centro urbano y las playas. En ella se ubican las siguientes zonas:

1. Dársena de pesqueros.
2. Muelle de Santa Bárbara, en donde se encuentra las instalaciones del Club Marítimo.
3. Cargadero del Mineral (parte marítima).
4. La Explanada de Santa Bárbara que incluye la Galería de Servicios del Cargadero del Mineral (parte terrestre) y terrenos adyacentes donde se ubican importantes concesiones.
5. Dársena de Embarcaciones Menores.
6. Oficinas de la Autoridad Portuaria.

B. Descripción de la utilización

- 1.- Dársena de pesqueros y anexos:
 - Uso náutico-deportivo.
 - Uso pesquero.
 - Uso complementario terciario.
- 2.- Antiguo Muelle de Santa Bárbara:
 - Uso náutico-deportivo.
 - Uso complementario terciario.
- 3.- Cargadero del Mineral (parte marítima):
 - Uso de infraestructuras.
 - Uso comercial de pasajeros.
 - Uso complementario de equipamientos.
 - Uso complementario terciario.
- 4.- Explanada de Santa Bárbara:
 - Uso complementario Industrial.
 - Uso complementario terciario.
 - Uso complementario de equipamiento.
 - Uso Institucional.
- 5.- Dársena de Embarcaciones Menores:
 - Uso náutico-deportivo.
 - Uso complementario terciario y de equipamiento.
- 6.- Oficinas de la Autoridad Portuaria.
 - Institucional.

C. Justificación de la utilización

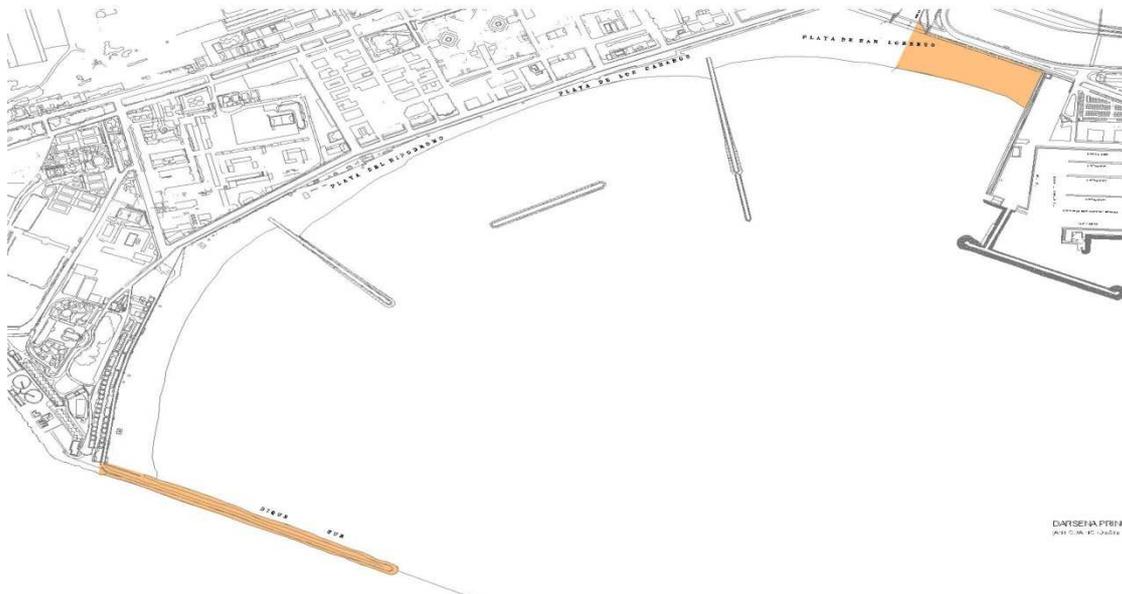
Los distintos usos para las distintas zonas se realizaron teniendo en cuenta sus disponibilidades actuales y futuras, así como su compatibilidad y positiva sinergia con la proximidad del centro urbano de la ciudad. Debe subrayarse, por otra parte, que los calados existentes, salvo en el lado Norte del Cargadero Marítimo, no permiten aprovechamientos comerciales de estas áreas. Todo ello y la expectativa de un crecimiento significativo de la demanda de atraques permanentes y temporales para embarcaciones deportivas, así como la necesidad de abrir todo el frente marítimo de la ciudad, hacen necesario que se consideren como usos fundamentales los náutico-deportivos y los complementarios, salvo casos singulares.

Por su parte, el Cargadero de Mineral, parte marítima, edificación protegida por el planeamiento urbanístico, y que constituye la parte Norte del Puerto Deportivo, ofrece la posibilidad de un muelle adosado para la localización de actividades terciarias ligadas a las portuarias, comerciales o náuticas. La buena complementariedad entre las actividades terciarias (oficinas, comercio, ocio) y las náuticas animan a esta calificación.

Se incluye igualmente la Explanada de Santa Bárbara con una vocación de usos comercial y complementarios, donde se ubican importantes concesiones administrativas como son las de Endesa, Instituto Social de la Marina y la Galería de Servicios del Cargadero del Mineral y, sobre todo, el vial de comunicación de la Avenida de la Marina Española con la Explanada de San Lorenzo, pieza fundamental en la comunicación entre las distintas áreas del puerto.

La importancia, por otra parte, de este vial de comunicación para la Ciudad de Melilla y la comunicación del centro y el frente marítimo de la ciudad sugiere fórmulas de colaboración que garanticen de forma permanente la doble función portuaria y urbana que desempeña. A estos efectos se sugiere la firma de un Convenio de Colaboración con la Ciudad Autónoma de Melilla, sobre el vial en cuestión que permita, manteniendo su condición del dominio público portuario, su afectación a vial público.

Área nº 3: Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo.



SUPERFICIE DEL ÁREA 3: 33.551,53 metros cuadrados.

La zona de servicio en esta área está constituida fundamentalmente por playas de arena y el Dique Sur.

La línea de costa está constituida en toda su longitud por playa de arena. El área cuenta con la infraestructura del Dique Sur.

A. Resumen de características del área

Incluye el Dique Sur y una banda litoral, constituida básicamente por la playa de arena de San Lorenzo, comprendida entre la recta de prolongación del muro norte del cauce del Río de Oro con el mar y el espigón Sur del Puerto Deportivo. (Dársena de Embarcaciones Menores) Tiene una masiva utilización recreativa y un entorno plenamente urbano.

B. Descripción de la utilización

Se establece el Uso de Reserva Portuaria con Tolerancia Recreativa (Playas) para el conjunto del área, a excepción del Dique Sur, al que se asigna el uso de Infraestructuras.

C. Justificación de la utilización

Las medidas de seguridad de carácter internacional, aplicadas al Puerto de Melilla, y la concentración de riesgos del mismo han exigido separar claramente los espacios destinados al tráfico de pasajeros y mercancía en ro-ro (A.F.1.B), del tráfico general de mercancías y del de mercancías peligrosas propiamente dicho (A.F.1.A).

El tráfico de pasajeros y mercancías ro-ro que se desarrolla en el Área Funcional 1-B puede exigir en un futuro de nuevos espacios comerciales, ya sean derivados de un incremento del tráfico de pasajeros en general o de los incrementos asociados a la Operación Paso del Estrecho en particular. Esta demanda de nuevos espacios sólo podría ser atendida con los terrenos y de agua colindantes (habida cuenta y su proximidad y su escaso calado) con la nueva Estación Marítima y que históricamente se destinaron a dársena de pesqueros y embarcaciones menores o deportivas, lo que obligaría a su vez a trasladar los servicios que actualmente se prestan en dicha dársena a la Dársena de Embarcaciones Menores o (Puerto Deportivo).

Por otra parte si tenemos en cuenta la ocupación intensiva de la Dársena de embarcaciones menores, el continuo incremento de la navegación deportiva en el Mediterráneo y este eventual aumento de la demanda de instalaciones de atraque parece prudente y necesario reservar un tramo de costa comprendido entre la recta de prolongación del muro norte del cauce del Río de Oro con el mar y el espigón Sur del Puerto Deportivo. (Dársena de Embarcaciones Menores) mediante la asignación del de Reserva Portuaria.

Sin embargo, no se consideró necesario mantener en la Zona de Servicio del Puerto de Melilla las siguientes Playas: parte de la Playa de San Lorenzo, la Playa de los Cárabos, Playa del Hipódromo y Playa de la Hípica. Por ello, al objeto de facilitar las competencias que el Ministerio de Medio Ambiente asume sobre las Playas desafectadas, la Autoridad Portuaria de Melilla se compromete a autorizar cuantas obras sean necesarias para el desarrollo de la parte de la playa de San Lorenzo que permanece en la Zona de Servicio, siempre y cuando vengan precedidas por un estudio exhaustivo de la dinámica de las aguas del puerto, no afecte de manera importante al calado, navegación, al régimen de agitación interior del propio puerto, y en general, a la actividad portuaria.

Área nº 4: Área de refugio de las Islas Chafarinas.



SUPERFICIE DEL ÁREA 4: 6.878 metros cuadrados.

Situado en la Isla de Isabel II, está constituida por el Dique del Oeste (muelle el Titán), Muelle de Ribera, embarcadero (muelle chico), rampa de varada y toda la escollera que discurre bajo el Mirador del Mentidero hasta la finalización de la misma, continuando por el solar del antiguo taller de bloques hasta llegar al arranque del desaparecido Dique NE (Dique roto).

A. Resumen de características del área

Situado en la Isla de Isabel II, está constituida por el Dique del Oeste (muelle el Titán), Muelle de Ribera, embarcadero (muelle chico), rampa de varada y toda la escollera que discurre bajo el mirador del Mentidero hasta la finalización de la misma, continuando por el solar del antiguo taller de bloques hasta llegar al arranque del desaparecido Dique NE (Dique roto).

Aunque no forman parte de la zona de servicio del Puerto de Melilla, existen los siguientes enclaves externos a la zona terrestre portuaria que se encuentran adscritos a la Autoridad Portuaria de Melilla por O.M. de fecha 24 de abril de 1994:

Faro Isabel Chafarinas (Isabel II).
Baliza 73.110, Puerto (Isabel II).
Baliza 73.120, Isla del Congreso.

B. Descripción de la utilización

Se propone un Uso Comercial limitado exclusivamente al abastecimiento de la isla en sus diferentes tipos de mercancías (graneles líquidos, sólidos, mercancía general) Pasajeros (exclusivamente a los moradores de la isla) para los muelles y rampa de varada.

El resto de las instalaciones se les asigna el uso de infraestructuras.

C. Justificación de la utilización

El área no tiene habitualmente tráfico comercial, limitándose su uso por embarcaciones oficiales, servicios de la Autoridad Portuaria y las funciones propias de un puerto de refugio. No existen concesiones ni autorizaciones que graven el suelo ni especificaciones (salvo las instalaciones que ocupa parques nacionales para la defensa de la flora y fauna de las islas).

La definición de usos tiene un carácter restringido y meramente instrumental, habida cuenta las características de puerto y refugio, viniendo la naturaleza de las obras e instalaciones que lo integran, que básicamente son de infraestructuras, señales marítimas y comercial para equipamientos militares, portuarios y medioambientales.

En el Plan Especial que nos ocupa, las áreas a desarrollar, serán:

Área nº 1: Puerto Comercial.

Área nº 2: Puerto Deportivo y Equipamientos.

Área nº 3: Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo.

1.5.3. LA REGULACIÓN DE LA UTILIZACIÓN

Para proceder a la asignación de usos a cada área o parcela concreta, el PUEP parte de una selección de siete usos básicos portuarios, algunos de los cuales se descomponen a su vez, en otras categorías más precisas.

La lista de usos básicos se compone recogiendo los que, de una forma u otra, se deducían del artículo 3 de la Ley 27/1992 y artículos 86, 94 y 97 de la Ley 48/2003, hoy sustituidos por los artículos 3, 69, 70, 71 y 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

- Uso Comercial, que engloba, además de los habituales por tipos de mercancías (graneles líquidos, sólidos, mercancía general, contenedores) Pasajeros y Ro-ro y una categoría más amplia que la Polivalente que incluye avituallamiento y reparación de buques, actividades a las que el artículo 3.2 confiere la consideración de comerciales y en definitiva todas aquellas relacionadas con el intercambio de modos de transportes, las relativas al desarrollo del servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- Uso Pesquero y Uso Náutico-deportivo, actividades que no pueden considerarse incluidas entre las comerciales, a tenor de lo establecido en los artículos. 3.3.b) y 3.4.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos, y que sin embargo deben integrarse en la unidad de gestión de los puertos comerciales, según dispone los artículos 3.6 y 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos.
- Usos Complementarios, deducidos por correlación con las actividades complementarias citadas en el artículo 3.6 y detalladas como "industriales y comerciales" en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos. Se consideran tres usos complementarios denominados Industrial, Terciario y Equipamiento.
- Uso de Reserva Portuaria con Tolerancia Recreativa, establecido para asignarlo a los espacios "que garanticen la posibilidad de desarrollo portuario", señalada en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos, y de la necesidad de mantener bajo el control del puerto un tramo de costa que, aun careciendo de instalaciones portuarias, se encuentra anexa a las mismas, se ubican dentro del ámbito de las aguas abrigadas por las obras de defensa y constituyen, por tanto, una unidad morfológica con el resto, reclamando también una unidad de gestión.

El PUEP, "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Melilla", en cuanto a herramienta de gestión y planificación, regulado en la Ley 48/2003, es sustituido, siguiendo lo establecido en la Ley 33/2010, por el Texto Refundido de la Ley de Puertos, por el instrumento denominado "Delimitación de Espacios y Usos Portuarios" (DEUP).

No obstante, mientras que en esta banda de reserva y protección no requiera su ocupación o utilización portuaria, sino, simplemente su mantenimiento en las condiciones necesarias para cumplir su función cautelar respecto a instalaciones próximas, la Autoridad Portuaria podrá aceptar, en virtud de su Tolerancia Recreativa, la realización en ella de actividades compatibles con su función, previa la correspondiente autorización o título jurídico pertinente, en su caso.

A estos seis usos básicos, deducidos de la legislación con la que se redacta, se añaden dos más que se estiman necesarios. Por un lado el denominado "Infraestructuras" y por otro el denominado "Institucional".

- El uso de Infraestructuras, se ha considerado necesario para recoger los elementos puramente infraestructurales que, como espigones o incluso nudos viarios, no parecen encajar en ninguno de los anteriores.

- El uso institucional recoge los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias.

Una vez establecida la clasificación, para asignar usos a las diferentes áreas y parcelas terrestres, se parte, por un lado, de las conclusiones obtenidas del análisis de cada área, corregidas mediante un trabajo de encaje con las vecinas y con el entorno urbano o territorial y, por otro, del análisis de las previsiones de desarrollo portuario. Del contraste de ambos, se obtienen las pautas para estimar la necesidad del mantenimiento o ampliación de los espacios existentes y su actual dedicación.

RELACIÓN DE USOS UTILIZADOS

ZONA TERRESTRE

USO COMERCIAL

Mercancías

Pasajeros/Ro-Ro

Polivalente

USO NÁUTICO-DEPORTIVO

USO PESQUERO

USO COMPLEMENTARIO

Industrial

Terciario

Equipamiento

USO DE INFRAESTRUCTURAS

USO INSTITUCIONAL

USO DE RESERVA PORTUARIA CON TOLERANCIA RECREATIVA

ZONA MARÍTIMA

ZONA I O INTERIOR DE LAS AGUAS DEL PUERTO

PLAN ESPECIAL

1.6.- OBJETO

El objeto del presente Plan especial lo constituye la definición, ordenación jurídica y urbanística, y la protección de la Zona de Servicio del Puerto de Melilla, la fijación de las determinaciones, medidas y previsiones que garanticen el desarrollo de este Sistema General y su conexión con el resto de sistemas generales de transportes, todo ello de conformidad con lo establecido en el artículo 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, que establece que *“los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y señalización marítima...”*.

Los objetivos principales del Plan Especial del Puerto de Melilla son:

- La previsión y programación de las obras de ampliación, protección del puerto a partir de las prescripciones del proyecto en tramitación del Plan Director.
- Distribuir la zona de servicio en los distintos ámbitos o zonas según los usos previstos en el 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 los Espacios Portuarios (PUEP), a excepción del área de las Islas Chafarinas:
 - o Área 1: Puerto Comercial.
 - o Área 2: Puerto Deportivo y Equipamiento.
 - o Área 3: Playa.
- Delimitación y asignación de usos globales a estas zonas de los usos contemplados en el PUEP.
- Memoria de Ordenación.
- Ordenación Global y Pormenorizada.
- Normas Urbanísticas y fichas de ordenación.

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

- PGOU de 1995 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.

1.7.- DATOS DEL EMPLAZAMIENTO

El Puerto de Melilla se ubica en el Norte de África en la costa sur oriental de la península de Tres Forcas, a 2° 56' longitud Oeste y 35° 17' de latitud Norte. Está naturalmente abrigado por tierra de los vientos reinantes del Oeste por el promontorio rocoso sobre el que se asienta la ciudad amurallada y la construcción del dique Nordeste completa la protección de la zona de servicio, permitiendo la construcción de instalaciones portuarias, que con calados de hasta 12,5 metros, se localizan, sobre todo, en su arco 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 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 del 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.

1.8.- CARTOGRAFÍA Y TOPOGRAFÍA

Se realiza un levantamiento de la zona de estudio en febrero de 2008 con curvas de nivel cada 2 metros y batimetrías en dos zonas de agua.

El terreno es básicamente llano, sin accidentes geográficos, salvo los propios del puerto y el encauzamiento y desembocadura del Río de Oro.

1.9.- ANÁLISIS DE SITUACIÓN. DESCRIPCIÓN DE NECESIDADES

En la actualidad, la distribución reflejada por Áreas en el apartado anterior, extraída del PUEP es la que se desarrolla en el puerto:

Descripción de la explotación del puerto.

