

# Puerto de Málaga

Autoridad Portuaria de Málaga



FEBRERO 2017 **Aprobado por Orden FOM/649/2017, de 6 de julio.** 

# **INDICE**

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	5
1.1. Introducción	5
2. MARCO JURÍDICO DE LOS PLANES DE UTILIZACIÓN	6
2.1. Marco Jurídico-Portuario	6
2.2. Marco Jurídico-Urbanístico	11
2.3. Marco Jurídico Arqueológico	14
3. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO. EVOLUCIÓN HIS	STÓRICA
Y PREVISIONES A FUTURO	15
3.1. Introducción	15
3.2. Análisis de la evolución histórica del tráfico portuario	15
3.2.1. Evolución del Tráfico por naturaleza	16
3.2.2. Evolución del Tráfico por forma de presentación	21
3.3. Comparativa de tráficos de 2013 respecto de 2014	23
3.4. Previsiones de tráfico portuario	24
4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO	26
4.1. Delimitación vigente de la zona de servicio del puerto (Dominio	Público
Portuario)	
4.1.1. Zona de servicio terrestre actual del puerto	26
4.1.2. Espacios destinados para Órganos de las Administraciones Públicas	41
4.1.3. Zona de Servicio de Aguas del Puerto o espacio de Agua actual	43
4.2. Zonificación funcional del puerto	44
4.3. Descripción de las distintas áreas funcionales	45
4.3.1. Características de las instalaciones del puerto de Málaga	45
4.3.2. Utilización de muelles	59
4.3.3. Concesiones vigentes	60
4.4. viales y trazado ferroviario interior: Situación actual	60
4.5. Definición de obras y actuaciones previstas	61
4.5.1. Obras previstas	61
5. DESCRIPCIÓN USOS PORTUARIOS ACTUALES	63

5.1. Introducción	63
5.2. Definición e identificación de usos portuarios por muelle	64
5.2.1. Muelle de Levante y Dique de Levante	65
5.2.2. Muelle nº 1	65
5.2.3. Muelle nº 2	66
5.2.4. Muelle nº 3	66
5.2.5. Muelle nº 4	66
5.2.6. Muelle nº 5 y Zona Fondo	66
5.2.7. Muelle nº 6 y Muelle nº 7	67
5.2.8. Muelle Pesquero	67
5.2.9. Muelle nº 9	67
5.2.10. Atraque Margen Izquierda Río Guadalmedina	67
5.2.11. Zona de San Andrés	67
5.2.12. Espigón de la Térmica	67
5.2.13. Infraestructuras Portuarias básicas	68
5.2.14. Cuadro de Superficies	68
6. AFECTACIONES Y DESAFECTACIONES	
7.1. Propuesta de Delimitación de la zona de servicio del puerto	70
7.1.1. Zona de Servicio Terrestre Propuesta	70
7.1.2. Zona de Servicio de aguas Propuesta	71
8. DESCRIPCIÓN DE USOS PORTUARIOS Y USOS ASIGNADOS EN	
8.1. Definición e identificación de usos portuarios por muelle	73
8.1.1. Muelle de Levante y Dique de Levante	73
8.1.2. Muelle nº 1	74
8.1.3. Muelle nº 2	75
8.1.4. Muelle nº 3	76
8.1.5. Muelle nº 4	76
8.1.6. Muelle nº 5 y Zona Fondo	77
8.1.7. Muelle nº 6 y Muelle nº 7	77
8.1.8. Muelle Pesquero	77

8.1.10.	Atraque Margen Izquierda Río Guadalmedina	78
8.1.11.	Zona San Andrés	78
8.1.12.	Espigón de la Térmica	79
8.1.13.	Infraestructuras portuarias básicas	79
8.1.14.	Cuadro de Superficies	79
PLANOS		
Plano 01	Delimitación Actual del Dominio Público Portuario Terrestre	
Plano 02	Delimitación Propuesta del Dominio Público Portuario Terrestre	
Plano 03	Delimitación Actual del Dominio Público Portuario Marítimo	
Plano 04	Delimitación Propuesta del Dominio Público Portuario Marítimo	
Plano 05	Delimitación Actual de la Zona de Servicio	
Plano 06	Delimitación Propuesta de la Zona de Servicio	
Plano 07	Delimitación Actual de Usos Portuarios	
Plano 08	Delimitación Propuesta de Usos Portuarios	
Plano 09	Desafectaciones	
Plano 10	Espacios destinados para Órganos de las Administraciones Públicas	
ANEJOS		
Anejo 01	Justificación linde del puerto: Documentación justificativa en formato	
electrónico.	Plano de Concesiones	
Anejo 02 Anejo 03	Plano Actual de viales interiores	
Anejo 03 Anejo 04	Plano Actual de trazado ferroviario interior	
Anejo 04 Anejo 05	Reversión Auditorio	
Anejo 05	Convenio de colaboración entre el Instituto Español de Oceanografía y la	
	Portuaria de Málaga para la cesión de una parcela en la zona de San Andrés	
Anejo 07	Protocolo de colaboración entre la Agencia Estatal de la Administración	
	la Autoridad Portuaria de Málaga	
Anejo 08	Propuesta de Protocolo de Colaboración entre el Ministerio del Ir	iterior
U	de Estado de Seguridad) y la Autoridad Portuaria de Málaga.	

8.1.9. Muelle nº9.......78

# 1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

# 1.1. INTRODUCCIÓN

La Autoridad Portuaria de Málaga se encuentra inmersa en el proceso de redacción del Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (previamente denominado Plan de Utilización de Espacios Portuarios, Ley 48/2003) del puerto de Málaga.

La redacción de este Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) fue iniciada con la Ley 33/2010 y se ajusta a lo determinado en ella, cuyo texto se mantiene prácticamente integro tras su derogación por el 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, documento que viene regulado en sus artículos 44.1, 56.2, 59.2, 69, 70 y 71, a cuyo contenido nos remitimos.

En todo caso, se reconoce que el objetivo de la DEUP será, por lo tanto, la determinación de una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puertociudad.

La elaboración del expediente debe incluir por lo tanto:

- la delimitación de la zona de servicio del puerto de Málaga, tanto terrestre como de aguas
- la asignación de usos a las distintas áreas de la zona de servicio terrestre delimitada previamente.

Cabe indicar que en la actualidad el puerto de Málaga no dispone de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios ni de Plan de Utilización de Espacios Portuarios. Por ello, de acuerdo a lo establecido en el art. 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, "la Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios. Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta Ley".

# 2. MARCO JURÍDICO DE LOS PLANES DE UTILIZACIÓN

Se incluye tanto legislación que tiene que ver directamente con la regulación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios como legislación que debe tomarse en consideración en toda actuación portuaria, se presenta a continuación un desglose de la misma que influye sobre los dos puntos comentados.

A este respecto podemos hablar de tres áreas de legislación. Dichas áreas son las siguientes:

- Normativa Portuaria
- Normativa Urbanística
- Normativa Arqueológica

#### 2.1. MARCO JURÍDICO-PORTUARIO

### Marco legal

Tal y como se ha definido en la introducción de este informe, la normativa referida directamente al contenido y objetivos de una DEUP (antiguo PUEP) se encuentra definida en el 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, la cual, de acuerdo con el artículo 69° define que: "1. 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 a que se refiere el artículo 72.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios".

De forma que este instrumento de planificación tiene una doble finalidad:

- *a) la delimitación de la zona de servicio;* y
- b) la disposición portuaria y no urbanística de la zona de servicio, tanto de tierra como de agua.