- El muelle Ribera I está destinado al atraque de los buques ro-pax.
- En el muelle Ribera II atracan los buques de las líneas regulares Melilla-Península y en la estación de verano los fast-ferries que apoyan estas líneas.
- El tacón comprendido entre estos muelles se utiliza para la carga/descarga de vehículos en los buques.
- La nueva Estación Marítima está en funcionamiento para dar servicio a estos muelles.
- El muelle Nordeste I se reserva para el atraque de buques militares.

- El muelle Espigón es un muelle refugio polivalente, que en la actualidad también usan las líneas de Melilla con la Península.
- El área reservada al almacenamiento ro-ro situada entre los muelles Espigón y Nordeste II se amplía a una superficie de 1.6 Ha.
- El área de almacenamiento destinada a lo-lo se amplía a 3 Ha. Así, la línea de atraque reservada a esta actividad en el muelle Nordeste II tendrá una longitud de 190 metros, aproximadamente. Los restantes 120 metros de línea de atraque de este muelle serán para ro-ro y graneles líquidos (combustible).
- El muelle Nordeste III se divide en dos atraques; el primero tiene una longitud de 163 metros y se destina a graneles sólidos, combustibles y gas y el segundo, con una longitud de 174 metros y una superficie aproximada de 1.5 Ha.

Análisis de Usos y Necesidades.

En relación a los tráficos del puerto, estos son básicamente, el tráfico ro-ro, seguido de pasaje, contenedores, graneles líquidos y sólidos. La mercancía general permanece como el apartado más importante de todos ellos, seguido de los de graneles líquidos y sólidos. Al no haber grandes cambios en los tráficos, persiste la gran diferencia entre mercancías embarcadas y desembarcadas, a favor de estas últimas.

El tráfico principal del puerto es tráfico ro-ro, que necesita una situación próxima a los accesos terrestres al puerto para optimizar el espacio y el tiempo de transporte de las mercancías. Además, el tráfico de pasajeros debe estar en una zona lo más alejada posible de los tráficos potencialmente contaminantes, como los graneles. El proyecto del Plan Director prevé un crecimiento del dique de abrigo del Nordeste para acoger el aumento de actividad comercial portuaria, con lo que la ubicación del tráfico de mercancías se ubicará como prolongación del dique existente.

El tráfico de mercancías ro-ro se encuentra principalmente en los muelles Ribera I y II, además de en el muelle Espigón, que es después de éstos el de

mejor accesibilidad. El muelle Nordeste I está destinado a operaciones militares.

La mercancía general contenedorizada se manipula en el muelle Nordeste II, que está dotado de calado y superficie de almacenamiento suficiente para permitir este tipo de tráfico sin congestión.

Los graneles sólidos se mueven tanto en el muelle Nordeste II como en el III, que son aquéllos más alejados de la ciudad, para evitar la contaminación por posibles sustancias pulverulentas que se desprendan en la manipulación de este tipo de mercancía. Así mismo, los graneles líquidos se destinan al muelle Nordeste III, donde se encuentra una instalación de Cepsa. Se aleja lo más posible del tráfico de pasajeros y de la ciudad también por motivos de posible contaminación ambiental por parte de este tipo de tráfico.

El tráfico de pasajeros se encuentra localizado en los muelles Ribera I y Ribera II, que son los más cercanos a los accesos y a la ciudad, donde se ubica la Estación Marítima. De esta forma los pasajeros tienen un fácil acceso a la ciudad, teniendo a su disposición las principales dotaciones de servicios.

El Puerto Deportivo de la Ciudad Autónoma de Melilla, está situado al sur de las instalaciones del puerto, contando con una superficie total de 36.700 m², con capacidad para 397 embarcaciones deportivas y de recreo, de esloras comprendidas entre 6 y 24 metros, ofreciendo total seguridad por las características de su construcción. El puerto cuenta en la actualidad con una zona comercial donde se han instalado todo tipo de empresas de ocio y servicios: náuticas, restaurantes, cafeterías y comercio en general.

Por tanto la distribución actual de actividades y usos y el nuevo dique cumplirán con los principales objetivos: separación de tráficos de pasajeros y mercancías y ubicación del tráfico de mercancías lo más alejado de la ciudad.

Esta diferenciación de usos y posible ampliación de los muelles destinados al tráfico portuario propiamente dicho, permite adaptar el puerto a las demandas futuras que se presentarán con el cambio de los parámetros comerciales exteriores, en lo relativo al desarme arancelario marroquí y la competencia de sus puertos, por lo que se deben adecuar las infraestructuras portuarias a la previsible nueva situación geopolítica, al igual que desde la

Autoridad Portuaria se está trabajando en la captación del alto tráfico de contenedores que circula por aguas del estrecho por un lado, y satisfacer la creciente demanda de amarres deportivos en el Mediterráneo por otro.

Por tanto ligado a estos objetivos se enmarcan las otras áreas del puerto, aunando tanto la relación entre el puerto y la ciudad, que se analiza más adelante, como la apertura del puerto al exterior.

De esta manera, reorganizar las actividades diferenciando el comercio propiamente portuario del de pasajeros, de la actividad del Puerto Deportivo y su oferta de ocio debe ser la prioridad y la línea de trabajo de este Plan Especial.

Es también importante destacar que, en los últimos años la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Melilla, viene siendo galardonada con la Bandera Azul. Éste es un galardón a la calidad ambiental desarrollado por la FEE (Fundación para la Educación Ambiental de Europa), con patrocinio de la Comisión Europea, que se concede a las comunidades que ejecutan un especial esfuerzo para conservar unas playas o puertos deportivos limpios, seguros y gestionados con respecto al medio ambiente local.

El otorgar la Bandera Azul, es un símbolo reconocido que exige el cumplimiento de unos elevados niveles sanitarios-ambientales, la exigencia de sanitarios adecuados y sin vertidos, así como servicio de salvamento, socorrismo y primeros auxilios en la playa o en el puerto con Bandera Azul.

En la redacción y el desarrollo del Plan Especial de Ordenación, se toma como referencia la nueva obtención de dicho galardón, potenciando aquellos motivos sanitarios-ambientales por los cuales ha destacado el Puerto Deportivo de Melilla sobre otros.

1.10.- RELACIÓN PUERTO – CIUDAD: CONEXIÓN CON LOS SISTEMAS GENERALES

La singularidad de la Ciudad Autónoma de Melilla aumenta la interdependencia del puerto y de la ciudad en su crecimiento y evolución económicos y sociales. La importancia del puerto en la actividad de la ciudad, se traduce en la configuración radial de las principales arterias, teniendo el puerto como centro del que parten las comunicaciones tanto a la

propia ciudad como a Marruecos. Esto se potencia por las características de las mercancías que llegan a Melilla por el puerto, que son del tipo import – export, prevaleciendo las de consumo interno, y al no haber ferrocarril, la totalidad del transporte se realiza por carretera.

Se han realizado grandes esfuerzos en la integración del puerto en la ciudad, como la recuperación del paseo por el Espaldón, o la nueva Estación Marítima para mejora del servicio portuario al pasajero.

Es de destacar la zona de ocio del Puerto Deportivo, como lugar de referencia del ocio de la ciudad.

Todas estas actuaciones e infraestructuras hacen del puerto una zona atractiva para el ciudadano y una pieza importante dentro de las infraestructuras portuarias del Mediterráneo, lo que se debe complementar con las actuaciones adecuadas y, en lo que al presente proyecto se refiere, adecuar al planeamiento de modo que facilite los objetivos del puerto.

Los propios límites de la zona de servicio suponen puntos estratégicos de movilidad de la ciudad, así como las vías principales de acceso terrestre al puerto son también viales importantes en los desplazamientos internos de la ciudad.

VIAS DE COMUNICACIÓN

Viales exteriores: La Calle de Álvaro de Bazán discurre paralela a la línea de costa hasta la desembocadura del Río de Oro, a partir de donde cambia su denominación para pasar a llamarse Avda. de la Marina Española, que supone el límite entre la ciudad y la zona de servicio del puerto. De la glorieta a la que confluyen la Avda. de la Marina Española y la Avda. General Macías, como continuación de la delimitación de la zona de servicio parte la avenida de la Democracia.

Interiormente, el Paseo Marítimo Rafael Ginell, que a su vez también confluye a la mencionada glorieta, constituye el eje vertebrador de la zona de servicio, siendo además una importante calle de la red arterial de la Ciudad Autónoma.



Ubicación de las principales vías de conexión del Puerto

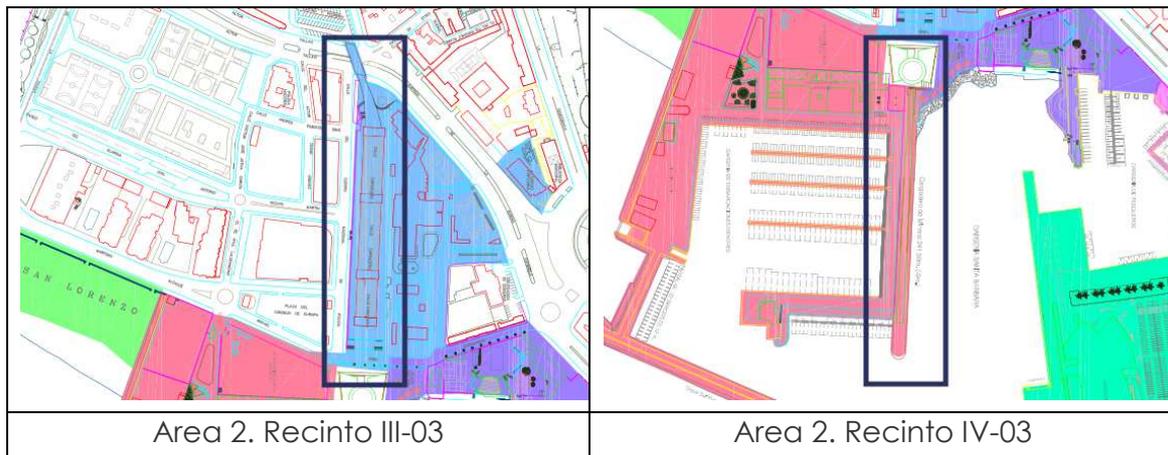
ZONA DE PLAYA

La zona de playa incluida en la zona de servicio es de 1,7 Ha aproximadamente y se ubica en la playa de San Lorenzo, entre la dársena de embarcaciones menores (Espigón Sur del Puerto Deportivo) y la desembocadura del Río de Oro en la prolongación del muro norte de su cauce. Tiene un elevado uso recreativo como zona de esparcimiento.

CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARTÍSTICO

Las zonas que adquieren la declaración de Bien de Interés Cultural con el Real Decreto 2753/1986, de 5 diciembre del Ministerio de Cultura, precisarán del desarrollo de una figura urbanística específica de Protección según lo establecido en la Ley de Patrimonio Histórico. Se mantendrá la edificabilidad existente.

- Cargadero de mineral. Dada su ubicación y tipología, el uso podrá ser terciario, tanto administrativo- Institucional como comercial. Está ubicado en el Área 2 Recintos III-03 y IV-03.



- Edificio de la Autoridad Portuaria, incluida en el PE como A2-RIII-04
- Faro que se incluye como la parcela A1-RII-01



1.11.- AFECCIONES HIGIÉNICO SANITARIAS

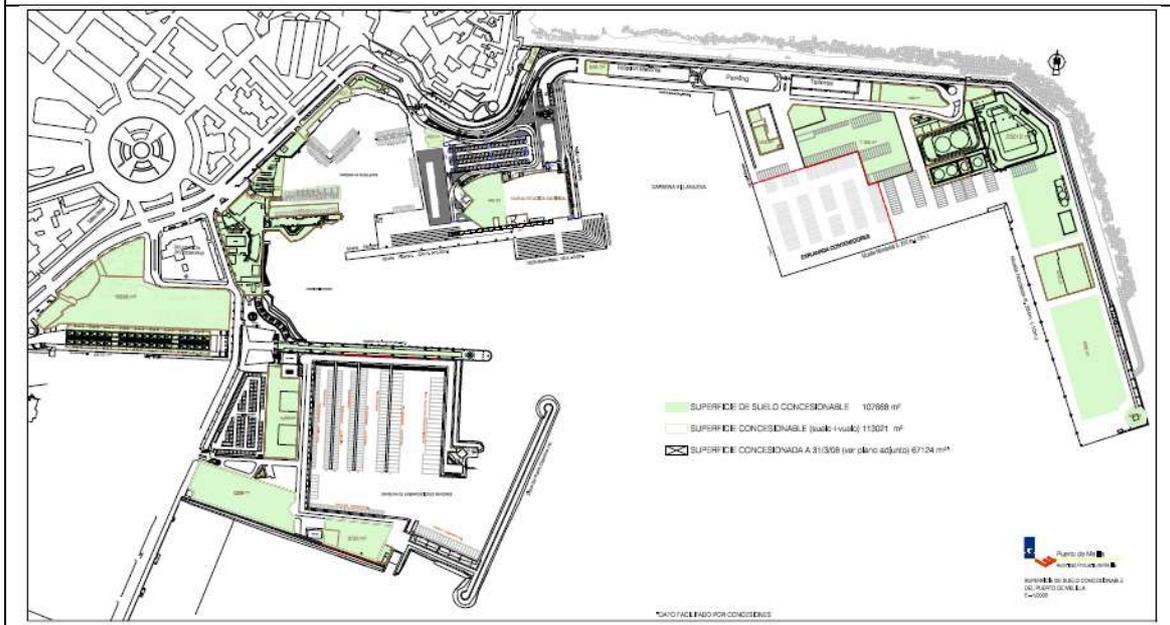
Será de aplicación el Capítulo 2, Normas 327, 328 y 329 del PGOU de Melilla, de condiciones constructivas de los talleres, industrias y almacenes y las medidas respecto a la instalación de industrias o actividades molestas, insalubres, nocivas o peligrosas

Por otro lado, la propia distribución de usos del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) y la calificación del suelo incluida en el Plan Especial, proponen la reorganización de la actividad separando las actividades con mayor repercusión higiénico – sanitaria, alejándolas de las zonas de viviendas y de otras actividades con uso terciario o dotacional. Se han ubicado en el muelle Nordeste III los tráficos y actividades relacionadas con estas mercancías peligrosas, situado en el espacio portuario más alejado del centro urbano. De esta manera se dota al puerto de un espacio adecuado a la seguridad que precisa la manipulación de tales mercancías, con los sistemas e infraestructuras necesarios al efecto.

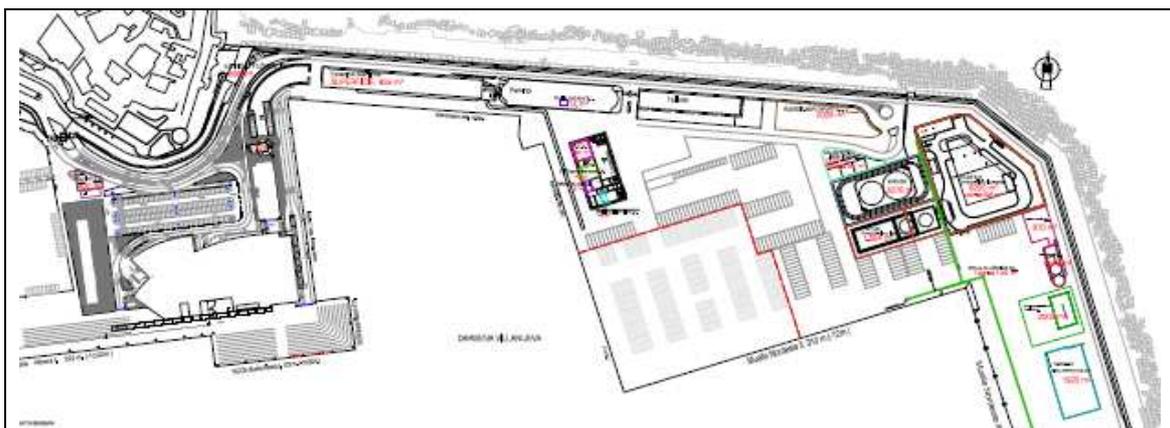
1.12.- SITUACIÓN CONCESIONAL

Se incluyen a continuación las superficies concesionadas, a fecha de redacción del presente documento, según la documentación disponible:

Superficie Concesionable:



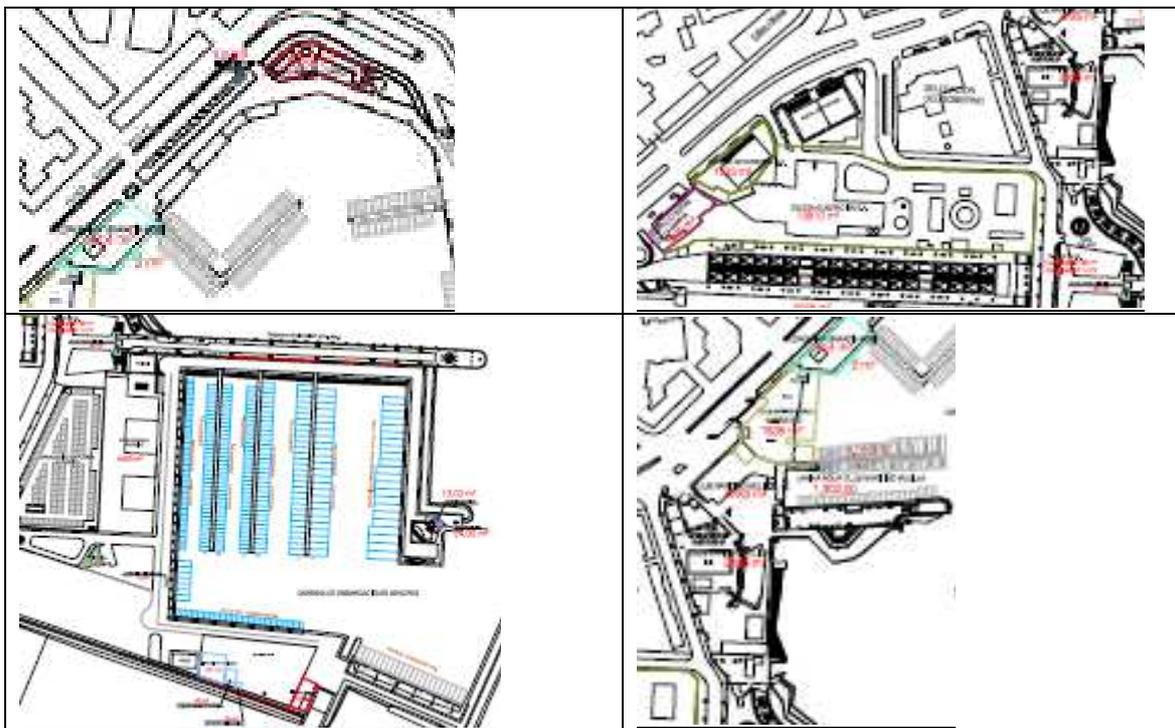
Área 1:



Frigorífico. Ángel Carrero Callejo	1.920 m ²
Sociedad financiera y Minera	1.123 m ²
Cemex España	1.297 m ²

Hormeco S.L.	2.400 m ²
Sanidad Exterior	165 m ²
Atlas S.A.	9.794 m ²
Endesa	3.578 m ²
Caldererías Indálicas S.L.	992 m ²
Rusadir Mar Export S.L.	2.009 m ²
A.E.A.T.	231 m ²
Acciona	176 m ²
Trasmediterránea S.A.	
Carmelo Martínez S.L.	46 m ²
Ant. Estación Marítima	383 m ²
Edificio Florentina	623 m ²
Centro de Control	293 m ²
Arquime S.L.	510 m ²
Terminal de Pasajeros	4.140 m ²
TOTAL	29.680 m²

Área 2



Juan Manuel Cano Claro	622 m ²
Malika Mohamed Salah	12 m ²
Joaquín Albarracín Rubí	685 m ²
Club Marítimo Melilla. Varadero	1.835 m ²
Lámina agua Club Marítimo	3.290 m ²
Club Marítimo Melilla	7.838 m ²
Locales Puerto Deportivo	3.296 m ²
Policía Local	55 m ²
Instituto Social de la Marina	1.500 m ²
Endesa Generación	17.857 m ²
Galería de Servicios del Cargadero de Mineral	2.769 m ²
Centro de Transformación Gaselec	34 m ²
Oscar Madrid Aranda	13 m ²
Geas Guardia Civil	24 m ²
Juan Ramón Compán Bonilla	200 m ²
Club Deportivo Islas Chafarinas	40 m ²
Isidro González González	120 m ²
Formadores Náuticos del Mediterráneo	401 m ²
Parques Nacionales	16 m ²
TOTAL	40.607 m²

MEMORIA DE ORDENACIÓN

1.- MEMORIA JUSTIFICATIVA

El Plan Especial se enmarca en el artículo 56 “Urbanística de los Puertos” del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

La Ordenación se circunscribe como elemento de planeamiento al Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Melilla (PUEP), aprobado con fecha 19 de julio de 2010, con una calificación que habilite a la Autoridad Portuaria el definir el futuro desarrollo de los terrenos de su competencia, y con los condicionantes propios de la actual distribución y concesiones existentes.

2.- ADECUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL A LOS MARCOS LEGALES DE APLICACIÓN

El presente Plan Especial se adapta a lo especificado en el PUEP del Puerto de Melilla.

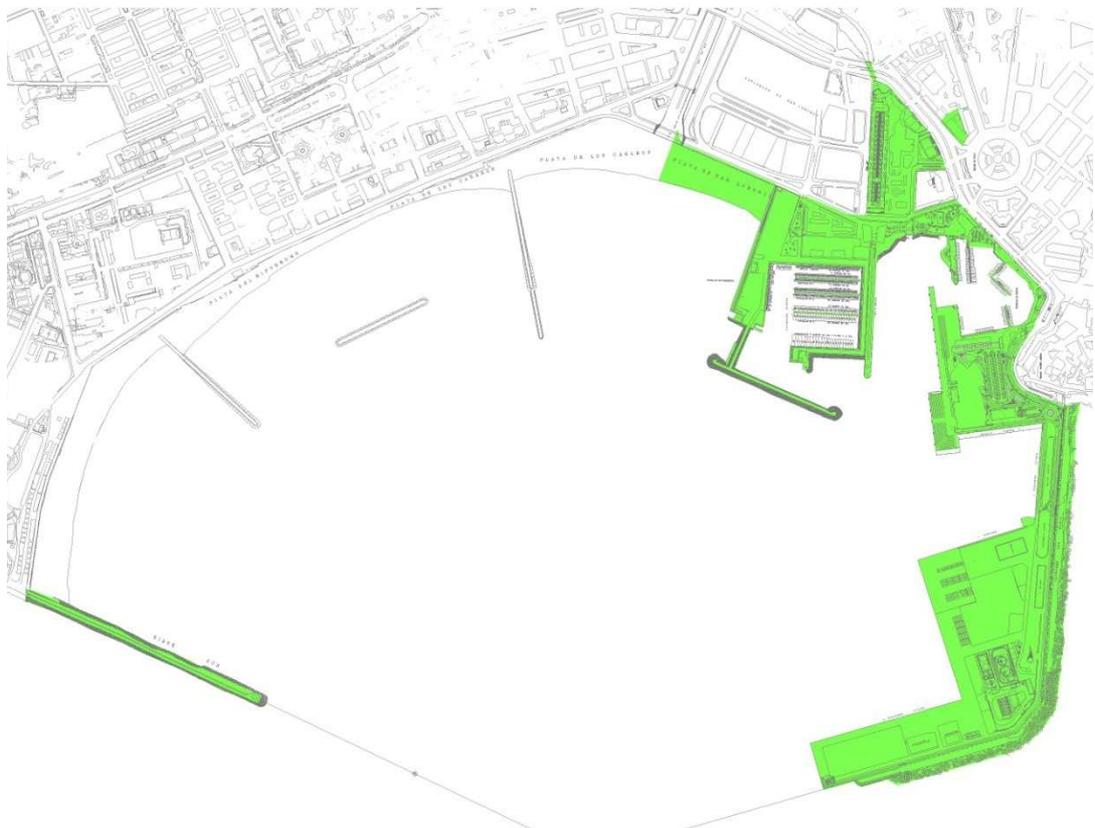
Se adecua por tanto al Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Se considera también al PGOU de la Ciudad Autónoma de Melilla, aprobado en 1995, del que se tiene en cuenta la terminología de la calificación, global, pormenorizada y de ocupación. Además de las indicaciones que plantea con relación al contenido de los Planes Especiales de carácter general, el cual será el mencionado por los artículos 84 del Texto Refundido y 76 del Reglamento de Planeamiento.

3.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN GLOBAL Y PORMENORIZADA

La superficie de actuación en la que se plantea la siguiente ordenación para la zona de servicio incluida en el presente documento, parte del límite de la zona de servicio del PUEP aprobado según orden FOM/2210/2010.

Zona de Servicio



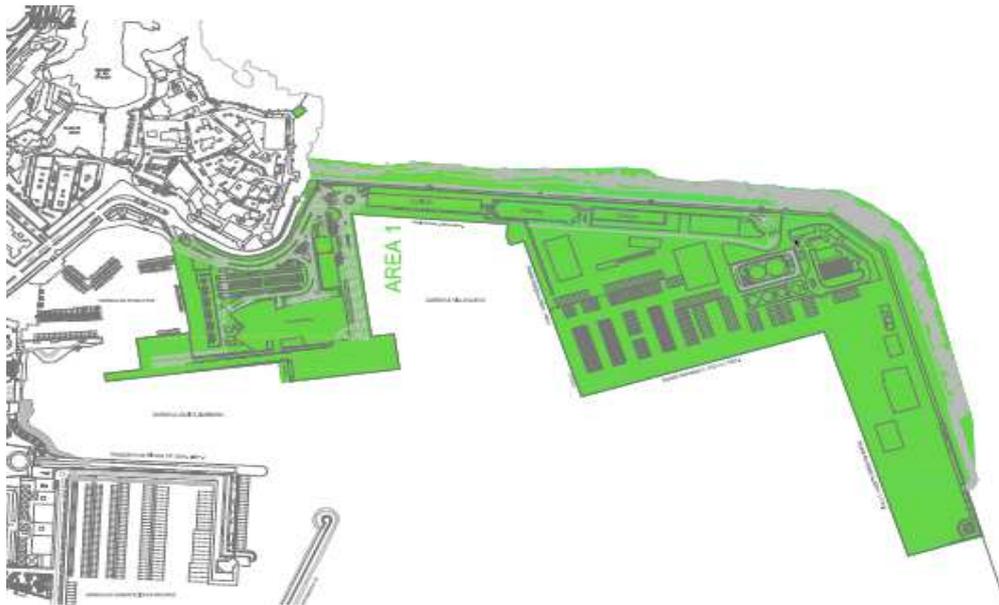
Se mantiene de igual manera la división en las áreas del PUEP, cuyas superficies se han corregido tras una medición topográfica, ajustándose conforme a los criterios y objetivos urbanísticos marcados en el Plan Especial:

	SUP m ² PLAN ESPECIAL
Área 1	222.760,86
Área 2	114.194.24
Área 3	40.559.43
Total	377.514.53

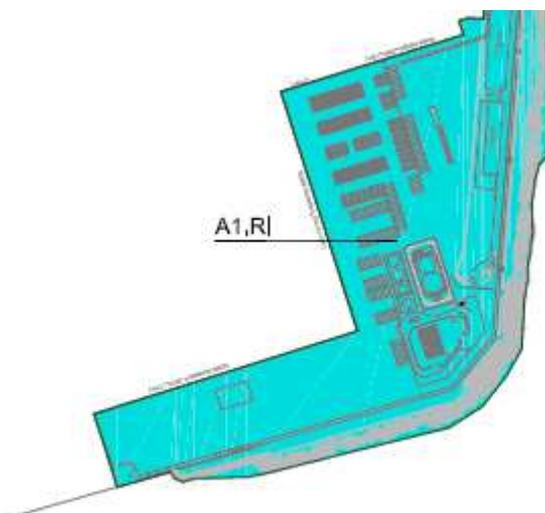
Área 1

Incluye en una superficie total de 222.760,86 m² 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.

Se accede al Área a través de la Avenida General Macías.



El Plan Especial diferencia los dos recintos:



Área 1. Recinto 1



Área 1. Recinto 2

Recinto I. con predominio de tráfico de mercancías a granel, grúa y tráfico LO-LO y RO-RO. Con una superficie de 156.694,27 m².

Recinto II. Uso principal de tráfico de pasajeros, con RO-RO en el muelle Nordeste I y tráfico general de mercancías y una superficie de 66.066,59 m².

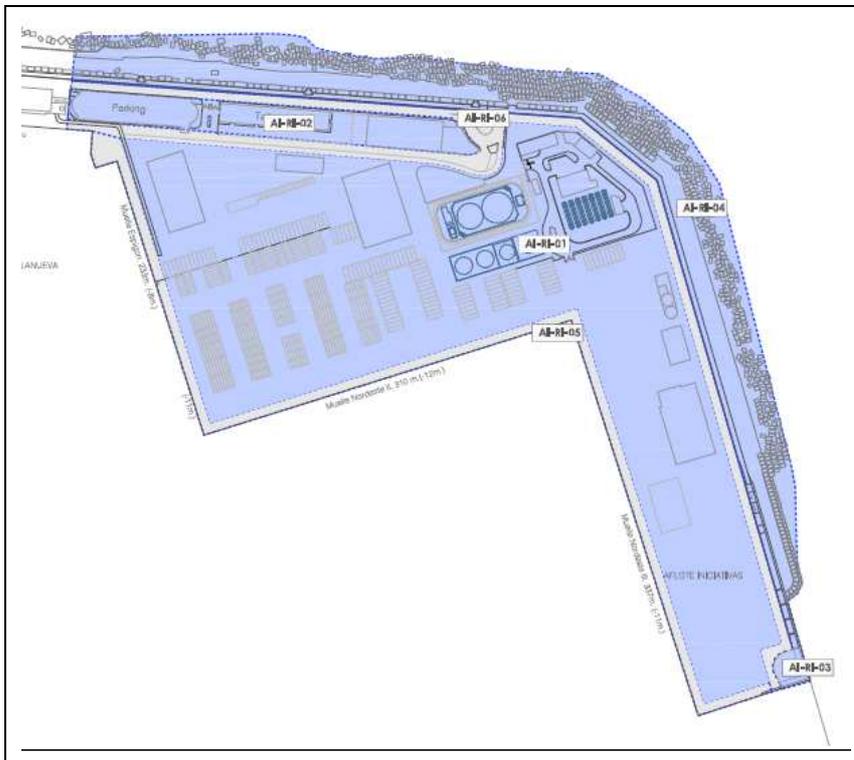
El Plan Especial dota de flexibilidad al planeamiento, con el objetivo principal de la separación de las actividades de tráfico de mercancías y de pasajeros, evitando movimientos de éstos últimos en la zona de carga-descarga y del movimiento de vehículos pesados de transporte de mercancías.

La calificación global mayoritaria del Área 1, es la de Industria y Almacenaje, pormenorizándose estas en Industria, Taller y Almacén.

La superficie de viario y espacios libres supone un total de 83.694,57 m², de los cuales 55.752,55 m² corresponden al Recinto I-Área 1 y 27.969,02 m² al Recinto II-Área 1. Del total de la superficie, la correspondiente a viario, se localiza perimetralmente en el exterior de los muelles, reservando la zona de movimientos portuarios libres para dicha actividad, la distribución interior se mantiene sin especificar trazados de viario, para permitir la flexibilidad de distribución de cada uso.

El Plan Director actualmente en tramitación amplía significativamente el dique de defensa, y como consecuencia varía la distribución de los diferentes usos. Para procurar la adecuación a las previsiones de crecimiento, se califica como viario al perímetro coincidente con el exterior del muelle Nordeste, al igual que la previsión de planeamiento recogida en el futuro Plan Director, y se dota de flexibilidad de usos (industria-almacenaje, compatible con equipamiento primario y secundario) a la Zona de Almacenamiento del citado Plan, adaptándose a las actuales y futuras demandas de planeamiento.

Área 1 Recinto I



- Industria y almacenaje

La parcela A1-RI-01 se destina a "Industria y Almacenaje". Ocupa una superficie de 92.014,10 m², podrá tener una ocupación máxima del 55% de la superficie total, lo que supone 50.607,76 m².

La altura máxima se limita a 27 m y el volumen total máximo construido a 639.498,00 m³. La calificación pormenorizada se define como "Industria-almacén".

Parcela A1-RI-02 de 8.564,17 m² se califica como "Industria y Almacenaje" con calificación pormenorizada "taller-almacén". Se limita la ocupación al 90%, la altura máxima a 20 m y volumen máximo total construido de 89.067,37 m³.

- Equipamiento primario

Parcela A1-RI-03. La baliza se ubica en el extremo sur del muelle Nordeste III, en la parcela A1-R1-03. Se define como "Equipamiento Primario" y

calificación pormenorizada "Socio Cultural". Se mantendrá la edificabilidad existente.

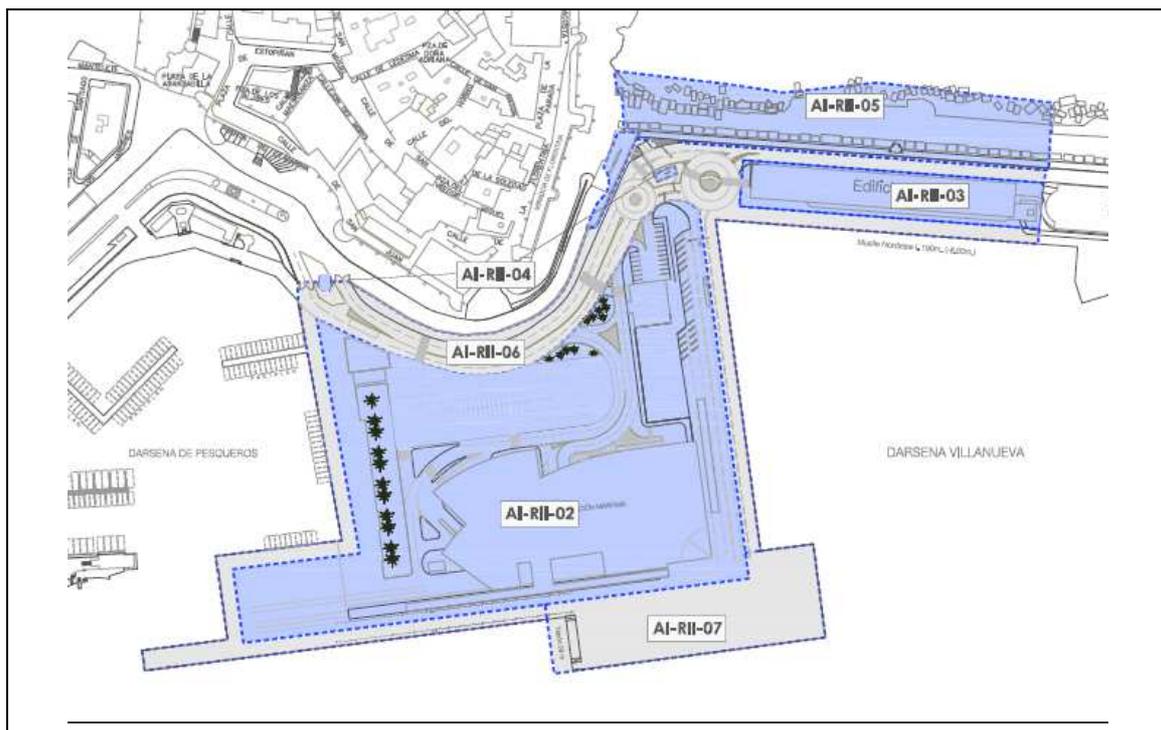
- Viarios y espacios libres

Parcela A1-RI-04. Superficie de 35.778,63 m², el 22,83% del total del recinto, con calificación pormenorizada de "Espacio libre de infraestructura".