Al respecto de los espacios de agua, el Art. 69.2 especifica que "El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnicos-náuticos y donde tenga lugar la construcción y reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

- a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
- b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas."

Del mismo modo, y según se recoge en el punto 3 del citado artículo "3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición de exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios. Asimismo, se incluirá los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley".

En consecuencia, la redacción de la DEUP implica lo siguiente:

# a) La delimitación de la zona de servicio

La DEUP es el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráficos y previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos. Y ello debe ser subrayado por una doble razón: en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la connotación del dominio público y 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 reconoce en el Art. 69.5 de la Ley de Puertos cuando se establece "que la aprobación de la DEUP llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto".

Particularmente para el caso que nos ocupa, la redacción del DEUP y la delimitación de los terrenos incluidos dentro del dominio público portuario, no afecta a zonas o terrenos que en la actualidad no están incluidas en el mismo, de forma que no se requerirá iniciar un proceso de expropiación ligado a los mismos.

# b) La asignación de usos a las diferentes zonas del puerto: Ordenación Portuaria

La Ley procura que se delimite la zona de servicio, es decir, que se establezca el límite de los bienes de dominio público necesarios para la actividad portuaria, pero metodológicamente entiende que sólo es posible llegar a la cuantificación material y definición de la zona de servicio cuando ésta se ha estructurado en zonas homogéneas con usos o vocaciones similares

dentro de la explotación portuaria. Únicamente cuando se ha justificado la necesidad o la conveniencia de que tales terrenos con una determinada vocación deben formar parte de la zona de servicio, es cuando podrá procederse finalmente a delimitar la zona de servicio.

En otras palabras, la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas del puerto es la vía rigurosa para poder delimitar finalmente la zona de servicio, tratando de racionalizar, en definitiva, la actividad portuaria y el ejercicio de las competencias estatales en el territorio de un municipio.

### c) Modificación y Vigencia de las DEUPs

De la Ley 33/2010 y del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se extraen algunas conclusiones sobre las opciones de modificación de las DEUPs en vigencia (Artículo 70). La idea básica es la necesidad de la redefinición de la DEUP cuando exista una modificación sustancial de la zona de servicio del puerto.

La distinción entre modificación sustancial y no sustancial es la siguiente:

- Se entiende por modificación no sustancial:
  - "Aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta ley.
  - O Asimismo, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio puerto. Asimismo tendrán el carácter de modificación no sustancial la alteración de la delimitación interna de la zona de servicio como consecuencia de la asignación de espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado
- Se entiende por modificación sustancial o significativa "aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a los usos vinculados a la interacción puertociudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa" y en todo caso, "La aprobación o modificación de un plan director determinará la modificación sustancial de la DEUP con el objeto de incorporar al mismo en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo".

Consecuencia de lo anterior, se concluye que las determinaciones de la DEUP tendrán vigencia indefinida hasta modificación o sustitución.

En todo caso, en la actualidad el puerto de Málaga no dispone de una DEUP, con lo que no le afecta el alcance estipulado anteriormente.

#### d) Procedimiento de tramitación de las DEUPs

En el caso de encontrarnos ante una **modificación sustancial** de una DEUP o bien la **redacción inicial** de la DEUP, los pasos a seguir para obtener la tramitación y aprobación de toda DEUP son los siguientes.

El procedimiento que se indica a continuación es el detallado en el artículo 69.4 del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- 1. La Autoridad Portuaria elaborará la DEUP.
- 2. La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la DEUP, que deberá informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.
- 3. Simultáneamente la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones.
- 4. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.
- 5. Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a Puertos de Estado. En el caso de que el informe de la administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y de Mar a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria
- 6. Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la

- recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa
- 7. Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintas, Puertos del Estado las someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.
- 8. Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.
- 9. Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios
- 10. Aprobada la DEUP, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el Boletín Oficial del Estado.

En el caso de producirse una **modificación no sustancial**, según se especifica en el artículo 70.1 del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, "ésta será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias. Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.".

# e) Plan Especial

En este sentido, indicar que en la actualidad la Autoridad Portuaria de Málaga dispone de Plan Especial del Puerto desde 1998, el cual ha sufrido diversas modificaciones desde esa fecha con objeto de ser adaptado a la realidad del puerto en cada momento.

### 2.2. MARCO JURÍDICO-URBANÍSTICO

La Normativa o marco urbanístico a tener en cuenta hace referencia a la siguiente relacionada con la planificación territorial:

- POTA: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía
- POTAUM: Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga
- PGOU: Plan General de Ordenación Urbana de Málaga
- PE: Plan Especial

A continuación se presenta el alcance de cada uno de los documentos urbanísticos detallados:

### Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó mediante Decreto 129/2006, de 27 de junio, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. De acuerdo con lo estipulado en el artículo 8.4 de la 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y en el artículo 1 del mencionado Decreto, el Plan fue remitido al Parlamento de Andalucía para su aprobación.

El Pleno del Parlamento de Andalucía, en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006, ha aprobado el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, así como las Resoluciones consecuencia del debate del citado Plan mediante el DECRETO 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA - Boletín Oficial de la Junta de Andalucía- de 29 de diciembre de 2006)

Su elaboración y aprobación se ha realizado conforme a lo establecido en la LOTA, el Decreto 83/1995, de 28 de marzo, por el que se acordó su formulación y el Decreto 103/1999, de 4 de mayo, por el que se aprobaron las Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Este Plan aporta a la Junta de Andalucía el marco estratégico territorial que a largo plazo orientará sus planificaciones y políticas públicas y, a tal efecto, establece el Modelo Territorial de Andalucía y un conjunto de Estrategias de Desarrollo Territorial.

Estas estrategias se refieren a:

- El Sistema de Ciudades y las estructuras urbanas intermedias.
- Los Sistemas de Articulación Regional.
- El Sistema de Protección del Territorio.
- Los referentes territoriales para la integración exterior.
- La zonificación.

El gran objetivo del POTA es contribuir a un desarrollo territorial sostenible, cohesionado y competitivo de la región.

### Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM)

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM), es un documento que establece las bases para el desarrollo sostenible y la cohesión social y territorial del espacio metropolitano de la provincia.

Entró en vigor tras su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA) de 20 de diciembre de 2007.

El plan recoge una estrategia dirigida fundamentalmente a ordenar el crecimiento urbano y la localización de actividades económicas, aumentar la oferta de viviendas protegidas, ampliar los sistemas de transporte público, potenciar el turismo sostenible y preservar el litoral considerando que el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga está constituido por trece municipios.

Por tanto, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga se concibe como un proyecto estratégico de construcción del territorio metropolitano mediante la definición de un nuevo escenario y la imbricación de sus distintos componentes: infraestructuras, naturalezas y asentamientos

### Plan General de Ordenación Urbana de Málaga (PGOU)

El vigente PGOU de Málaga data de 1997, sin embargo, el Excmo. Ayuntamiento de Málaga redactó un nuevo Plan General de Ordenación Urbana aprobado provisionalmente. Dicho PGOU, bajo el nombre de "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" está fechado en Julio de 2008 y fue aprobado provisionalmente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de Málaga en sesión extraordinaria celebrada el 14 de Agosto de 2008 con carácter previo a la resolución de aprobación definitiva por el órgano competente. Posteriormente, el Excmo. Ayuntamiento de Málaga, en su sesión celebrada el día 09 de junio de 2009, aprobó la "Modificación del documento de Aprobación Provisional del PGOU". Dicho Documento subsanaba ciertos errores materiales en los planos de ordenación, memorias y normativas del PGOU aprobado anteriormente provisionalmente además de proceder al cumplimiento de las observaciones y requerimientos realizados exclusivamente para el cumplimiento de fines de sus respectivas competencias.