Parcela A1-RI-05. Superficie de 8.142,90 m², el 5,20% del total del recinto, con calificación pormenorizada de "Viario Restringido".

Parcela A1-RI-06. Superficie de 11.831,02 m², el 7,55% del total del recinto, con calificación pormenorizada de "Viario Restringido".

Área 1 Recinto II



- Equipamiento primario

Parcela A1-RII-01. Superficie de 147,84 m², el 0,23% del total del recinto, con calificación pormenorizada de "Faro". Se mantendrá la edificabilidad existente, siendo preciso un Plan Especial de Protección para su futuro desarrollo

- Equipamiento secundario

A1-RII-02. Superficie de 33.609,80 m².

Como calificación pormenorizada, se subdivide en "administrativo comercial hostelero", 26.887,84 m², y "garaje – aparcamiento" en 6.721,96 m².

La limitación en altura se fija en 19 m de altura y la ocupación máxima en el 80%. El volumen máximo se limita en 351.222,41 m³.

A1-RII-04. La superficie total de la parcela es de 451,17 m², de los cuales se destinan a "administrativo" 92,00 m² y a "administrativo-comercial" 359,17 m². La ocupación máxima es de 100% de la superficie, y la altura máxima se limita a 8 m con un volumen total máximo construido de 3.609,36 m³.

- Industria y almacenaje

A1-RII-03. Se destina a "Industria y Almacenaje". Ocupa una superficie de 3.888,76 m², podrá tener una ocupación máxima del 90% de la superficie total, lo que supone 3.499,88 m².

La altura máxima se limita a 30 m y el volumen total máximo construido a 47.831,75 m³.

- Viarios y espacios libres con una ocupación total del 42,33% de la superficie total del recinto:

- A1-RII-05. Con calificación pormenorizada de "Espacio Libre de Infraestructuras" y superficie de 7.973,55 m².
- A1-RII-06. Con calificación pormenorizada de "Viales Restringidos" y superficie de 14.241,70 m².
- A1-RII-07. Con calificación pormenorizada de "Espacio Libre de Infraestructuras" y superficie de 5.753,77 m².

Área 2. Recinto I. Dársena de pesqueros. A2-R1

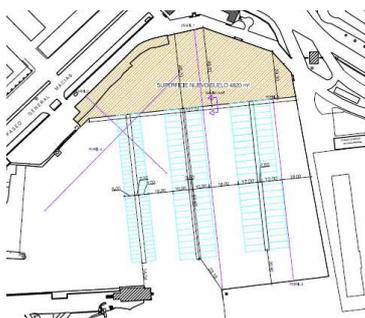


Se accede por la Avenida General Macías. La superficie total de este recinto es de 3.437,02 m².

- Parcela A2-RI-01

Con superficie de 2.959,17 m² (86,10% de la superficie del recinto) y calificación global de "equipamiento secundario" y calificación pormenorizada de uso "Náutico Deportivo, hostelero, recreativo".

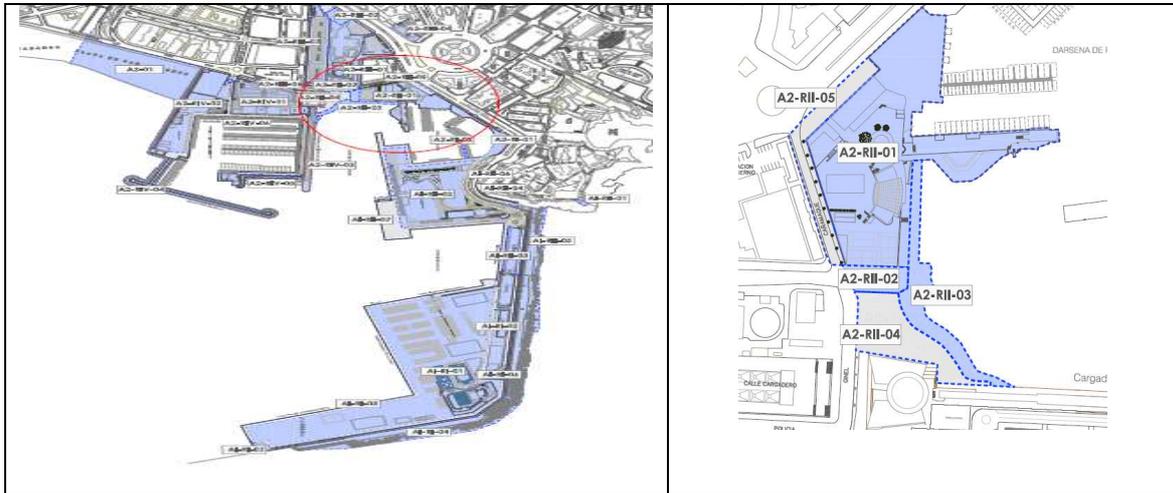
Los límites de ocupación en la parcela A2-RI-01 serán del 80% con una altura máxima de 8 m y volumen máximo de 11.836,68 m³.



Su ubicación e instalaciones permitirán reconvertir el actual puerto pesquero en Puerto Deportivo. Con fecha 31 de Enero de 2008, se firma un Convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria y la Ciudad Autónoma de Melilla para la actuación integral de la Dársena de Pesqueros, donde se dotará dicha Dársena de Instalaciones que contribuyan al crecimiento y optimización de infraestructuras portuarias destinadas a embarcaciones menores, generando atraques y suelos.

- La parcela A2-RI-02 se califica como "Viario y espacios libres", con calificación pormenorizada de "Viario restringido". Supone una superficie de 477,85 m² que representa el 13,90% de la superficie del recinto.

Área 2 Recinto II. (A2-RII) Dársena de Santa Bárbara



La superficie que incluye el recinto es de 17.088,45 m². Se accede a través de la Avda. General Macías.

La calificación en el Plan Especial en la siguiente:

- A2-RII-01, Equipamiento secundario (10.839,25 m²), con ocupación máxima del 75% y límite de altura de 12 m. La calificación pormenorizada es de "náutico deportivo, comercial y hostelero" que suponen el 63,43% de la superficie del recinto.

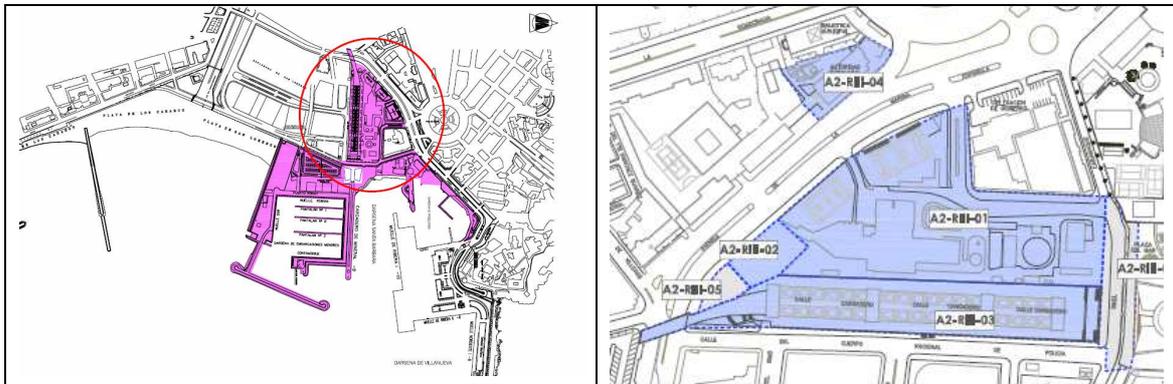
El volumen construido se limita a 52.028,40 m³.

- A2-RII-02, Industria y almacenaje (669,5 m²), con limitación de 12 m de altura, ocupación máxima del 70% y 5.891,60 m³ de volumen máximo edificado. La calificación pormenorizada es de "Industria", el 3,92% del recinto.

- Viario y espacios libres en un total del 32,66% del recinto, en las parcelas:

- A2-RII-03 de 1.719,99 m² y calificada como "Espacio Libre de Infraestructura".
- A2-RII-04 de 2.120,40 m² con calificación de "Espacio Libre Público".
- A2-RII-05, de 1.739,31 m² que se califica como "Viario Público".

Área 2 Recinto III



El Recinto III limita al Norte con la Avda. de la Marina Española, vial tras la cual se ubica el núcleo urbano. Al Sur limita con suelo urbano, de uso residencial, y al Este con el Recinto IV del Dominio Público Portuario.

La superficie total es de 34.173,98 m². La calificación global que recibe en el Plan Especial es de "Industria y almacenaje", "Equipamiento secundario", "Equipamiento primario" y "Viario y espacios libres", distribuido de la siguiente manera:

- Industria y almacenaje el 51,51%.

A2-RIII-01, 17.602,73 m², en donde se ubican los edificios de Endesa, con limitación de altura de 19 m, ocupación máxima acumulada del 70% y volumen máximo de 149.623,21 m³. Calificación pormenorizada de "Industria".

- Equipamiento secundario el 35,23%.

A2-RIII-02, con superficie de 1.341,54 m², limitación de 14 m de altura, ocupación máxima del 80% y volumen máximo edificado 13.012,94 m³. Calificación pormenorizada de "Administrativo, comercial y hostelero".

A2-RIII-03, superficie de 10.187,51 m², Se mantendrá la edificabilidad existente del cargadero de minerales, siendo preciso un Plan Especial de Protección para su futuro desarrollo. Calificación pormenorizada de "Administrativo, comercial y hostelero".

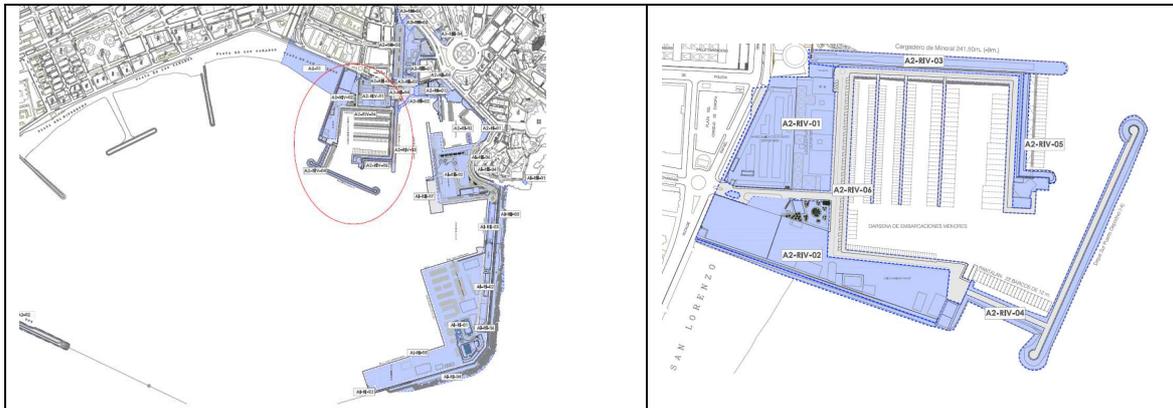
- Equipamiento primario el 5,42%. Calificación pormenorizada de "Institucional".

A2-RIII-04, el edificio de la Autoridad Portuaria, ocupa una superficie de 1.852,00 m². Se mantendrá la edificabilidad existente, estando afectado en su desarrollo por el Plan Especial de Protección del Patrimonio.

- Viario y espacios libres el 9,34% de la superficie y total de 3.190,20 m².

Existen en vigor concesiones con previsión de cambio de ubicación en el futuro, como se refleja en el plano "1.5 Superficies concesionadas de la actuación".

Área 2 Recinto IV



El Puerto Deportivo en la actualidad compatibiliza este uso con el terciario de servicios. Como en el resto de la actuación, se potencia entrelazar la actividad generada por el Puerto Deportivo con el resto de las áreas de la actuación.

Como calificación global general se plantea equipamiento secundario, para abastecer las necesidades de la actividad a desarrollar y ampliar las opciones a los usuarios, y calificaciones pormenorizadas tales como comercial, hostelero, recreativo y administrativo, junto con una superficie de total de 6.415,65 m² destinada a garaje y aparcamiento en superficie:

-Equipamiento secundario:

A2-RIV-01, 12.278,46 m² (de los que 6.415,65 son garaje y aparcamiento), con limitación de 13 m de altura y 85% de ocupación. El volumen máximo edificable se limita a 84.107,45 m³, y la calificación pormenorizada es de "Garaje y aparcamiento, administrativo comercial y hostelero".

A2-RIV-02, 16.049,45 m², con limitación de 14 m de altura y 80% de ocupación. El volumen máximo edificable se limita a 131.605,49 m³, y la calificación pormenorizada es de "Administrativo, comercial y hostelero".

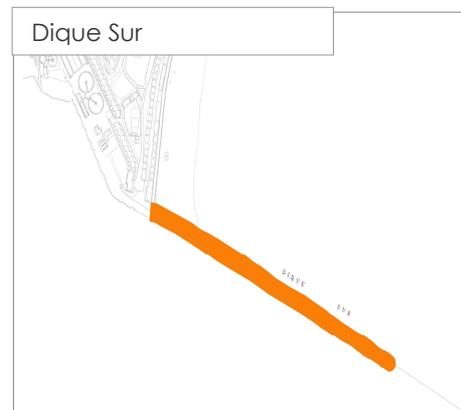
A2-RIV-03, que ocupa una superficie de 6.398,44 m². Se mantendrá la edificabilidad existente del cargadero de minerales, siendo preciso un Plan Especial de Protección para su futuro desarrollo. La calificación pormenorizada es de hostelero y recreativo en 575,37 m² y "Administrativo comercial y hostelero" en 5.823,07 m².

A2-RIV-06. De la parcela de 13.494,56 m², 84,23 m² se califican como "administrativo", con ocupación del 100% y limitación de altura a 4 metros.

-Viario y espacios libres, en una superficie total de 24.684,12 m² que suponen el 41,49% de la superficie total del recinto:

- A2-RIV-04, con calificación de "Espacio Libre de Infraestructuras en 8.042,00 m² y de "Vial Restringido" en 2.076,09 m² con una ocupación total de 10.118,09 m².
- A2-RIV-05, con una superficie total de 1.155,79 m² y que se califica como "Espacio Libre de Infraestructuras".
- A2-RIV-06, que en 12.669,23 m² se califica como "Vial Restringido" y 825,33 m² como "Vial Público".

Área 3



La zona de playa, incluye según se recoge en planos, la desafección de parte de la playa. Como calificación global se califica como Viario y espacios Libres.

La superficie total es de 40.559,43 m²:

A3-01, con 24.797,50 m² que corresponden a la playa de San Lorenzo, con calificación pormenorizada de "Espacio libre público con tolerancia Recreativo". Por tanto se prohíbe la edificación pero no la implantación de instalaciones temporales para el ocio.

A3-02 que corresponde al dique Sur, con superficie total de 15.761,93 m² calificado como "Espacio Libre de Infraestructuras".

NORMAS URBANÍSTICAS Y FICHAS DE ORDENACIÓN

1.- NORMAS URBANÍSTICAS

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

El presente Plan Especial tiene por objeto establecer la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Melilla tanto global como pormenorizada.

Los usos pormenorizados que establece este Plan Especial, que se corresponden con usos definidos en la normativa del vigente Plan General de Ordenación de Melilla, sólo serán admisibles cuando se correspondan con usos y actividades permitidos en el dominio público portuario, de conformidad con el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y Marina Mercante y con los usos definidos en el vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Melilla o documento que le sustituya.

Las normas de protección y desarrollo que afecten a los B.I.C que se encuentran dentro de la zona de servicio del puerto se establecerán a través del correspondiente Plan de Protección del Patrimonio, la cuales deberán respetar las previsiones que establece en Texto Refundido de la Ley de Puertos y Marina Mercante.

Artículo 2. Ámbito territorial

Las presentes Ordenanzas son de aplicación en el ámbito del presente Plan Especial, cuya superficie queda delimitada en los correspondientes planos.

La superficie incluida se divide en Áreas que a su vez se subdivide en Recintos y Parcelas.

Artículo 3. Normativa Aplicable

La ordenanza de primer orden será la especificada en cada ficha particular de los Recintos.

Artículo 4. Documentos

El Plan Especial lo componen los siguientes documentos:

- Memoria informativa.
- Memoria de Ordenación y Normas Urbanísticas.
- Planos.

Artículo 5. Rango de aplicación

Será de aplicación, por orden de rango, la siguiente:

- La ordenación desarrollada en el presente Plan Especial: Fichas Urbanísticas.

Dentro del Plan Especial el rango de aplicación será el siguiente:

- Normas Urbanísticas.
- Planos.
- Memoria de Ordenación.

TÍTULO II. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

Artículo 6. Calificación del suelo

6.0. Definiciones

1.- Superficie ocupada. Se entiende por superficie ocupada de una parcela la superficie de la proyección horizontal del edificio sobre la parcela.

Salvo que el Plan disponga otra cosa, computará a estos efectos la superficie de aquellas edificaciones e instalaciones complementarias que estén cubiertas, tanto sobre como bajo rasante. Se expresa en metros cuadrados de parcela (m²s).

2.- Coeficiente de ocupación. Se denomina coeficiente de ocupación a la relación entre la superficie ocupada y la superficie de la parcela edificable. Se expresa en tanto por cien (%).

3.- Superficie libre (privado). Se entiende por superficie libre de una parcela la superficie de la misma que no tiene edificación sobre rasante y bajo rasante, salvo que la Ordenación Pormenorizada expresamente la autorice bajo rasante exclusivamente.

Su valor es complementario de la superficie ocupada respecto a la superficie de la parcela (superficie libre + superficie ocupada = superficie de parcela edificable). Se expresa en metros cuadrados de parcela (m²s).