Una vez aprobado el Documento de Adaptación y en consecuencia aprobadas las determinaciones en él contenidas, las mismas pasaron automáticamente a integrarse y formar parte del Documento de Aprobación Provisional de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística sustituyendo o/y complementado a las determinaciones que se expresaron en el texto aprobado provisionalmente.

Finalmente, el día 16 de julio de 2010, en sesión extraordinaria celebrada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, se produjo la "Nueva Aprobación Provisional del Plan General de Ordenación Urbana".

Las normas, propuestas y actuaciones que constituyen el Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, responden a la instrumentación de una política municipal adoptada conscientemente por la Corporación y destinada a ordenar y controlar el desarrollo urbanístico del conjunto del municipio.

A tal efecto, el Plan General de Ordenación Urbanística tiene una doble función que expresa el documento de aprobación inicial:

- La ordenación integral del territorio del municipio, función que realiza mediante los elementos básicos de la estructura general del territorio y la clasificación del suelo.
- Concretar el régimen urbanístico aplicable a cada suelo y, por tanto, definir el estatuto de derechos y deberes del propietario del mismo.

Finalmente, la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga fue aprobada por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de 21 de enero de 2011, acordándose la publicación de su Normativa Urbanística por Orden de 28 de julio de 2011 de la citada Consejería (BOJA nº 170 de 30/08/2011).

### Plan Especial del Puerto de Málaga

La Autoridad Portuaria de Málaga dispone actualmente de un Plan Especial vigente del puerto en el que se determinan las condiciones urbanísticas del mismo.

Transcurrida más de una década desde su formulación y desde la aprobación del Plan Especial del Puerto de Málaga, acontecimientos de distinta índole, tales como la evolución de los tráficos portuarios, adaptación de los aprovechamientos urbanísticos previstos a las demandas ciudadanas, cambios legislativos, etc.; se han ido sucediendo en este periodo de tiempo, de tal forma que el planeamiento original no responde a las necesidades actuales del puerto y de la ciudad de Málaga, bastando como ejemplo, la futura ubicación de un hotel o un acuario en terrenos portuarios, no prevista en el Plan de 1998, aprobado definitivamente en abril de ese año.

Por parte de la Autoridad Portuaria se han ido formulando modificaciones puntuales del Plan Especial a fin de adaptarlo a esta realidad cambiante, tales como:

- Modificación de elementos de los muelles 1 y 2, aprobado por el pleno del Ayuntamiento con fecha 30 de noviembre de 2004.
- Modificación de alineación Sur en Avda. de Heredia (Muelle 4), aprobado por la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, con fecha 13 de abril de 2004
- Modificación de elementos de la Plataforma del Morro, aprobado por el pleno del Ayuntamiento con fecha 26 de mayo de 2005.
- Modificación de elementos, aprobado por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento, inicialmente con fecha 19 de junio de 2009 y provisionalmente con fecha 19 de noviembre de 2009.

- Modificación del Plan Especial del Sistema General del Puerto de Málaga, aprobándose un Texto Refundido, aprobada definitivamente mediante acuerdo plenario municipal de fecha 30 de septiembre de 2.010.
- Modificación de elementos del Plan Especial en el muelle 1 y esquina. Aprobación definitiva de fecha 9 de septiembre de 2.011.
- Modificación de elementos del Plan Especial en el muelle 2 y plataforma del Auditorio, de fecha 22 de diciembre de 2.011.

# 2.3. MARCO JURÍDICO ARQUEOLÓGICO

La actividad arqueológica que se plantee deberá ser autorizada por la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte y realizadas por técnico competente (arqueólogo/a), de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas (BOJA, Nº 134, de 15 de julio de 2003).

# 3. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y PREVISIONES A FUTURO

### 3.1. INTRODUCCIÓN

En el punto presente no se pretende realizar un análisis pormenorizado y exhaustivo de la evolución, tanto pasada como a futuro, del tráfico portuario en el Puerto de Málaga, habida cuenta de que, por un lado, no es objeto de este proyecto y, por otro, debido a la existencia de varios informes y estudios previos al respecto.

Es por ello que el objetivo de este epígrafe sea realizar un recorrido sobre dicha evolución y a su vez resaltar las previsiones de tráfico a futuro.

Para la ejecución de dicho análisis, se ha partido de los siguientes datos disponibles:

- Plan de Empresa del Puerto de Málaga
- Datos extraídos de las Memorias del Puerto de Málaga, de Anuarios Estadísticos del Organismo Público Puertos del Estado y de la web de Puertos del Estado

Cabe hacer una apreciación previa al respecto de los diferentes datos que a continuación se incluyen. La crisis mundial que ha afectado a todos los sectores de la economía y, en consecuencia, también al comercio y, por extensión, al transporte marítimo, ha influido muy directamente sobre el puerto de Málaga, el cual ha visto reducidos sus tráficos en un nivel importante a lo largo de los últimos años. En consecuencia, los datos que a continuación se plasman, entendemos que recogen una tendencia bajista coyuntural y no estructural.

De igual forma, se anticipa que se incluyen datos de tráfico desde 2000, si bien se debe tener en cuenta que a partir de dicho año el tráfico de petróleo desapareció del puerto de Málaga, lo que repercutió negativamente sobre el cómputo global de los mismos. Esta desaparición se debe al inicio de las operaciones del oleoducto Puertollano-Cartagena de forma que el tráfico se desplazó a otra instalación portuaria.

### 3.2. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO PORTUARIO

La evolución del tráfico en el puerto de Málaga se muestra a partir del año 2000, si bien se hace una presentación sucinta del tráfico en años anteriores.

Los datos de tráfico anteriores a la fecha de 2000 muestran un puerto claramente enfocado al tráfico de granel líquido. Así, en 1994, por ejemplo, Málaga movió 8,8 millones de toneladas, de las cuales 7 millones estuvieron dentro del capítulo de granel líquido (Productos petrolíferos). Su máximo se alcanzó en 1999 con un tráfico de 9,2 millones, desglosado en 7,5 como granel líquido (81%), 1,5 granel sólido (16%) y el resto mercancía general.

La desaparición del tráfico de granel líquido a partir de 2000, hizo que el peso del mismo se redujera a favor del tráfico de granel sólido.

# 3.2.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR NATURALEZA

Considerando las salvedades anteriores, los datos de tráfico total del puerto de Málaga muestran una evolución moderadamente ascendente hasta 2004 y tras la puesta en marcha de la terminal polivalente en dicha fecha, las tasas de crecimiento interanuales se elevan considerablemente hasta alcanzar su máximo en el año 2007 (abarcando los años del período analizado 2000-2013) con algo más de 6,3 millones de toneladas. Por lo tanto, el incremento del tráfico a partir de 2004 se ha visto afectado directamente por la puesta en marcha de la nueva terminal polivalente ubicada en el muelle nº 9. Esta infraestructura determinó un cambio en la naturaleza del tráfico que hasta el momento recibía, considerando que el peso de la mercancía general no era preponderante. Sin embargo, a partir de 2008, se empiezan a notar los efectos de la crisis mundial con una reducción en el movimiento de mercancías que se nota especialmente al año siguiente. Desde entonces se muestra una evolución ascendente en el tráfico portuario acentuado en el periodo 2011-12 por circunstancias externas a esta Autoridad Portuaria.