4.- Superficie construida por planta. Se entiende por superficie construida por planta, a los efectos de esta norma, la superficie comprendida en el perímetro definido por la cara exterior de sus cerramientos con el exterior. El volumen de las edificaciones vendrá determinado por el producto de la superficie construida por la altura. Se considera como superficie construida la superficie encerrada por el perímetro exterior de la edificación en cada una de sus plantas.

Para el cómputo de la superficie construida o edificabilidad se consideran las siguientes excepciones:

- a) Los tendedores cubiertos y abiertos lateralmente, se computarán al 50%.

- c) Los aparcamientos cubiertos no cerrados o cerrados lateralmente siempre que la altura total no rebase 2,00 m.
- d) Las terrazas cubiertas, computarán en el 50% de su superficie si están cerradas por 3 lados (fondo y 2 laterales) y no computarán las abiertas por 3 lados.
- e) No contarán como volumen los cuartos de máquinas de los ascensores y la torreta de la escalera.
- f) Las plantas diáfanas abiertas lateralmente computarán el 50% de su superficie.

5.- Superficie construida total. Constituye la superficie construida total de un inmueble la suma de las superficies construidas de todas las plantas que lo componen. No computará a efectos de este parámetro la superficie construida de los sótanos. Por el contrario, siempre habrá que considerar la superficie de las entreplantas, áticos y aprovechamientos bajo cubierta (respecto a estos últimos, computarán aquellas áreas que tengan una altura superior a 1,50 m.) Se expresa en metros cuadrados de techo (m^2t).

6.- Volumen construido. Se denomina volumen construido al volumen comprendido entre los cerramientos exteriores de una edificación. No computará a efectos de este parámetro el volumen de la edificación situada por debajo de la rasante. La altura del edificio se considera hasta la cara inferior del último forjado. Se expresa en metros cúbicos (m^3).

7.- Edificabilidad. Se entiende por edificabilidad la cantidad de edificación que tiene un ámbito determinado. Se medirá mediante la superficie construida. Se expresa en metros cuadrados de techo (m^2t).

8.- Coeficiente de edificabilidad neta. Se entiende por coeficiente de edificabilidad neta la relación entre la superficie construida total y la superficie máxima de ocupación en planta baja prevista. Se expresa en metros cuadrados de techo por cada metro cuadrado de suelo (m^2t/m^2s).

9.- Coeficiente de edificabilidad bruta. Se entiende por coeficiente de edificabilidad bruta de un ámbito determinado, la relación entre la superficie construida total y la superficie de suelo ordenada, incluyéndose de esta última tanto la superficie de las parcelas como la de los espacios

libres y viales públicos. Se expresa en metros cuadrados de techo por cada metro cuadrado de suelo (m^2t/m^2s).

10.- Altura edificada. Se define la altura edificada como la distancia desde la rasante del terreno en cada fachada hasta la cara inferior del forjado superior de la construcción.

11.- Plantas. La determinación del número de plantas se realizará de acuerdo con los criterios del PGOU, considerándose sótano aquellas cuya cara inferior del forjado de techo no sobresalga más de 1,00 m de la rasante exterior.

En caso de que la planta baja se dedique a garaje-aparcamiento, con una altura máxima de 2,80 m desde la rasante exterior a la cara inferior del forjado de techo, esta planta no contará como planta, a efectos del número máximo de plantas permitido, pero su altura sí computará a efectos de la altura máxima.

6.1. Usos básicos

Los usos básicos se adaptan a los reflejados en el PUEP, enmarcados en el artículo 94 de la ley 48/2003 de 26 de noviembre, teniendo en cuenta las modificaciones realizadas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 2/2011.

6.2. Usos específicos

Los usos específicos establecidos en las Ordenanzas se circunscriben a los establecidos en el PUEP y en el Plan General de Ordenación Urbana de Melilla.

a) Calificación Global

Se establecen los siguientes usos genéricos:

- Industrial y almacenaje.
- Equipamiento primario.
- Equipamiento secundario.
- Viario y espacios libres.

b) Calificación Pormenorizada

Calificación global	Calificación pormenorizada	
	Usos Pormenorizados	Usos compatibles
Viario y espacios libres	Vial público Vial restringido Espacio Libre Público Espacio Libre de Infraestructura Espacio Libre Público con Tolerancia Recreativa	Título II Art 6.2.c) (P.E.)
Industria y Almacenaje	Taller Industria Almacén	Título II Art 6.2.c) (P.E.)
Equipamiento Secundario	Comercial Administrativo Hostelero Recreativo Náutico Deportivo Garaje y Aparcamiento	Título II Art 6.2.c) (P.E.)
Equipamiento Primario	Socio-cultural Institucional Faro	Título II Art 6.2.c) (P.E.)

c) Usos Compatibles

Los usos compatibles serán:

COMPATIBILIDAD DE USOS	
Uso global definido	Uso global compatible
Industria y almacenaje	Equipamiento Primario
	Equipamiento Secundario
	Viario y Espacios Libres
Equipamiento Primario	Viario y Espacios Libres
Equipamiento Secundario	Equipamiento Primario
	Viario y Espacios Libres
Viario y Espacios Libres	

d) Excepciones

Son de aplicación las excepciones recogidas en el Artículo nº9.

Artículo 7. Condiciones de tratamiento estético

Serán las indicadas por la Autoridad Portuaria



Artículo 8. Normas particulares de cada Recinto

En el punto 2. FICHAS DE ORDENACIÓN del presente documento se detallan las fichas características de los tres recintos que componen el Área de servicio.

Artículo 9. Excepciones

Quedan excluidos de las limitaciones de altura:

- Aquellos elementos de carácter mobiliario como grúas, travelifts, sitios, etc.
- Elementos auxiliares sobre cubierta como chimeneas, equipos de ventilación ó telecomunicación, etc.
- Aquellas construcciones que, a partir del estudio de Detalle específico, se definan como “edificaciones singulares”.

TÍTULO III. NORMAS DE LA EDIFICACIÓN

Artículo 10. Condiciones de aprovechamiento, uso y forma

SUPERFICIE DE OCUPACIÓN

La ocupación total de cada parcela viene definida tanto en el juego de planos 2.6 ocupación del presente Plan, como en las NORMAS DE OCUPACIÓN, punto 2. Fichas de Ordenación.

Cada Proyecto de Edificación, contemplará un "Estudio de Ubicación" en el cual se justificarán la ocupación, altura de las construcciones, la edificabilidad y los accesos a las parcelas, estudio que calculará el suelo ocupado por las parcelas en actividad hasta la fecha, así como la edificabilidad consumida.

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN

El coeficiente de ocupación es la relación entre la superficie ocupada anteriormente definida, y la superficie de la parcela edificable, expresada en tanto por cien (%).

SUPERFICIE OCUPADA

La ocupación total de cada parcela viene definida tanto en el juego de planos 2.6 ocupación del presente Plan, como en las NORMAS DE OCUPACIÓN, punto 2. Fichas de Ordenación.

USOS

Los usos específicos de cada parcela, se detallan en el punto 2 "Fichas De Ordenación", permitiendo la compatibilidad de usos definidos en el art. 6.2.c) del presente Plan.

TÍTULO IV. DESARROLLO Y REVISIONES DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 11. Normas de revisión e interpretación del Plan Especial

El Plan Especial tendrá vigencia indefinida en todas sus determinaciones. Se procederá a la Revisión del Plan cuando se pretendan introducir cambios sustanciales respecto a los criterios de ordenación aquí seguidos y afecten a la estructura del ámbito como son la variación de la red viaria general, de los accesos marítimos o de la zonificación y usos.

Se entiende por modificación del Plan toda alteración de su ordenación o determinaciones que no constituyen supuesto de revisión y, en general, las que puedan aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad del Plan por no afectar, salvo de modo puntual y aislado, a la estructura general y/o a la zonificación y usos definidos en el mismo.

Artículo 12. Desarrollo mediante Estudios de Detalle

A criterio de la Autoridad Portuaria, podrá ser objeto de la tramitación de un estudio de detalle cualquier zona incluida en el ámbito del Plan Especial, con el objeto de posibilitar estudios completos que incluyan la definición y el diseño de las zonas comunes y los volúmenes de los edificios, así como la creación o modificación de los viales.

Los Estudios de Detalle se formularán para completar y adaptar las determinaciones del Plan Especial. Podrán redactarse cuando la Administración Urbanística actuante lo considere necesario, por propia iniciativa o a propuesta de los interesados, en atención a las circunstancias urbanísticas de una actuación o emplazamiento determinados.

Los estudios de detalle se formularán bajo alguno de los siguientes objetivos:

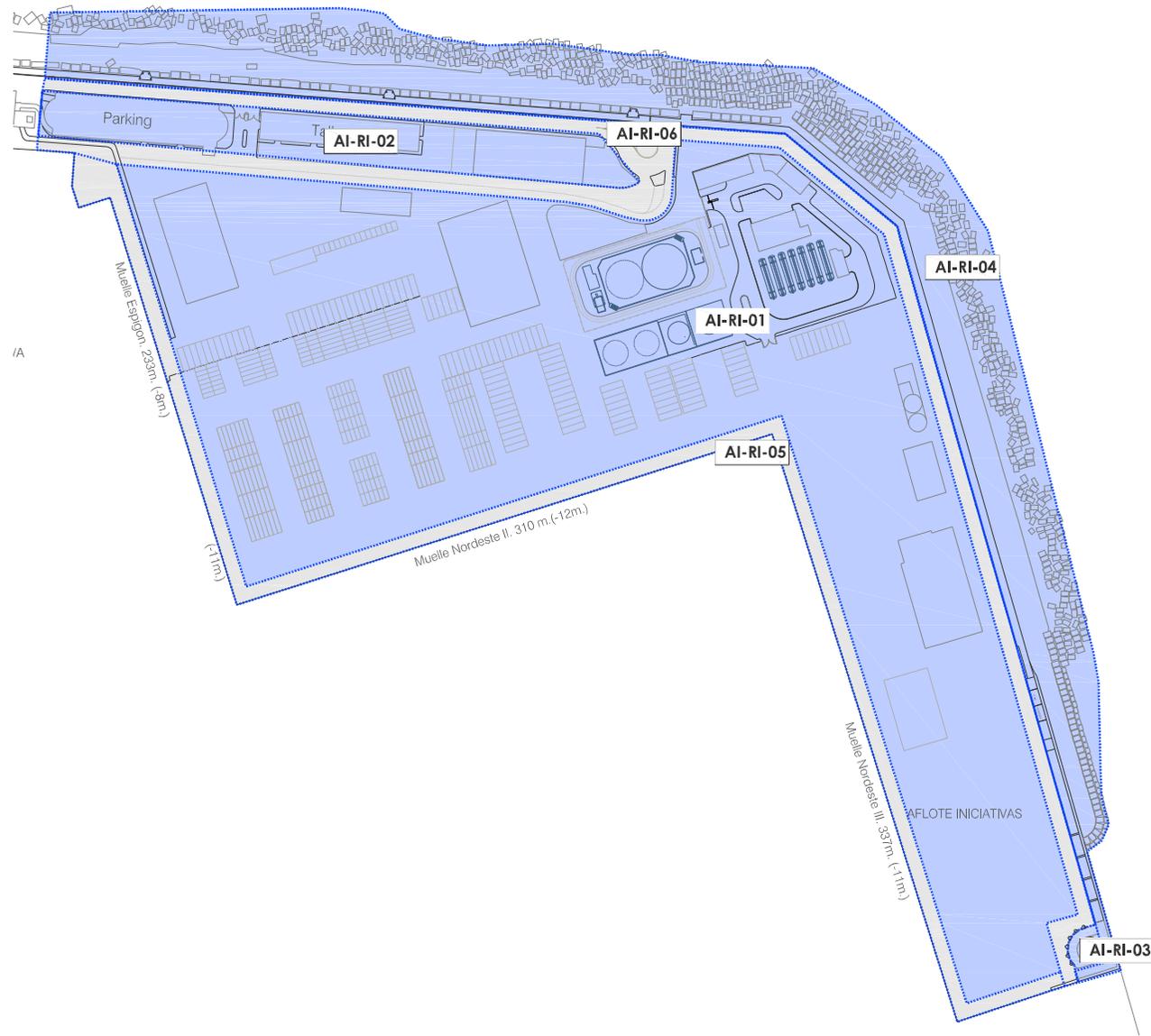
- Completar el trazado del viario interior de aquellas áreas en que fuese necesario, respetando en todo caso el que viniese definido por el propio plan especial.
- Establecer alineaciones y rasantes del referido viario interior.
- Ordenar los volúmenes edificables previstos para cada área en el plan especial. Dicha ordenación será completa en las zonas en las que el Plan no establezca ordenación alguna de los volúmenes edificables.

2.- FICHAS DE ORDENACIÓN

Para cada una de las zonas establecidas en este Plan Especial, se ha creado Una Ficha de Ordenación específica, desglosándose las calificaciones, superficies y ocupación según las necesidades expuestas.

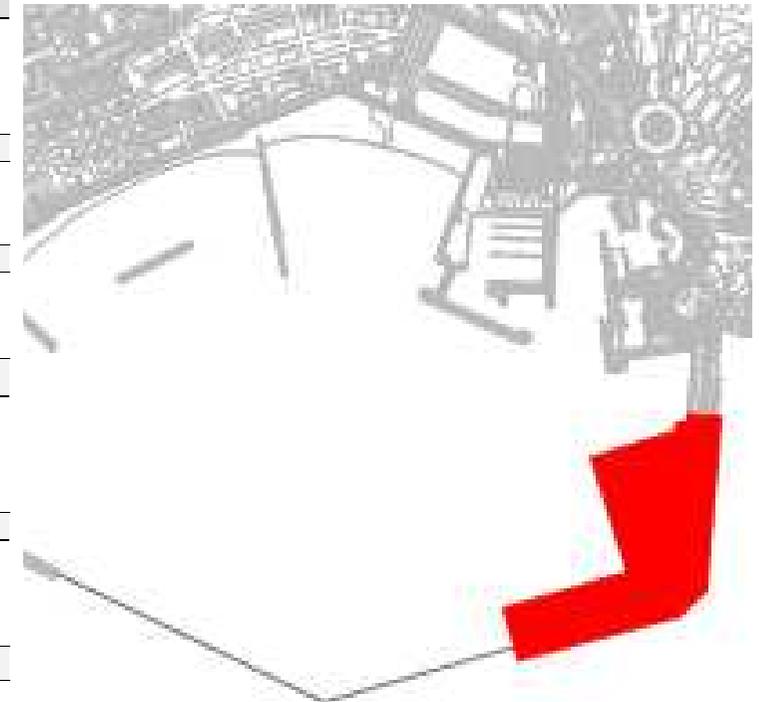


DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO



**AREA 1
Recinto I**

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m ²)	%
AI-RI-01	Industria y almacenaje	industria / almacén	92.014,10	
			92.014,10	58,72%
AI-RI-02	Industria y almacenaje	taller / almacén	8.564,17	
			8.564,17	5,47%
AI-RI-03	Equipamiento Primario Se mantendrá la edificabilidad existente.	Socio Cultural	363,45	
			363,45	0,23%
AI-RI-04	Viarío y Espacios Libres	Espacio Libre de Infraestructuras	37.778,63	
			35.778,63	22,83%
AI-RI-05	Viarío y Espacios Libres	Viarío Restringido	8.142,90	
			8.142,90	5,20%
AI-RI-06	Viarío y Espacios Libres	Viarío Restringido	11.831,02	
			11.831,02	7,55%
TOTAL AREA 1 RECINTO I			156.694,27	100%



Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)	Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje	Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario	Socio cultural, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario	Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viaro y espacios Libres	Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)

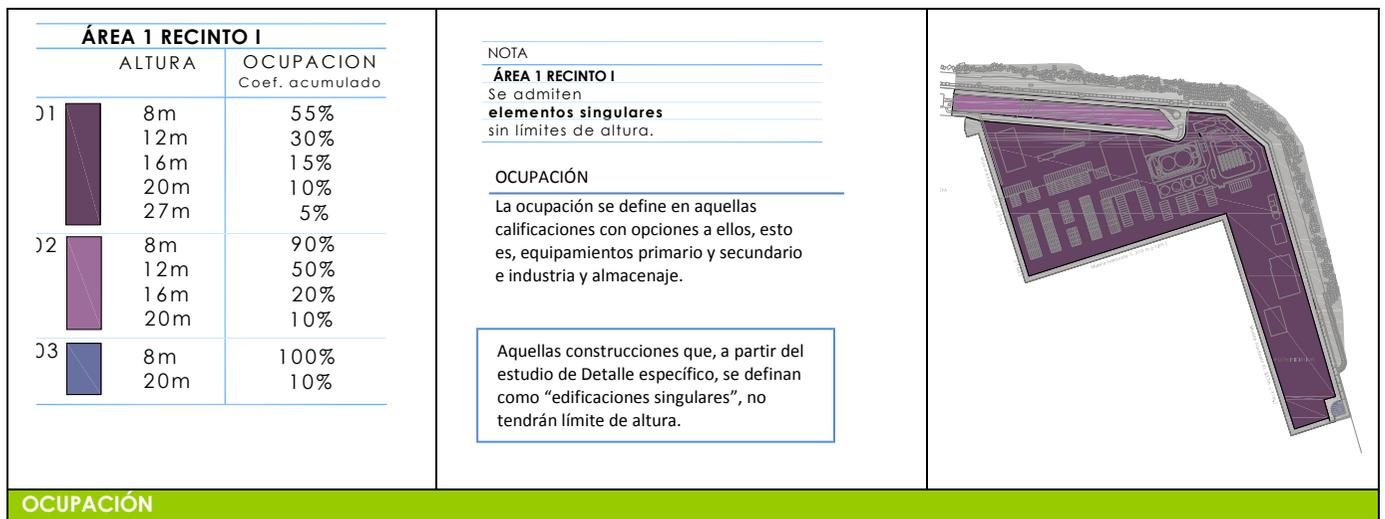
Art 6.2.c) COMPATIBILIDAD DE USOS	
Uso global definido	Uso global compatible
Industria y almacenaje	Equipamiento Primario
	Equipamiento Secundario
	Viaro y Espacios Libres
Equipamiento Primario	Viaro y Espacios Libres