A continuación, se presenta una tabla resumen en la que se incluyen los datos de los años más significativos (2000-2005-2010-2012 y 2013).

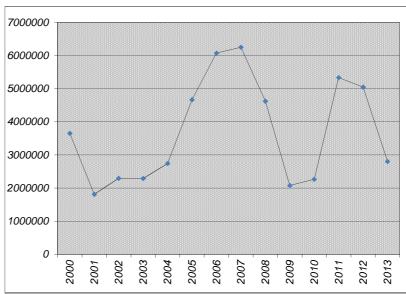
Se incluyen los datos de 2000 para mostrar la reducción en el tráfico energético comentado previamente (el cual se produjo en mayor medida de 1999 a 2000 con la reducción de la manipulación de petróleo a partir de 2000) e igualmente se muestra el año 2005 por tratarse del primer año completo con la terminal en pleno funcionamiento, manifestándose igualmente el descenso sufrido en 2010.

Evolución del Tráfico Portuario en el puerto de Málaga por naturaleza							
GRUPO	2000	2005	2010	2012	2013		
1 ENERGÉTICO	2.044.305	127.448	75.218	17.747	8.686		
1 Petróleo crudo	1.825.628						
2 Fuel-Oil		306	556	1.768	644		
3 Gas-Oil	73.166						
4 Gasolina		1					
6 Otros productos petrolíferos	985	14.558	1.255	6.232	5.379		
7 Gases energéticos de petróleo		162		1	2		
51 Biocombustible				4.558	1.053		
12 Carbón y coke de petróleo	144.526	112.421	73.407	5.188	1.608		
2 SIDEROMETALÚRGICO	230.772	336.661	176.233	421.522	73.514		
8 Mineral de hierro		3.921	7	1.115	3.057		
11 Chatarra de hierro	145	21.474	4.783	93.089	16.539		
36 Otros productos metalúrgicos	644	19.715	7.220	108.152	14.959		
10 Metálicos	190.309	236.888	146.728	21.017	16.614		
13 Productos siderúrgicos	39.674	54.663	17.495	198.149	22.345		
3 MINERALES NO METÁLICOS	110	16.238	854	198.523	142.439		
52 Otros minerales no metálicos				142.937	136.270		

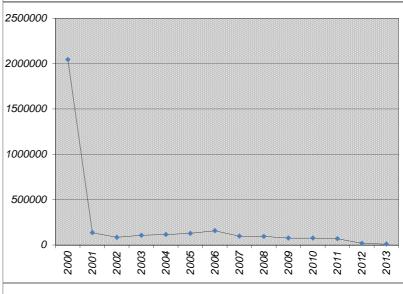
Evolución del Tráfico Portuario en el puerto de Málaga por naturaleza						
GRUPO 2000 2005 2010 2012 2013						
25 Sal común	110	16.238	854	55.586	6.169	
4 ABONOS	59.481	39.192	39.878	32.436	38.352	
14 Fosfatos		508	4.484			
15 Potasas				16	182	
16 Abonos naturales y artificiales	59.481	38.684	35.394	32.420	38.170	
5 QUÍMICO	26.002	198.793	60.570	446.555	73.019	
17 Productos químicos	26.002	198.793	60.570	446.555	73.019	
6 MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	261.615	1.100.594	390.514	522.916	704.792	
5 Asfalto	354	27	202		42	
18 Cemento y clinker	248.245	1.033.373	270.617	256.100	579.496	
20 Materiales de construcción	13.016	67.194	119.695	266.816	125.254	
7 AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	815.412	1.427.032	492.203	1.367.087	672,247	
21 Cereales y sus harinas	380.321	551.854	194.154	205.801	106.436	
22 Habas y harinas de soja	9	1.548	42	4.039	740	
23 Frutas, hortalizas y legumbres	18.441	105.550	23.073	112.494	32.280	
24 Vinos, bebidas, alcoholes y derivados	34.815	56.460	59.894	100.666	107.447	
27 Conservas	3.610	42.921	22.194	80.874	25.987	
28 Tabaco, cacao, café y especias	2.719	146.423	16.056	107.966	16.523	
29 Aceites y grasas	90.745	84.844	61.253	139.951	84.001	
30 Otros productos alimenticios	35.789	210.198	90.985	321.604	224.938	
33 Pescado congelado	58	11.077	7.582	176.968	7.267	
37 Piensos y forrajes	248.905	216.157	16.970	116.724	66.628	
8 OTRAS MERCANCÍAS	47.192	698.267	195.465	1.068.709	256.402	
19 Maderas y corcho	8.008	69.121	17.603	53.217	19.174	
26 Papel y pasta	454	56.889	13.603	170.341	36.738	
31 Maquinaria, aparatos, herramientas, repuestos	19.015	114.228	56.295	285.167	57.957	
34 Resto de mercancías	19.715	458.029	107.964	559.984	142.533	
9 TRANSPORTES ESPECIALES	161.325	720.417	830.893	971.803	829.343	
32 Automóviles y sus piezas	6.233	41.804	34.012	105.978	44.437	
38 Tara equipamiento (Ro-Ro)	147.412	174.803	201.336	188.743	193.809	
39 Tara de contenedores	7.680	503.810	595.545	677.082	591.097	
TOTAL	3.646.214	4.664.642	2.261.828	5.047.298	2.798.794	

Gráficamente, la evolución del tráfico total del Puerto de Málaga para el período de referencia es la siguiente:

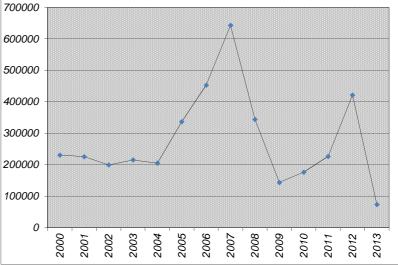
**Tráfico Total**: La puesta en marcha de la terminal polivalente en 2004-2005 repercute en un incremento muy elevado del tráfico asociado a la misma, produciéndose el descenso comentado a partir de 2008 con las puntas de los años 2011-12.



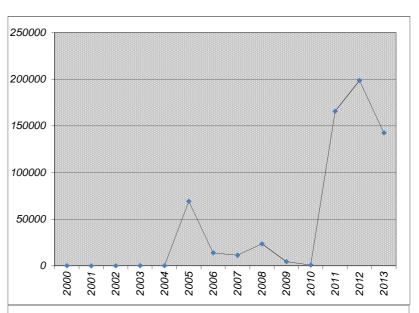
Energético: Dada la desaparición del tráfico de petróleo, el gráfico siguiente muestra la evolución mantenida una vez desaparecido dicho tráfico de ahí que la misma sea positiva desde 2002 hasta el año 2006.



Siderometalúrgico: El tráfico siderúrgico se ve incrementado consecuencia del transporte del mismo vía contenedor y tras la entrada en funcionamiento de la terminal. Igualmente, la crisis lastra su tendencia.

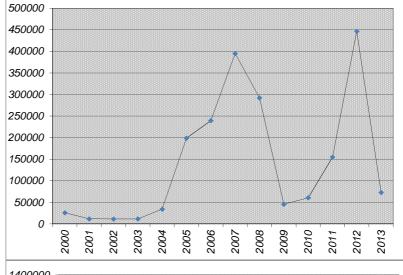


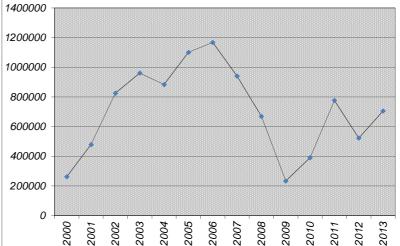
Minerales no metálicos: Cuadro que se ve modificado desde 2011 donde se incluyen Otros minerales no metálicos y la sal común.



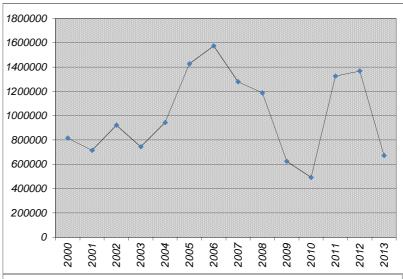
Químico: La evolución del tráfico de productos químicos manifiesta una tendencia constante hasta 2004, año a partir del cual se produce un despegue del mismo para verse afectado igualmente por la crisis a partir de 2008 y su posterior recuperación en 2011.

**Materiales** de construcción: Mantienen una directriz alcista desde 2000 consecuencia boom inmobiliario de España, si bien el mismo, íntimamente ligado a la evolución económica, ve cambiada su tendencia desde 2007 aunque con síntomas de recuperación desde 2010.

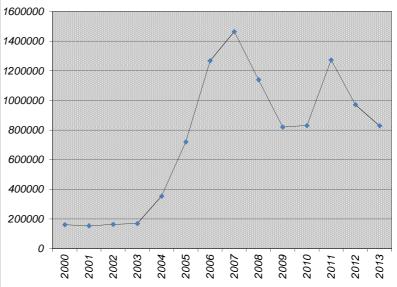




Agroganadero y alimentario: Destacan dentro de este capítulo los cereales y otros productos alimenticios. Respecto del primero indicar su relación directa con la climatología y dado que el consumo nacional se mueve en intervalos similares a lo largo de los años su volatilidad es importante.



Transportes especiales:
Recogen como principal
componente la tara de
contenedores, en
consecuencia la evolución
del tráfico en el puerto de
mercancía contenerizada
influye directamente sobre
dicho tráfico en ambos
sentidos.



A continuación se procede a presentar un cuadro resumen que muestra el peso y la distribución de cada tipo de tráfico por naturaleza sobre el total. En verde se plasma el tipo de tráfico con un peso mayor, manifestándose en 2000 que más del 50% de dicho tráfico se engloba dentro del capítulo de energéticos, pasando en 2005 al capítulo agraganadero y alimentario y en 2013 a los transportes especiales. Se observa la importancia de los materiales de construcción en el peso relativo de los distintos años.

Comparativa del peso por naturaleza de los tráficos								
Tráfico	2000		20	005	2013			
Tranco	Volumen	Peso	Volumen	Peso	Volumen	Peso		
1 Energético	2.044.305	56,07%	127.448	2,73%	8.686	0,31%		
2 Siderometalúrgico	230.772	6,33%	336.661	7,22%	73.514	2,63%		
3 Minerales no metálicos	110	0,00%	16.238	0,35%	142.439	5,09%		
4 Abonos	59.481	1,63%	39.192	0,84%	38.352	1,37%		
5 Químico	26.002	0,71%	198.793	4,26%	73.019	2,61%		
6 Materiales de construcción	261.615	7,13%	1.100.594	23,59%	704.792	25,18%		
7 Agroganadero y alimentario	815.412	22,36%	1.427.032	30,59%	672.247	24,02%		
8 Otras mercancías	47.302	1,30%	714.505	15,32%	256.402	9,16%		
9 Transportes especiales	161.325	4,42%	720.417	15,44%	829.343	29,64%		
Total	3.646.214	n/a	4.664.642	n/a	2.798.794	n/a		

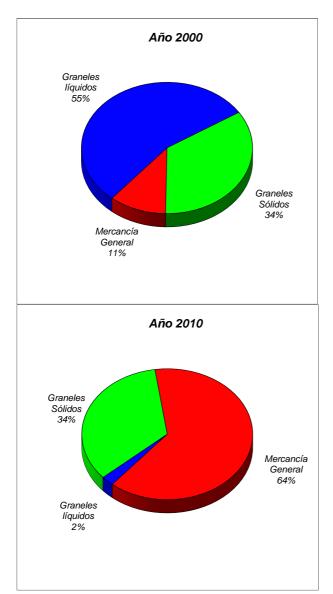
# 3.2.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR FORMA DE PRESENTACIÓN

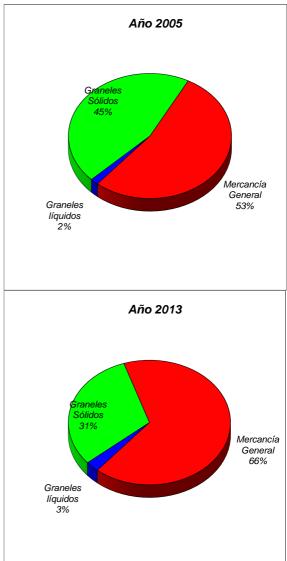
A continuación se presentan los datos anteriores pero estructurados por forma de presentación, incorporando el peso que a lo largo de los años ha supuesto sobre el total.

Se manifiesta el cambio de reparto porcentual del año 2000 al 2001, donde los graneles sólidos supusieron el 72% del tráfico, si bien dicho peso se redujo a partir de 2005 cuando la mercancía general aumentó hasta un 53%.

Evolución del Tráfico Portuario en el puerto de Málaga por Naturaleza							
Concepto	GL	GS	MG	M.G. Conv.	M.G. Cont.	Total	
2000	1.997.530	1.253.343	395.341	372.882	22.459	3.646.214	
Peso	54,78%	34,37%	10,84%	10,23%	0,62%	n/a	
2005	75.928	2.100.473	2.488.241	410.895	2.077.346	4.664.642	
Peso	1,63%	45,03%	53,34%	8,81%	44,53%	n/a	
2010	54.620	772.746	1.434.462	468.439	966.023	2.261.828	
Peso	2,41%	34,16%	63,42%	32,66%	67,34%	n/a	
2013	76.384	868.253	1.853.574	490.649	1.362.925	2.798.794	
Peso	2,73%	31,02%	66,23%	26,47%	73,53%	n/a	
% Variación	-96,17%	-30,72%	368,85%	31,58%	5968,50%	-23,24%	

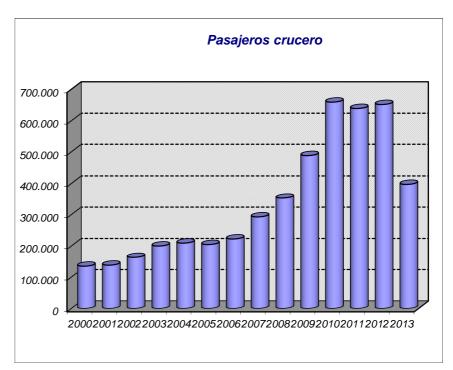
De la tabla anterior, y más claramente de los gráficos siguientes, se manifiesta que el tráfico de graneles sólidos ha sido siempre importante en el puerto de Málaga, reduciéndose su participación con la entrada de la terminal de contenedores si bien mantiene su importancia.





Por otro lado, cabe mencionar la importancia que desde un punto de vista turístico tiene la ciudad de Málaga, lo cual ha redundado positivamente en el puerto en relación al tráfico de pasajeros asociados a cruceros. Tal como se manifiesta en las características de la infraestructura del puerto, éste es un tipo de tráfico esencial y la evolución de las instalaciones disponibles destinadas al mismo (atraques, estación marítima...) son consonantes con la tendencia visible en el cuadro y gráfico siguientes.