A1-RI NORMAS DE OCUPACIÓN	Superficie (m ² suelo)	altura (m)	plantas	coeficiente ocupación acumulado (%)	superficie ocupación p. baja prevista (m ² suelo)	volumen máximo total (m ³)	superficie construida total (m ² techo)	coeficiente edificabilidad neta media (m ² t/m ² s)
Industria y almacenaje								
AI-RI-01	92.014,10	8	2	55%	50.607,76	639.498,00	156.423,97	3,09
		12	3	30%				
		16	4	15%				
		20	5	10%				
		27	6	5%				
AI-RI-02	8.564,17	8	2	90%	7.707,75	89.067,37	22.266,84	2,89
		12	3	50%				
		16	4	20%				
		20	5	10%				
Eq. Primario								
AI-RI-03	363,45	8 20	2 5	100% 10%	363,45	3.327,60	831,90	2,29

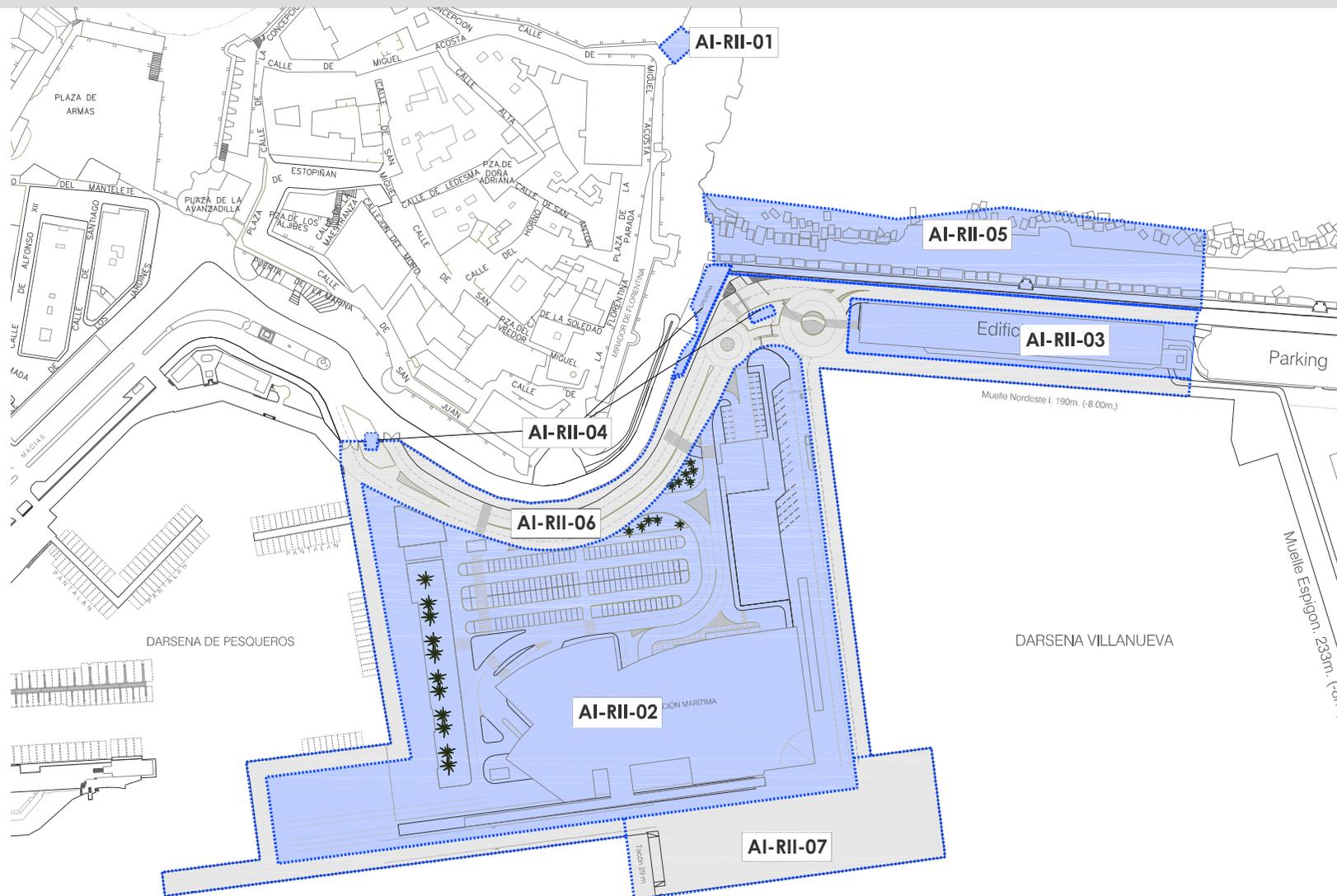
EDIFICABILIDAD NETA AREA 1 RECINTO I
3,06 (m²t/m²s)
EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 1
2,992 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE
2,618 (m²t/m²s)
EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE
1,005 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 1 POR USOS	
Industria y almacenaje	3,083 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	2,263 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	2,799 (m²t/m²s)



DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO



**AREA 1
Recinto II**

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m ²)	%
AI-RII-01	Equipamiento Primario. Equipamiento Secundario Edificabilidad limitada a la existente. Cualquier actuación precisa de una figura urbanística específica de Protección como BIC (PE ó PERI)	Faro	147,84	
			147,84	0,22%
AI-RII-02	Equipamiento Secundario	administrativo / comercial / hostelero garaje y aparcamiento	27.140,13 6.469,67	
			33.609,80	50,87%
AI-RII-03	Industria y Almacenaje	industria / almacén	3.888,76	
			3.888,76	5,89%
AI-RII-04	Equipamiento Secundario	administrativo administrativo / comercial	92,00 359,17	
			451,17	0,68%
AI-RII-05	Viarío y Espacios Libres	Espacio Libre de Infraestructura	7.973,55	
			7.973,55	12,07%
AI-RII-06	Viarío y Espacios Libres	Viales Restringidos	14.241,70	
			14.241,70	21,56%
AI-RII-07	Viarío y Espacios Libres	Espacio Libre de Infraestructura	5.753,77	
			5.753,77	8,71%
TOTAL AREA 1 RECINTO II			66.066,59	100%





Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)	Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje	Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario	Socio cultural, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario	Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viario y espacios Libres	Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)

Art 6.2.c) COMPATIBILIDAD DE USOS	
Uso global definido	Uso global compatible
Industria y almacenaje	Equipamiento Primario
	Equipamiento Secundario
	Viario y Espacios Libres
Equipamiento Secundario	Equipamiento Primario
	Viario y Espacios Libres

A1-RII NORMAS DE OCUPACIÓN	Superficie (m ² suelo)	altura (m)	plantas	coeficiente ocupación acumulado (%)	superficie ocupación p. baja prevista (m ² suelo)	volumen máximo total (m ³)	superficie construida total (m ² techo)	coeficiente edificabilidad neta media (m ² t/m ² s)
Eq. Primario								
AI-RII-01	147,84	7,8 15,5	2 4	100% 10%	147,84	1.266,96	325,24	2,20
Eq. Secundario								
AI-RII-02	33.609,80	4 9 14 19	1 2 3 4	80% 65% 50% 30%	26.887,84	351.222,41	75.622,05	2,81
AI-RII-04	451,17	8	2	100%	451,17	3.609,36	902,34	2,00
Industria y almacenaje								
AI-RII-03	3.888,76	8 12 16 20 30	2 3 4 5 7	90% 80% 30% 10% 3%	3.499,88	47.831,75	11.899,61	3,40

EDIFICABILIDAD NETA AREA 1 RECINTO II
2,86 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 1
2,992 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE
2,618 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE
1,005 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 1 POR USOS	
Industria y almacenaje	3,083 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	2,263 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	2,799 (m²t/m²s)

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE MELILLA

ÁREA 1 RECINTO II

CALIFICACIÓN GLOBAL

nomenclatura

- I - Industria y almacenaje
- ES - Equipamiento secundario
- EP - Equipamiento primario
- V/EL - Vialio y espacios libres

COMPATIBILIDADES

- I → ES
- I → EP
- I → V/EL
- ES → EP
- ES → V/EL
- EP → V/EL
- V/EL → V/EL



CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

INDUSTRIAL Y ALMACENAJE (I)

- industria | almacén
- taller | almacén
- industria

EQUIPAMIENTO PRIMARIO (EP)

- institucional
- institucional | servicios colectivos

EQUIPAMIENTO SECUNDARIO (ES)

- administrativo | comercial | hostelero
- administrativo | comercial
- administrativo
- hostelero | recreativo
- hostelero | comercial
- nautico deportivo | comercial
- | hostelero
- garaje y aparcamiento

VIALES Y ESPACIOS LIBRES (V/EL)

- V.P - Viales Públicos
- V.R - Viales Restringidos
- E.L.P - Espacio Libre Público
- E.L.I - Espacio Libre de Infraestructuras
- E.L.R - Espacio Libre Público con tolerancia Recreativo



CALIFICACIÓN GLOBAL

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

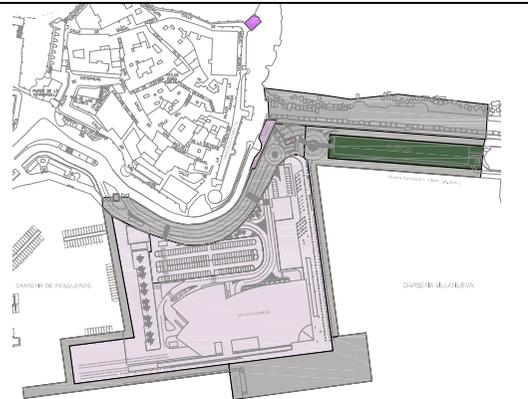
ÁREA 1 RECINTO II

	ALTURA	OCUPACION Coef. acumulado
01	8m	100%
	16m	10%
02	4m	80%
	9m	65%
	14m	50%
	19m	30%
03	8m	90%
	12m	80%
	16m	30%
	20m	10%
	30m	3%
04	8m	100%

OCUPACIÓN

La ocupación se define en aquellas calificaciones con opciones a ellos, esto es, equipamientos primario y secundario e industria y almacenaje.

Aquellas construcciones que, a partir del estudio de Detalle específico, se definan como "edificaciones singulares", no tendrán límite de altura.



OCUPACIÓN

DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO



AREA 2 Recinto I

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m ²)	%
A2-RI-01	Equipamiento Secundario	Náutico Deportivo / hostelero recreativo	2.959,17	
			2.959,17	86,10%
A2-RI-02	Viario y Espacios Libres	Viario Restringido	477,85	
			477,85	13,90%
TOTAL AREA 2 RECINTO I			3.437,02	100%





Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)		Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje		Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario		Socio cultural, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario		Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viario y espacios Libres		Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)

**Art 6.2.c)
COMPATIBILIDAD DE USOS**

Uso global definido	Uso global compatible
---------------------	-----------------------

Equipamiento Secundario

Equipamiento Primario

Viario y Espacios Libres

A2-R I NORMAS DE OCUPACIÓN	Superficie (m ² suelo)	altura (m)	plantas	coeficiente ocupación acumulado (%)	superficie ocupación p. baja prevista (m ² suelo)	volumen máximo total (m ³)	superficie construida total (m ² techo)	coeficiente edificabilidad neta media (m ² t/ m ² s)
Eq. Secundario								
A2-RI-01	2.959,17	4 8	1 2	80% 20%	2.367,34	11.836,68	2.956,17	1,25

EDIFICABILIDAD NETA AREA 2 RECINTO I	1,25 (m²t/ m²s)
EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2	2,011 (m²t/ m²s)

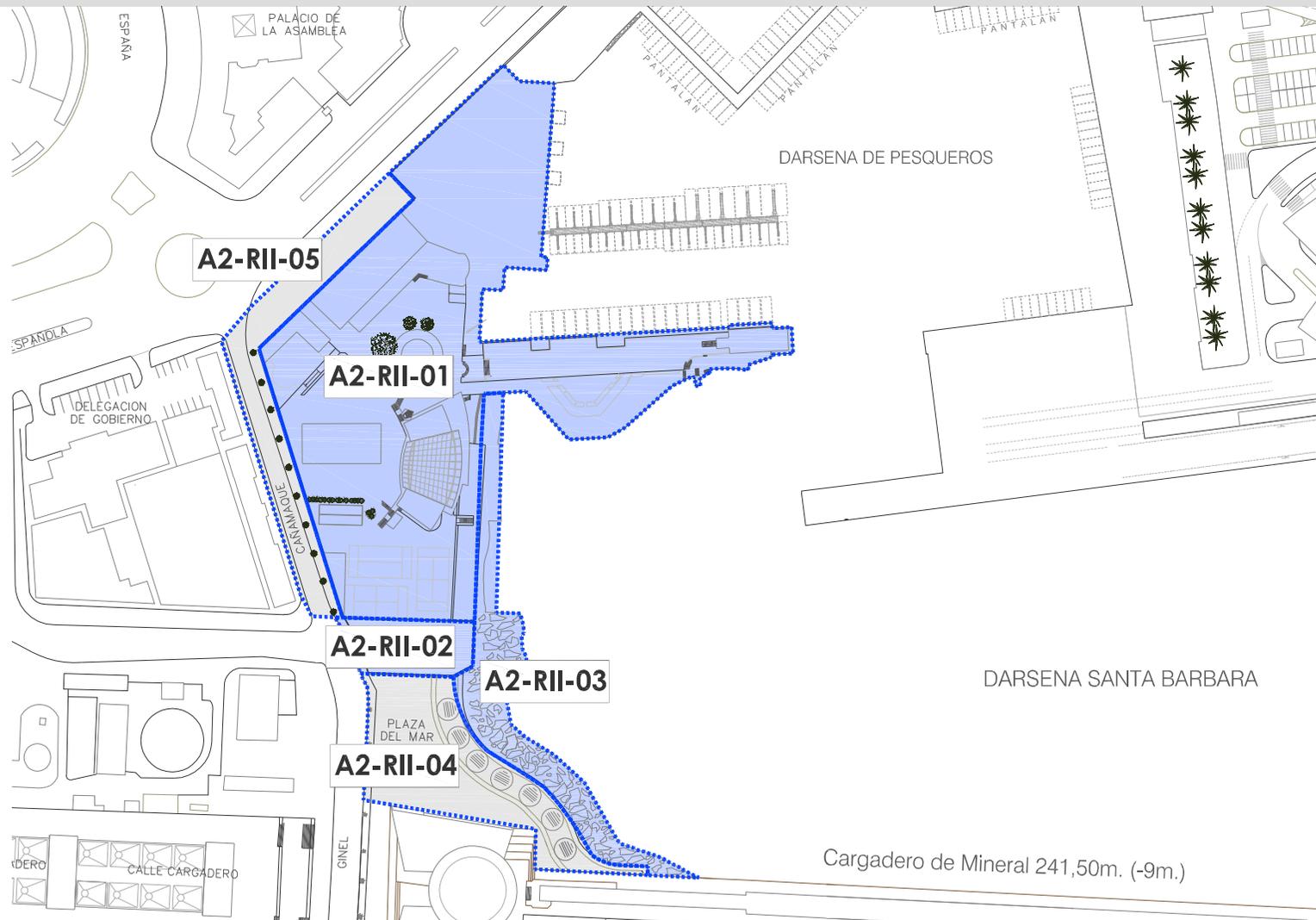
EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE	2,618 (m²t/ m²s)
EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE	1,005 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2 POR USOS	
Industria y almacenaje	2,556 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	1,833 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	1,847 (m²t/m²s)

ÁREA 2 RECINTO I



DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO



AREA 2
Recinto II

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m ²)	%
A2-RII-01	Equipamiento Secundario	Náutico deportivo, comercial, hostelero.	10.839,25	
			10.839,25	63,43%
A2-RII-02	Industria y Almacenaje	industria	669,50	
			669,50	3,92%
A2-RII-03	Viarío y Espacios Libres	Espacio Libre de Infraestructura	1.719,99	
			1.719,99	10,07%
A2-RII-04	Viarío y Espacios Libres	Espacio Libre Público	2.120,40	
			2.120,40	12,41%
A2-RII-05	Viarío y Espacios Libres	Viarío Público	1.739,31	
			1.739,31	10,18%
TOTAL AREA 2 RECINTO II			15.699,20	100%





Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)	Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje	Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario	Socio cultural, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario	Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viario y espacios Libres	Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)

Art 6.2.c) COMPATIBILIDAD DE USOS	
Uso global definido	Uso global compatible
	Equipamiento Primario
Industria y almacenaje	Equipamiento Secundario
	Viario y Espacios Libres
Equipamiento Primario	Viario y Espacios Libres
Equipamiento Secundario	Equipamiento Primario
	Viario y Espacios Libres

A2-R II NORMAS DE OCUPACIÓN	Superficie (m ² suelo)	altura (m)	plantas	coeficiente ocupación acumulado (%)	superficie ocupación p. baja prevista (m ² suelo)	volumen máximo total (m ³)	superficie construida total (m ² techo)	coeficiente edificabilidad neta media (m ² t/ m ² s)
Eq. Secundario								
A2-RII-01	10.839,25	4 8 12	1 2 3	75% 35% 10%	8.129,44	52.028,40	13.007,10	1,60
Industria y almacenaje								
A2-RII-02	669,50	4 8 12	1 2 3	70% 50% 30%	468,65	5.891,60	1.004,25	2,14

EDIFICABILIDAD NETA AREA 2 RECINTO II
1,63 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2
2,011 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE
2,618 (m²t/ m²s)
EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE
1,005 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2 POR USOS	
Industria y almacenaje	2,556 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	1,833 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	1,847 (m²t/m²s)