Tráfico de Pasajeros				
Año	Pasajeros			
2000	134.429			
2001	137.689			
2002	162.803			
2003	199.819			
2004	209.149			
2005	204.535			
2006	222.280			
2007	292.567			
2008	352.993			
2009	487.955			
2010	659.123			
2011	638.845			
2012	651.517			
2013	397.098			
Variación	195,40%			



# Principales mercancías en 2013

Para datos de 2013, las mercancías con un mayor tráfico en el puerto de Málaga son las siguientes:

Tara de contenedores: 591.097 T. Cemento y clinker: 579.496 T.

Otros productos alimentarios: 224.938 T.

### 3.3. COMPARATIVA DE TRÁFICOS DE 2013 RESPECTO DE 2014

El tráfico total del puerto de Málaga ha descendido un 19,41% respecto del mismo período del año anterior (noviembre) lo que plasma la baja actividad de la mercancía general en contenedor (descenso de un 63,18% frente al año anterior). Sin embargo, tanto el granel sólido como el líquido plantean signos de recuperación con incrementos del 24% y 110%.

Particularmente y concretando respecto del tráfico por forma de presentación, el siguiente cuadro muestra que el principal tráfico con aumento es el granel líquido (si bien su peso sobre el total es muy reducido) seguido por el granel sólido. La mercancía general convencional se incrementa levemente respecto del mismo período del año anterior pero la contenerizada sigue con la caída de los últimos años.

Comparativa del tráfico 2014 versus 2013 hasta noviembre							
Tipo de Tráfico	Noviembre 2013	Noviembre 2014	Variación				
Tráfico Total	2.616.548	2.108.586	-19,41%				
Granel Sólido	787.758	980.128	24,42%				
Granel Líquido	60.680	127.539	110,18%				
Mercancía General	1.672.000	912.312	-45,44%				
Mercancía General Convencional	453.240	463.524	2,27%				
Mercancía General Contenerizada	1.218.760	448.788	-63,18%				

# 3.4. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

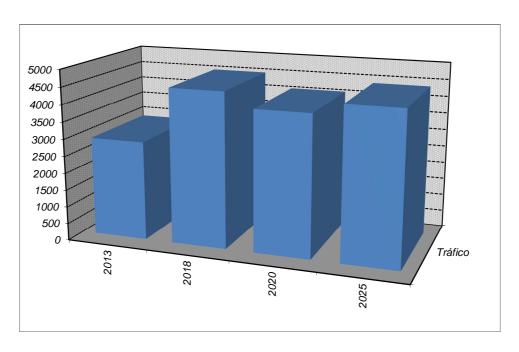
Para el análisis de las previsiones de tráfico del Puerto de Málaga hasta 2030 se ha partido de la información disponible al respecto en las siguientes fuentes:

- Datos hasta 2018: Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.
- Datos hasta 2025: PITVI 2025.

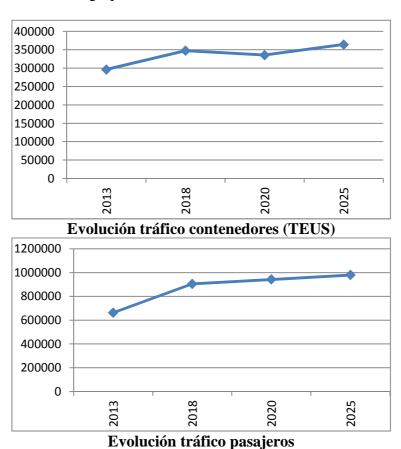
En la tabla siguiente, se muestran las previsiones de tráfico en cada uno de los estudios considerados para los grandes grupos de mercancías trasegadas:

Previsiones de Tráfico Portuario (miles de toneladas)							
CONCEPTO	2013	2018	2020	2025			
GRANELES LÍQUIDOS	76	350	112	119			
GRANELES SÓLIDOS	869	1.215	1.122	1.190			
MERCANCÍA GENERAL	1.854	2.620	2.757	2.987			
M.G. convencional	75	80	31	22			
M.G. en contenedor	1.348	2.015	2.246	2.483			
M.G RO-RO (excluida en contenedor)	431	525	480	482			
TRÁFICO TOTAL MERCANCÍAS	2.799	4.185	3.991	9.533			
PESCA/AVITUALLAMIENTO/OTROS	102	345	110	115			
TRÁFICO TOTAL	2.901	4.530	4.101	4.411			
CONTENEDORES (TEUS)	296.350	347.500	335.513	364.310			
CONTENEDORES EN TRANSITO (TEUS)	261.747	309.275	294.410	317.328			
PASAJEROS	662.659	905.000	942.368	979.466			

Gráficamente la tendencia es la siguiente:



Asimismo, y por último, se realiza la representación gráfica de los principales datos transcritos sobre los distintos grupos de mercancías.



# 4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

# 4.1. DELIMITACIÓN VIGENTE DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO (DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO)

Dado que el puerto de Málaga no cuenta con un Plan de Utilización de Espacios Portuarios, ni con una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobados con anterioridad, para identificar los terrenos pertenecientes actualmente a la zona de servicio del puerto debe atenderse a lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que indica que "Cuando aún no se haya delimitado la zona de servicio mediante la aprobación de un Plan de Utilización de Espacios Portuarios o de un instrumento de Delimitación de los Espacios y usos Portuarios, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y las superficies de agua comprendidas en las zona I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente".

Igualmente, al no contar tampoco con un Proyecto de Zona de Servicio aprobado por la Orden Ministerial correspondiente, se atenderá a lo recogido en el segundo párrafo del art. 47 del Reglamento para la Ejecución de la Ley de Puertos de 1928, donde se establecía que: "Forman parte integrante de la zona de servicio, sin necesidad de determinación especial, los terrenos contiguos a los muelles o ganados al mar por cualquier procedimiento y la faja de la zona marítimo terrestre limitada por obras cuyo proyecto haya sido aprobado".

En consecuencia, la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto implica la descripción de dos Zonas diferenciadas:

- Zona de Servicio Terrestre del puerto.
- Zona de Servicio de Aguas del Puerto o Espacio de Agua.

A continuación se procede a la descripción de las mismas.

#### 4.1.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL DEL PUERTO

La Zona de servicio actual del puerto se compone de las siguientes áreas diferenciadas:

- ZONA A: Zona del Puerto ubicada entre el Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso al Este y el Paseo de Antonio Machado en la que se ubican las principales instalaciones del mismo.
- **ZONA B:** Zona localizada más al Oeste de la Costa en la que se ubica el Espigón de la Térmica, situado enfrente del cruce entre la Calle Pacífico y la Avenida Moliere.

El Plano 01 del presente documento, recoge la representación gráfica de la Delimitación actual del Dominio Público Portuario Terrestre del puerto de Málaga. Para la identificación del mismo, realizamos el siguiente análisis:

### CONSIDERACIONES PREVIAS.

Antes de comenzar con la tarea de identificación, a los efectos procedimentales para este tipo de actuaciones, es necesario realizar las siguientes consideraciones:

- 1.- Sólo desde la vigencia de la Ley 27/1992, el 16 de diciembre de 1992, podemos hablar de Dominio Público Portuario Estatal (en adelante DPPE).
- 2.- Con anterioridad, debemos hablar de Dominio Público Marítimo Terrestre (en adelante DPMT) o, para el caso de las zonas adscritas a los puertos de interés general, de "zona de servicio" o en otros casos de "zona portuaria" o "zona de muelles", cuando nos refiramos a fechas de comienzos del siglo XX o anteriores.
- 3.- Se acompaña una copia de la Orden Ministerial que define la zona marítima adscrita al puerto de Málaga (DOC 1), así como un plano de la misma (PL 2).
- 4.- Durante el periodo de vigencia del Decreto Ley de 19 de enero de 1928 por el que se aprueba la Ley de Puertos y del Decreto de la misma fecha por el que se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, publicados ambos en la gaceta del 21 de enero de 1928 (DOC 2). En virtud de lo previsto en el artículo 47 del reglamento, las obras realizadas por las entonces Juntas del Puerto (o Juntas de obras y servicios) en DPMT, destinadas a cumplir las funciones de dichas Juntas del Puerto, conllevaban, sin necesidad de determinación especial, que las fajas del DPMT en las que se materializaban dichas obras pasaban a ser zona de servicio del puerto que las ejecutaba. En el año 1997, la Dirección materializó un informe sobre el asunto donde se detalla con más exactitud lo expresado (DOC 3).
- 5.- En múltiples ocasiones se da la circunstancia de que existe primero una delimitación de la zona de servicio, que posteriormente se ve rectificada por la ejecución de un grupo de obras sobre el DPMT (ello ocurre en la delimitación de la zona del paseo marítimo Antonio Machado, en la zona del paseo de la Farola, etc.).
- 6.- Las zonas terrestres del DPPE se finalizan, en su configuración colindante con el mar, por las alineaciones de las escolleras, los muelles, los diques y otros elementos que definen la configuración física del puerto por lo que su delimitación se obvia del presente informe, encontrándose recogida en el plano a que se refiere el punto siguiente.
- 7.- Se ha confeccionado un plano en el que se dibuja la zona terrestre del DPPE, indicando en el mismo con números cada una de las zonas descritas en el cuerpo del presente informe. (PL 1)

La documentación justificativa necesaria para la comprensión de la delimitación que se propone, se incluyen en el Anejo 1 y comprende:

- Una carpeta con fotocopias de la documentación la cual se ha nominado agrupándola en apartados denominados (DOC nº) e incluyendo en dicho apartado toda la referente a un mismo asunto.
- Dos DVD con la documentación escaneada que contienen seis carpetas denominadas:
  - (ESC 1) Proyecto nuevo acceso al puerto por R,I.S,A (1, 2).
  - (ESC 2) Asociados a RO 1924 (1, 2, 4).

- (ESC 3) Encintado carretera exterior de servicio Muelle de Heredia (5).
   (ESC 4) Plaza de la Marina y Paseo de los Curas (6).
   (ESC 5) Proyecto de almacenes en el muelle nº 1.
- (ESC 6) Proyectos de Yagüe, Prieto y Valcarce.

# DELIMITACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.

1.- Tramo comprendido entre la perpendicular al mar desde la calle de la Princesa y el comienzo de la plataforma de San Andrés. (Numeración en el plano: 1) (en adelante sólo se incluye el número)

Esta zona sólo forma parte del DPPE desde la finalización de las obras de construcción del proyecto de nuevo acceso al puerto de Málaga por Ronda Intermedia -San Andrés.

A los efectos justificativos se unen fotocopias (DOC 4) de:

- La aprobación del proyecto.
- El acta de replanteo que incluye la disponibilidad de los terrenos.
- La aprobación de la liquidación.

Asimismo se une escaneado de la planimetría del proyecto que define la traza de ejecución de las obras (ESC 1).

El conjunto comienza en el muro del paseo marítimo, junto a la plataforma de San Andrés y cierra perimetralmente las obras ejecutadas hasta llegar a igual punto pero en la acera norte de dicho paseo marítimo.

2. -Tramo comprendido entre la esquina sur-este del anterior, el mar y el Río Guadalmedina. (2)

Tramo correspondiente a la plataforma de San Andrés que forma parte del DPPE, antes zona de servicio del puerto, desde la construcción de dicha zona por aplicación del antes citado artículo 47 del reglamento de puertos, no obstante, ya en 1956, dentro del plan de obras estructurado para el empréstito autorizado por la Ley de 27 de diciembre de 1956, quedó definido el ámbito de actuación de lo que después sería el proyecto de Acondicionamiento de la zona de Depósito de San Andrés.

A los efectos justificativos se unen los siguientes documentos (DOC 5).

- Fotocopia de la Ley de 27/12/1956.
- Plano de definición del ámbito de aplicación de dicha Ley.
- Memoria del proyecto y plano del mismo.
- Aprobación del proyecto de acondicionamiento.
- Acta de replanteo de las obras de proyecto
- Acta de comprobación del replanteo que incluye la disponibilidad de los terrenos.

- Memoria y dos planos de la liquidación de las obras.
- Aprobación de la liquidación provisional.
- Aprobación de la liquidación definitiva.

Para la traza del lindero se ha tomado como límite la base externa de la escollera de protección de la zona acondicionada.

Se significa que en la plataforma de San Andrés, posteriormente, se ejecutaron obras de emergencia que dieron lugar al triángulo marcado en el plano PL1 como (2.1) y un espigón de defensa (2.2), dado que dichas obras, como otras que más adelante se detallarán, se construyeron sobre el mar (DPPE) es evidente que pasaron a formar parte de dicho demanio, pero con la característica de tierras.

3.-Tramo comprendido entre la finalización del tramo 1 y el Río Guadalmedina. (3)

Este tramo de la linde portuaria, paralelo a la original línea de costa, comenzó a formar parte de la zona de servicio del puerto con motivo del Proyecto General de Ampliación de la Zona de Servicio de Puerto (de 7 de mayo de 1921), que acabó siendo aprobado por R.O. de 4/12/1924.

En 1935, se materializó un plano sobre la zona del demanio portuario.

En 1977 con motivo de las obras de acondicionamiento de la plataforma de San Andrés, una vez finalizadas las obras de defensa de la zona de depósito situada en la margen derecha del Río Guadalmedina, se volvieron a reconfigurar las lindes.

Y definitivamente en 1988 y 1989 con motivo de las obras del nuevo acceso al puerto de Málaga por Ronda Intermedia - San Andrés, se configuró la definitiva traza de la linde que actualmente existe.

Estos dos últimos proyectos, reconfiguraron la linde portuaria, de acuerdo con la previsión contenida en el ya mencionado artículo 47 del reglamento de puertos.

A los efectos justificativos se unen los siguientes documentos (DOC 6), que unidos a los ya citados (DOC 4) y (DOC 5) correspondientes al nuevo acceso y al acondicionamiento de San Andrés, conforman la justificación de la linde que nos ocupa.

- Fotocopias de la documentación relativa a la tramitación del proyecto de ampliación de la zona de servicio del puerto de Málaga.
- Plano de dicho proyecto, fechado en 30 de abril de 1921.
- Plano sobre la configuración del límite de la zona de servicio del puerto en 1935.

Asimismo se une escaneado (ESC 2) de:

• Proyecto de las obras de infraestructuras. saneamiento, cerramiento y pavimentación para la habilitación inmediata de la ampliación de la zona de servicio del puerto de

- Málaga. 1921
- Plano General de la ampliación de la zona de servicio del puerto en la margen derecha del río Guadalmedina. 1935
- Delimitación de la ZMT entre el río Guadalmedina y el arroyo de El Cuarto. 1914.

Con este conjunto quedan definidas las zonas de DPPE situadas en la margen derecha del río Guadalmedina.

### 4. -Parcela del Auditorio de Música de Málaga (4)

Esta parcela, dejó de ser DPPE, mediante orden ministerial de fomento de 21 de mayo de 2007, cuya notificación se acompaña, se une asimismo una copia de un plano (DOC 7) en el que queda definida dicha parcela.