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE MELILLA

ÁREA 2 RECINTO II

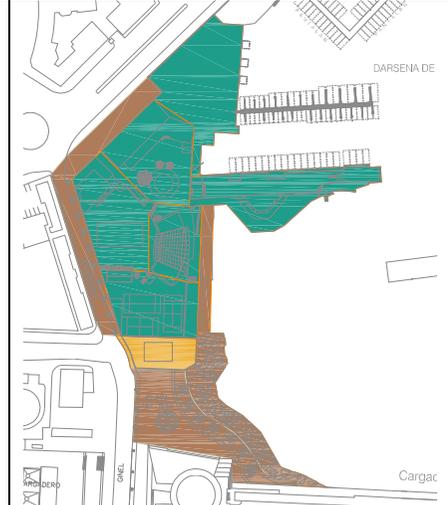
CALIFICACIÓN GLOBAL

nomenclatura

I - Industria y almacenaje
 ES - Equipamiento secundario
 EP - Equipamiento primario
 V/EL - Vialio y espacios libres

COMPATIBILIDADES

I → ES, EP, V/EL
 ES → EP, V/EL
 EP → V/EL
 V/EL



CALIFICACIÓN GLOBAL

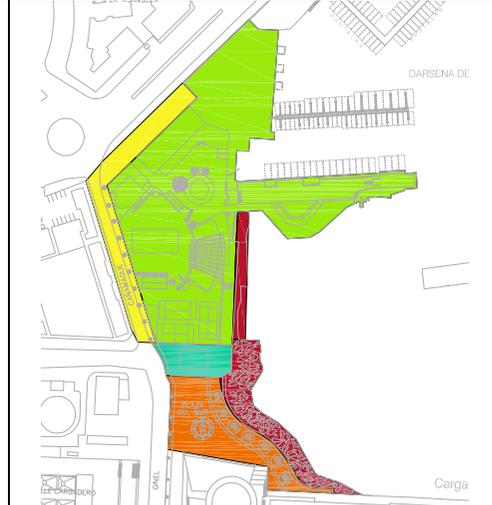
CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

INDUSTRIAL Y ALMACENAJE (I)
 industria | almacén
 taller | almacén
 industria

EQUIPAMIENTO PRIMARIO (EP)
 institucional
 institucional | servicios colectivos

EQUIPAMIENTO SECUNDARIO (ES)
 administrativo | comercial | hostelero
 administrativo | comercial
 administrativo
 hostelero | recreativo
 hostelero | comercial
 náutico deportivo | comercial
 | hostelero
 garaje y aparcamiento

VIALES Y ESPACIOS LIBRES (V/EL)
 V.P - Viales Públicos
 V.R - Viales Restringidos
 E.L.P - Espacio Libre Público
 E.L.I - Espacio Libre de Infraestructuras
 E.L.R - Espacio Libre Público con tolerancia Recreativo



CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

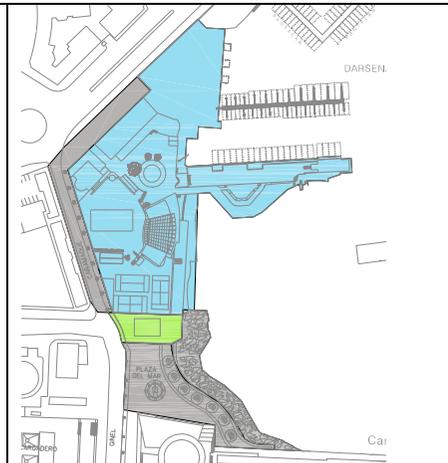
ÁREA 2 RECINTO II

	OCUPACION	
	ALTURA	Coef. acumulado
01	4m	75%
	8m	35%
	12m	10%
02	4m	70%
	8m	50%
	12m	30%

OCUPACIÓN

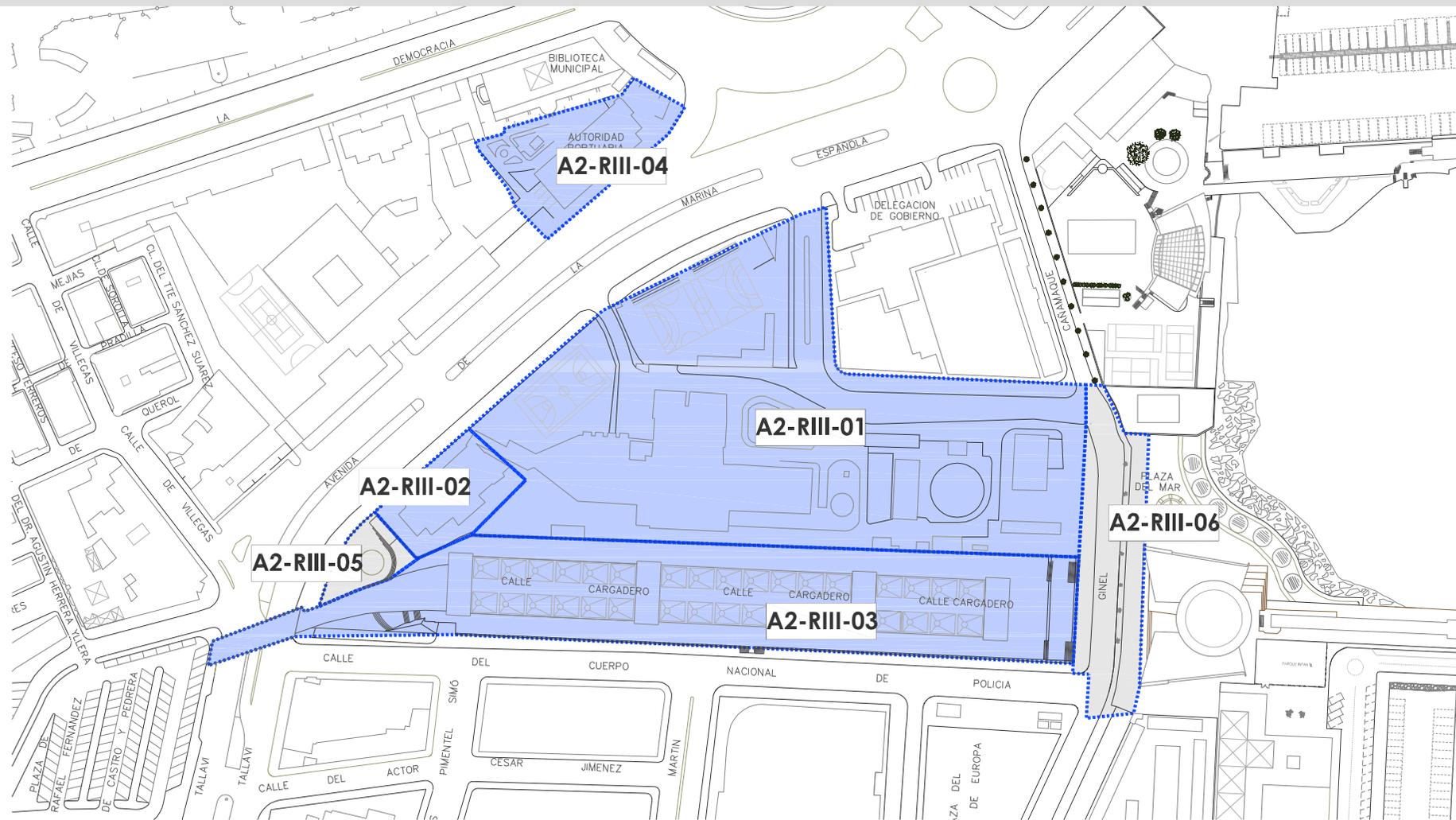
La ocupación se define en aquellas calificaciones con opciones a ellos, esto es, equipamientos primario y secundario e industria y almacenaje.

Aquellas construcciones que, a partir del estudio de Detalle específico, se definan como "edificaciones singulares", no tendrán límite de altura.



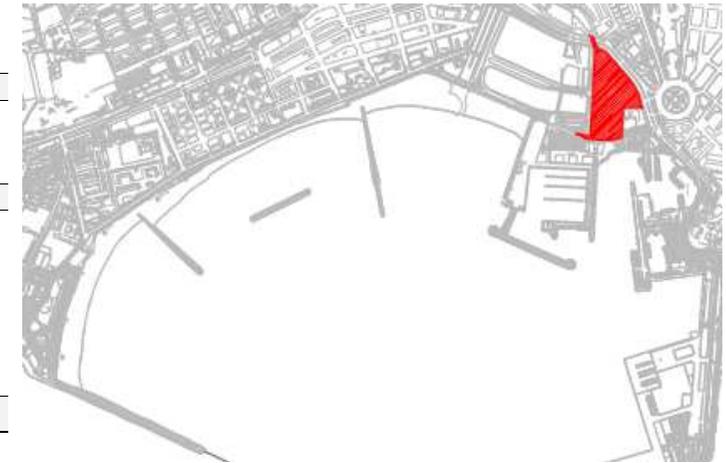
OCUPACIÓN

DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO



**AREA 2
Recinto III**

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m²)	%
A2-RIII-01	Industria y almacenaje	Industria	17.602,73	
			17.602,73	51,51%
A2-RIII-02	Equipamiento Secundario	administrativo / comercial / hostelero	1.341,54	
			1.341,54	3,93%
A2-RIII-03	Equipamiento Secundario Edificabilidad del cargadero de minerales limitada a la existente. Cualquier actuación precisa de una figura urbanística específica de Protección como BIC (PE ó PERI)	administrativo / comercial / hostelero	10.187,51	
			10.187,51	29,81%
A2-RIII-04	Equipamiento Primario. Edificabilidad limitada a la existente. Cualquier actuación precisa de una figura urbanística específica de Protección como BIC (PE ó PERI)	institucional	1.852,00	
			1.852,00	5,42%
A2-RIII-05	Viaro y espacios Libres	espacio libre público	583,50	
			583,50	1,71%
A2-RIII-06	Viaro y espacios Libres	viarío público	2.606,70	
			2.606,70	7,63%
TOTAL AREA 2 RECINTO III			34.173,98	100%





Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)	Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje	Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario	Socio cultural, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario	Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viarío y espacios Libres	Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)

Art 6.2.c) COMPATIBILIDAD DE USOS	
Uso global definido	Uso global compatible
Industria y almacenaje	Equipamiento Primario
	Equipamiento Secundario
	Viarío y Espacios Libres
Equipamiento Primario	Viarío y Espacios Libres
Equipamiento Secundario	Equipamiento Primario
	Viarío y Espacios Libres

A2-RIII NORMAS DE OCUPACIÓN	Superficie (m ² suelo)	altura (m)	plantas	coeficiente ocupación acumulado (%)	superficie ocupación p. baja prevista (m ² suelo)	volumen máximo total (m ³)	superficie construida total (m ² techo)	coeficiente edificabilidad neta media (m ² t/ m ² s)
Industria y almacenaje								
A2-RIII-01	17.602,73	5	1	70%	12.321,91	149.623,21	31.684,91	2,57
		9	2	50%				
		19	4	30%				
Eq. Secundario								
A2-RIII-02	1.341,54	4	1	80%	1.073,23	13.012,94	2.817,23	2,63
		9	2	70%				
		14	3	60%				
A2-RIII-03	10.187,51	9	1	36%	4.794,00	36.594,00	5.396,00	1,13
		11	2	17%				
Eq. Primario								
A2-RIII-04	1.852,00	5	1	45%	836,57	7.492,00	1.533,71	1,83
		10	2	29%				
		14	3	9%				

EDIFICABILIDAD NETA AREA 2 RECINTO III
2,38 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2
2,011 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE
2,618 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE
1,005 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2 POR USOS

Industria y almacenaje	2,556 (m²t/ m²s)
Equipamiento Primario	1,833 (m²t/ m²s)
Equipamiento Secundario	1,847 (m²t/ m²s)

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE MELILLA

ÁREA 2 RECINTO III

CALIFICACIÓN GLOBAL

nomenclatura

- I - Industria y almacenaje ■ I
- ES - Equipamiento secundario ■ ES
- EP - Equipamiento primario ■ EP
- V/EL - Vialio y espacios libres ■ V/EL

COMPATIBILIDADES

- I → ■ ES
- I → ■ EP
- I → ■ V/EL
- ES → ■ EP
- ES → ■ V/EL
- EP → ■ V/EL



CALIFICACIÓN GLOBAL

CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

INDUSTRIAL Y ALMACENAJE (I)

- industria | almacén ■
- taller | almacén ■
- industria ■

EQUIPAMIENTO PRIMARIO (EP)

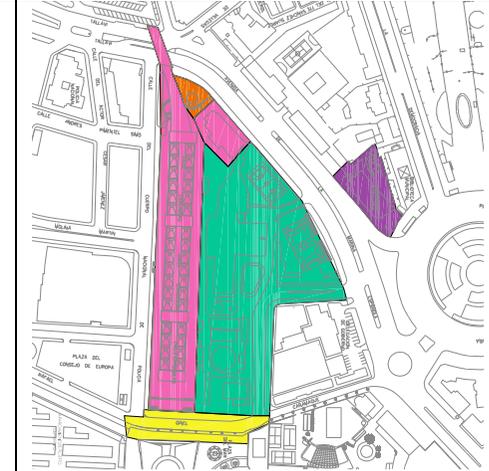
- institucional ■
- institucional | servicios colectivos ■

EQUIPAMIENTO SECUNDARIO (ES)

- administrativo | comercial | hostelero ■
- administrativo | comercial ■
- administrativo ■
- hostelero | recreativo ■
- hostelero | comercial ■
- nautico deportivo | comercial ■
- | hostelero ■
- garaje y aparcamiento ■

VIALES Y ESPACIOS LIBRES (V/EL)

- V.P - Viales Públicos ■
- V.R - Viales Restringidos ■
- E.L.P - Espacio Libre Público ■
- E.L.I - Espacio Libre de Infraestructuras ■
- E.L.R - Espacio Libre Público con tolerancia Recreativo ■



CALIFICACIÓN PORMENORIZADA

ÁREA 2 RECINTO III

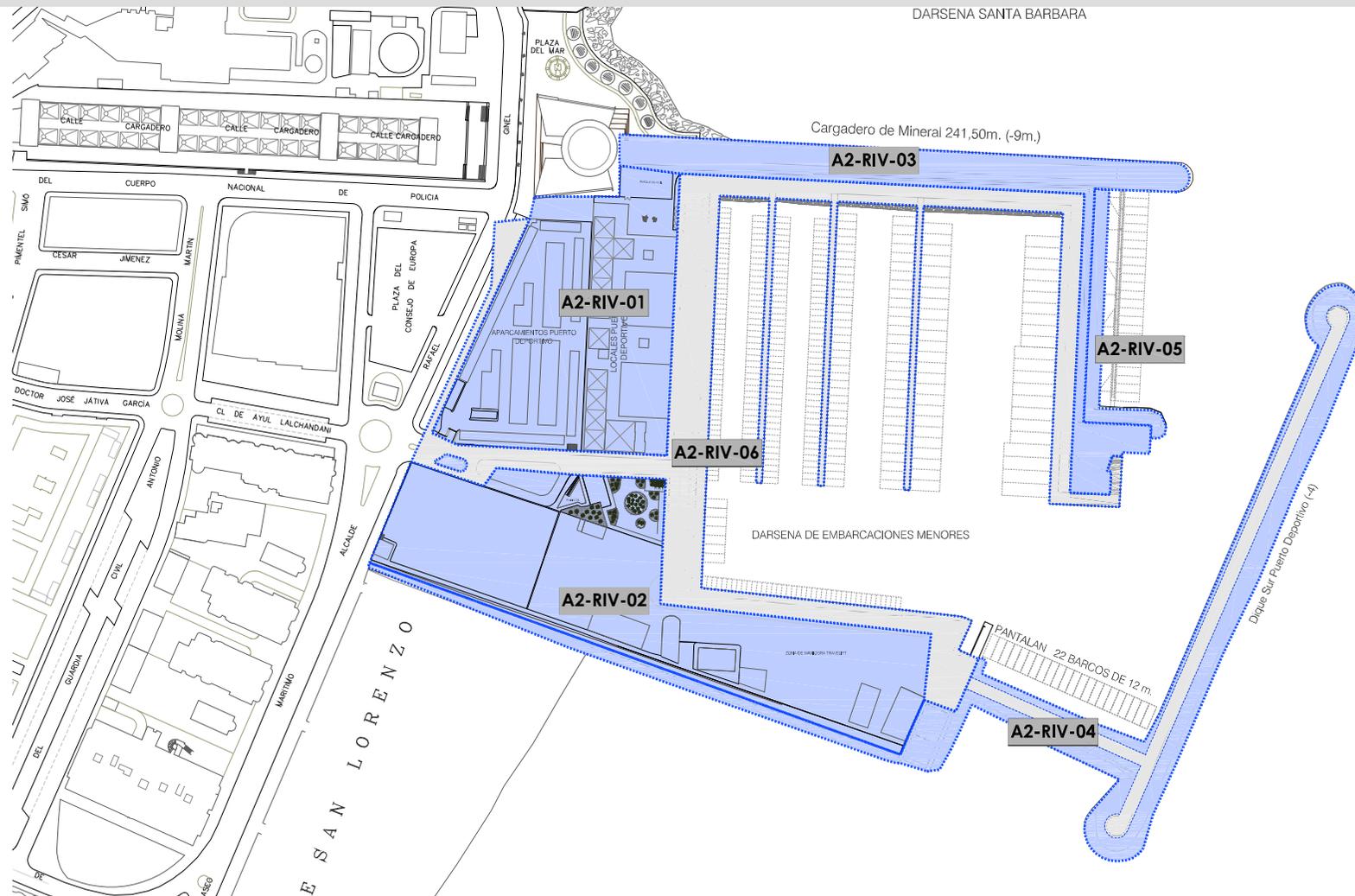
	ALTURA (4m planta)	OCCUPACION Coef. acumulado
01	5m	70%
	19m	50%
02	4m	80%
	9m	70%
	14m	60%
03	4m	100%
	8m	60%
	12m	50%
04	5m	60%
	10m	60%
	14m	60%

Aquellas construcciones que, a partir del estudio de Detalle específico, se definan como "edificaciones singulares", no tendrán límite de altura.



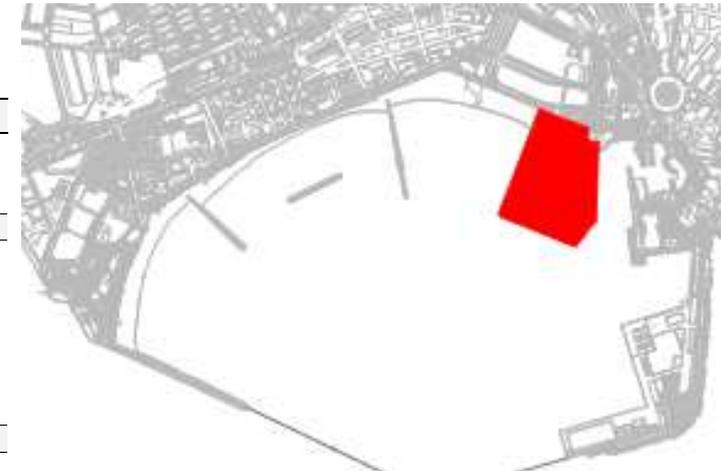
OCCUPACIÓN

DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE MELILLA
**AREA 2
Recinto IV**

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m ²)	%
A2-RIV-01	Equipamiento Secundario	garaje y aparcamiento administrativo / comercial / hostelero	12.278,46	
			12.278,46	20,64%
A2-RIV-02	Equipamiento Secundario	administrativo / comercial / hostelero	16.049,45	
			16.049,45	26,98%
A2-RIV-03	Equipamiento Secundario Edificabilidad del cargadero de minerales limitada a la existente. Cualquier actuación precisa de una figura urbanística específica de Protección como BIC (PE ó PERI)	hostelero / recreativo administrativo / comercial / hostelero	575,37 5.823,07	
			6.398,44	10,75%
A2-RIV-04	Viarío y Espacios libres	Espacio Libre de Infraestructuras Vial restringido	8.042,00 2.076,09	
			10.118,09	17,01%
A2-RIV-05	Viarío y Espacios libres	Espacio Libre de Infraestructuras	1.155,79	
			1.155,79	1,94%
A2-RIV-06	Viarío y Espacios libres	Vial público Vial restringido	825,33 12.585,00	
	Equipamiento Secundario	administrativo	84,23	
			13.494,56	22,68%
TOTAL AREA 2 RECINTO IV			59.494,79	100%





Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)	Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje	Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario	Socio cultural, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario	Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viarío y espacios Libres	Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)

Art 6.2.c) COMPATIBILIDAD DE USOS	
Uso global definido	Uso global compatible
Equipamiento Secundario	Equipamiento Primario Viarío y Espacios Libres

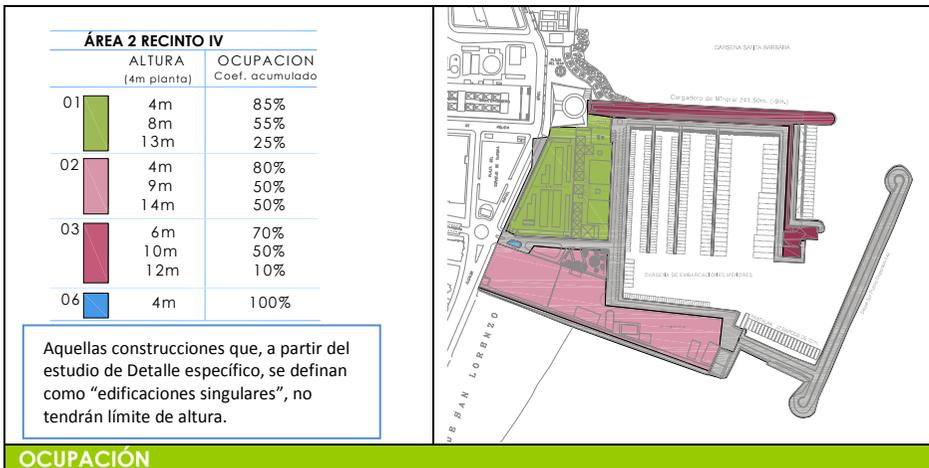
A2-R IV NORMAS DE OCUPACIÓN	Superficie (m ² suelo)	altura (m)	plantas	coeficiente ocupación acumulado (%)	superficie ocupación p. baja prevista (m ² suelo)	volumen máximo total (m ³)	superficie construida total (m ² techo)	coeficiente edificabilidad neta media (m ² t/ m ² s)
Eq. Secundario								
A2-RIV-01	12.278,46	4 8 13	1 2 3	85% 55% 25%	10.436,69	84.107,45	20.259,46	1,94
A2-RIV-02	16.049,45	4 9 14	1 2 3	80% 50% 50%	12.839,56	131.605,49	28.889,01	2,25
A2-RIV-03	6.398,44	7,4 10	1 2	29% 24%	1.862,51	17.768,40	3.395,52	1,82
A2-RIV-06	84,23	4	1	100%	84,23	336,92	84,23	1,00

EDIFICABILIDAD NETA AREA 2 RECINTO IV
2,09 (m²t/ m²s)

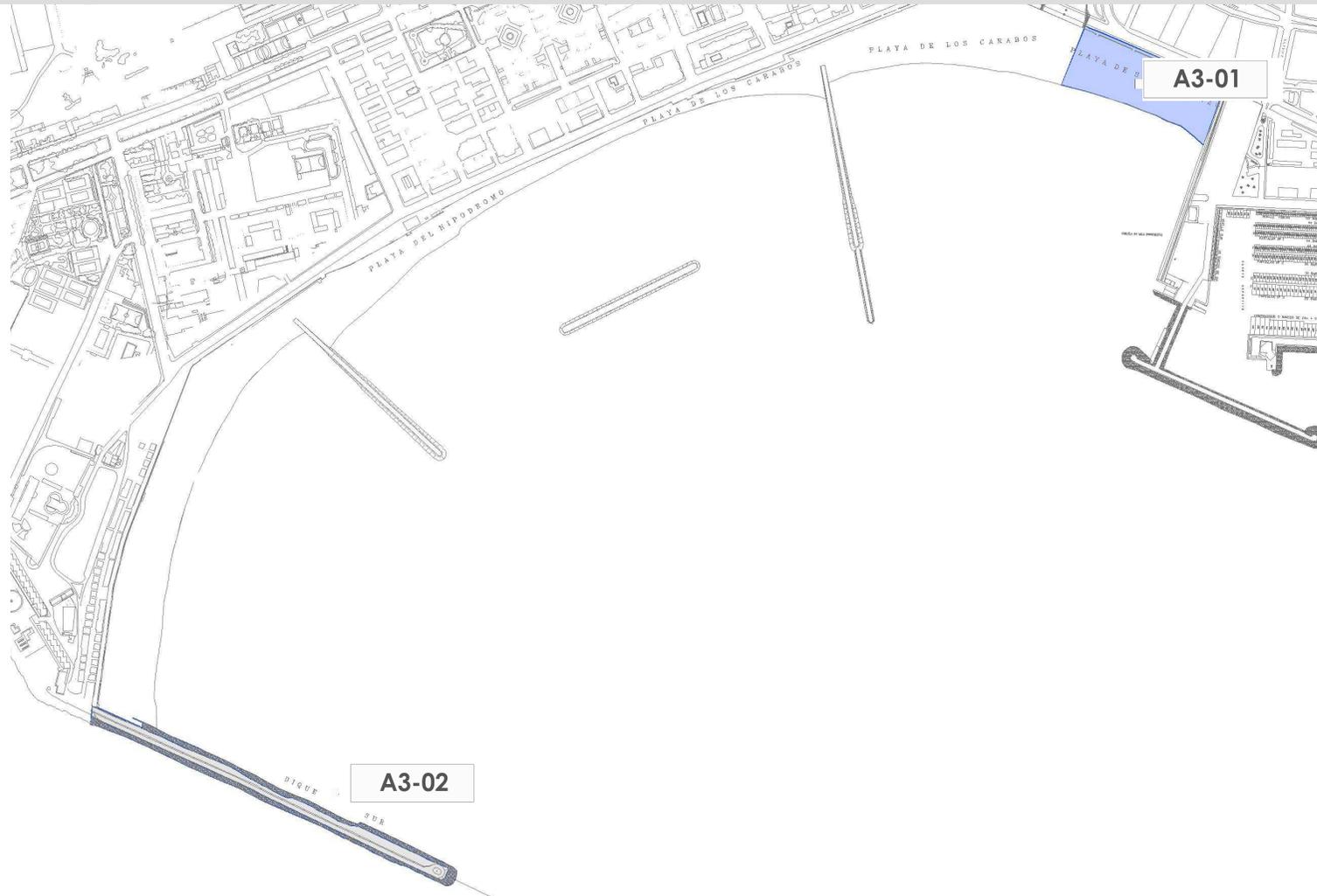
EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2
2,011 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE
2,618 (m²t/ m²s)
EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE
1,005 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2 POR USOS	
Industria y almacenaje	2,556 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	1,833 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	1,847 (m²t/m²s)

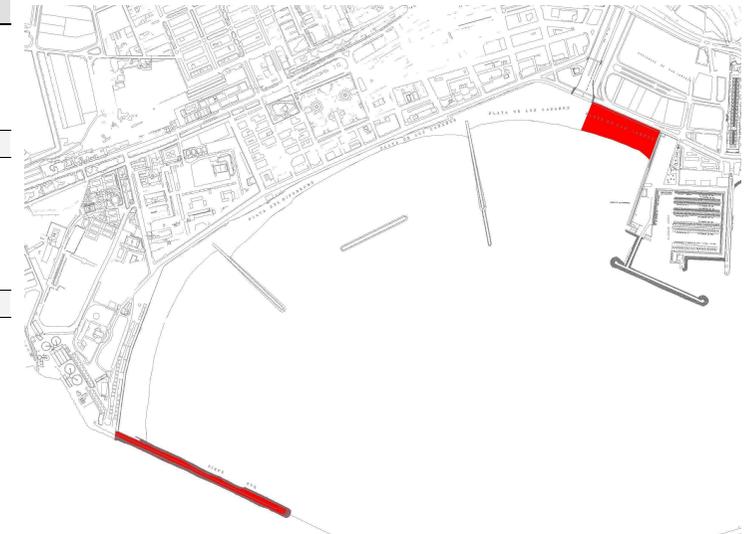


DELIMITACIÓN POR ZONAS DEL RECINTO

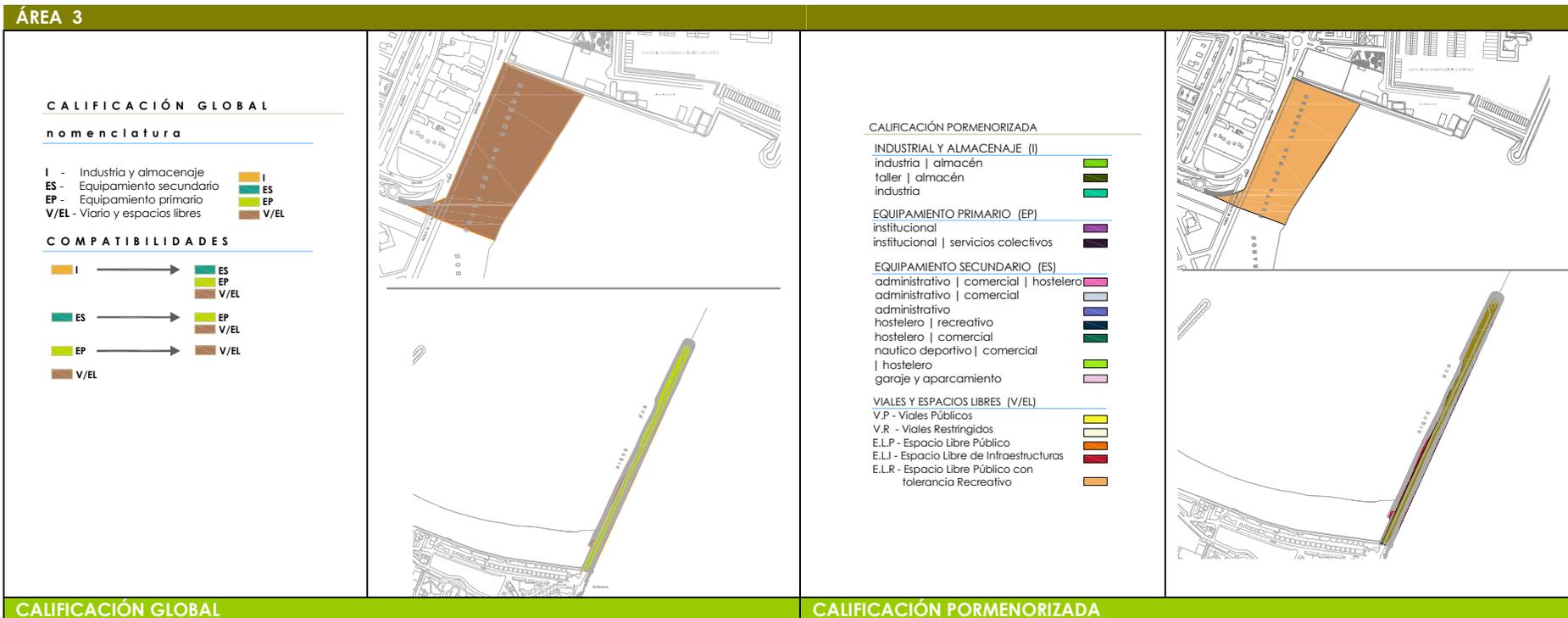


AREA 3

Nm.	Calificación Global	Calificación Pormenorizada	Superficie (m ²)	%
A3-01	Viarío y espacios libres	Espacio Libre público con Tolerancia Recreativo	24.797,50	
			24.797,50	61,14%
A3-02	Viarío y espacios libres	Espacio Libre de Infraestructuras	7.546,92	
			8.215,01	
			15.761,93	38,86%
TOTAL AREA 3			40.559,43	100%



Ordenanza (rango menor respecto a Ficha)	Uso característico	Usos compatibles
Industria y Almacenaje	Taller, industria y almacén	Art 6.2.c)
Equipamiento Primario	Socio cultura, Institucional, Faro	Art 6.2.c)
Equipamiento Secundario	Comercial, administrativo, hostelero, recreativo, náutico deportivo, garaje-aparcamiento	Art 6.2.c)
Viarío y espacios Libres	Vial Público, Vial Restringido, Espacio Libre Público, Espacio Libre con Tolerancia Recreativa, Espacio Libre de Infraestructura	Art 6.2.c)



Los coeficientes indicadores del Plan de Ordenación del Puerto de Melilla son:

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 1
2,992 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 1 POR USOS	
Industria y almacenaje	3,083 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	2,263 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	2,799 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2
2,011 (m²t/ m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA EN AREA 2 POR USOS	
Industria y almacenaje	2,556 (m²t/m²s)
Equipamiento Primario	1,833 (m²t/m²s)
Equipamiento Secundario	1,847 (m²t/m²s)

EDIFICABILIDAD NETA MEDIA DEL PE	2,618 (m²t/ m²s)
EDIFICABILIDAD BRUTA MEDIA DEL PE	1,005 (m²t/ m²s)

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE MELILLA

area 1 recinto I			area 1 recinto II		
zona	superficie (m ²)	%	zona	superficie (m ²)	%
A1-RI-01	92.014,10	58,722%	A1-RII-01	147,84	0,224%
A1-RI-02	8.564,17	5,466%	A1-RII-02	33.609,80	50,873%
A1-RI-03	363,45	0,232%	A1-RII-03	3.888,76	5,886%
A1-RI-04	35.778,63	22,833%	A1-RII-04	451,17	0,683%
A1-RI-05	8.142,90	5,197%	A1-RII-05	7.973,55	12,069%
A1-RI-06	11.831,02	7,550%	A1-RII-06	14.241,70	21,557%
			A1-RII-07	5.753,77	8,709%
156.694,27		100,00%	66.066,59		100,00%

Área 3		
zona	superficie (m ²)	%
A3--01	24.797,50	61,139%
A3--02	15.761,93	38,861%
40.559,43		100,00%

total Área 1 222.760,00

total Área 3 40.559,43

area 2 recinto I			area 2 recinto II			area 2 recinto III			area 2 recinto IV		
zona	superficie (m ²)	%	zona	superficie (m ²)	%	zona	superficie (m ²)	%	zona	superficie (m ²)	%
A2-RI-01	2.959,17	86,10%	A2-RII-01	10.839,25	63,43%	A2-RIII-01	17.602,73	51,51%	A2-RIV-01	12.278,46	20,64%
A2-RI-02	477,85	13,90%	A2-RII-02	669,50	3,92%	A2-RIII-02	1.341,54	3,93%	A2-RIV-02	16.049,45	26,98%
			A2-RII-03	1.719,99	10,07%	A2-RIII-03	10.187,51	29,81%	A2-RIV-03	6.398,44	10,75%
			A2-RII-04	2.120,40	12,41%	A2-RIII-04	1.852,00	5,42%	A2-RIV-04	10.118,09	17,01%
			A2-RII-05	1.739,31	10,18%	A2-RIII-05	583,50	1,71%	A2-RIV-05	1.155,79	1,94%
						A2-RIII-06	2.606,70	7,63%	A2-RIV-06	13.494,56	22,68%
3.437,02		100,00%	17.088,45		100,00%	34.173,98		100,00%	59.494,79		100,00%

total Área 2 114.194,24

SUPERFICIE TOTAL DE LA ZONA DE SERVICIO 377.514,53m²