5. – Tramo correspondiente a los puentes sobre el río Guadalmedina y sus aledaños (5)

Dicha zona, perteneciente al titular de la gestión del río, supone un derecho de vuelo sobre dicho río equivalente a las superficies en planta de los tres puentes que lo atraviesan, más el derecho de apoyo sobre el cauce de las pilastras de los puentes de obra fija, dado que el puente del FFCC es volado.

No obstante dentro del proyecto de "Puente sobre el río Guadalmedina para enlace de vías perimetrales", se incluyen también las obras de pavimentación y acerados de las zonas cercanas al puente, tanto al este como al oeste del río.

A los efectos justificativos se unen los siguientes documentos (DOC 8).

- Fotocopias de la aprobación de las bases del concurso de licitación.
- Fotocopias de la adjudicación a favor del proyecto presentado por OCISA (se significa que el concurso lo fue de proyecto y obra).
- Fotocopias de la aprobación de la liquidación provisional.
- Fotocopia del plano de planta de la liquidación de las obras.

Del resto de puentes que cruzan el río Guadalmedina no se adjunta documentación alguna, puesto que no suponen alteración en la linde exterior de la zona de DPPE, siendo sólo su vuelo una servidumbre sobre el Dominio Público Hidráulico.

6.-Tramo comprendido entre el río Guadalmedina y la rotonda de Colón, excluyendo ésta. (6)

Dicho tramo viene definido por dos actuaciones diferentes:

Uno, la aplicación de la R.O. de 4/12/1924, y todas sus actuaciones y proyectos. A los efectos de la documentación y escaneados véase lo indicado en el apartado (3) del presente informe.

Otro, por la aplicación del ya reiterado artículo 47 del reglamento de puertos, las consecuencias de las obras de pavimentación y ampliación de calzada realizadas dentro de la ejecución del proyecto de Puente sobre el río Guadalmedina para enlace de vías perimetrales. A los efectos de documentación véase lo indicado en el apartado (5) del presente informe.

El conjunto de ambos define una línea que partiendo del río y dejando dentro de terrenos portuarios la zona delantera al centro de salud existente en la zona, sigue por delante de dicho centro y de los terrenos del colegio hasta llegar a la rotonda de Colón.

7.-Tramo comprendido entre la rotonda de Colón, incluyendo ésta, la plaza de la Marina, excluyéndola (7).

Este tramo de la linde portuaria, es la consecuencia de la Ley de 28 de marzo de 1941, y de su acta de deslinde suscrita el 30 de octubre de dicho año.

Adicionalmente a los efectos meramente informativos, en mayo del mencionado año se redactó un proyecto titulado "Encintado exterior de la carretera de cintura en su nueva traza", cuyo único plano refleja, someramente, lo establecido en la antes mencionada acta de deslinde, de la que sólo se conserva una trascripción de 25 de enero de 1950 realizada por el entonces secretario contador.

A los efectos justificativos se unen los siguientes documentos (DOC 9):

- Fotocopia de la Gaceta del 9 de abril de 1941 donde se publica la Ley de 28 de marzo.
- Fotocopia de la trascripción de diversa documentación relacionada con la Ley antes citada y entre ellas el acta de deslinde de 30 de octubre de 1941.
- Fotocopias de la memoria y planos del proyecto de ensanche de la rotonda de la carretera exterior de servicio del muelle de Heredia.

Asimismo se une escaneado del proyecto de encintado exterior de la carretera de cintura en su nueva traza (ESC 3).

El conjunto citado, define una línea que partiendo del extremo oeste de la rotonda de Colón y generando ésta con un círculo de 25 metros de radio, deja la misma dentro de la zona portuaria. A continuación la linde sigue hacia el norte y el este por el borde norte de la actual avenida Manuel Agustín Heredia, realizando una curva aún más hacia el norte frente a la zona del cuartel de la Parra hasta llegar a la esquina del edificio de la plaza de la Marina situado más al sur y al oeste de la misma, donde antiguamente nacía calle los Carros.

8.-Edificio y Almacén de la Aduana (8).

Dentro del tramo de DPPE citado en el punto anterior es necesario excluir dos parcelas, correspondientes respectivamente al edificio de la Aduana y al almacén, con unas superficies respectivas de 2.000 (8.1) y 796,6 (8.2) m².

Ambos edificios se encuentran construidos en terrenos que fueron desafectados de la

entonces zona de servicio del puerto, DPMT, y adscritos al ministerio de Economía y Hacienda.

A los efectos justificativos se acompañan las órdenes de cesión y las actas correspondientes (DOC 10).

Es necesario significar que en el caso en que las parcelas dejasen de utilizarse para las finalidades entregadas se reintegrarían a la Autoridad Portuaria de Málaga, como bienes de DPPE.

9.-Tramo comprendido entre la plaza de la Marina, incluyéndola, y el arranque del paseo de la Farola, incluyendo todo el paseo de los Curas. (9).

En cinco de septiembre de 1896, se emitió la real Orden que ordenaba al gobierno y a los distintos ministerios afectados que distribuyeran los espacios ganados al mar, en la zona de los muelles del Marqués de Guadiaro, Cánovas del Castillo y Heredia, como consecuencia de las obras de ampliación del puerto.

Como consecuencia de ello, en tres de octubre de 1896, se materializó el proyecto de determinación de la zona de servicio de los muelles del puerto de Málaga, que fue aprobada por real Orden de cinco de febrero de 1897.

A los efectos justificativos se une una copia de la Real Orden de 1896 y copias de dos planos: uno del proyecto de determinación de los muelles y otro en el que el Ayuntamiento determina que hace con los terrenos recibidos como consecuencia de la citada Orden. También se unen fotocopias de la portada, primera y última páginas de la memoria del proyecto de determinación de las zonas de muelles y del plano de dicho proyecto que recoge la delimitación de la zona portuaria en aquel momento. (DOC 11)

Para un mayor detalle, se acompaña escaneado (ESC 4), del proyecto completo de determinación de la zona de servicio y de un plano del deslinde de la antigua playa de pescadería (lo que hoy es muelle de Heredia y Plaza de la Marina).

Lo indicado establece que desde el punto en que la linde portuaria finaliza en la antigua calle los Carros, hoy junto al edificio situado más al sur y al oeste de la plaza de la Marina, dicha linde, continúa en dirección norte unos cuarenta metros, realizando un quiebro de noventa grados en dirección Este, poniéndose paralela a la alineación del muelle del Marqués de Guadiaro, y continuando por todo el paseo de los curas, por su acerado norte, hasta llegar al cruce de dicho paseo con el de la Farola.

10. -Tramo comprendido entre el final del paseo de los Curas, la Glorieta de Jorge Guillén y el arranque del paseo marítimo ciudad de Melilla. (10).

En 30 de junio de 1874, se autorizó la constitución de la Junta de Obras del Puerto y en 24 de octubre de 1876, se perfeccionó el acta de entrega por el Gobierno de los bienes muebles e inmuebles que constituyeron el patrimonio de dicha Junta, aprobándose la entrega por orden

de la Dirección General de Obras Públicas de 31 del mismo mes.

Entre los bienes entregados, se detallan: " .... los diques, muelles y demás obras que forman el puerto, así como de la zona de servicio del mismo con las carreteras en ella comprendidas, que se haya en muy buen estado de conservación la del dique del Este, .... ".

La mencionada acta incluye dos índices anexos en los que se detallan los bienes muebles que se entregan, pero no contiene plano alguno de los bienes inmuebles entregados.

A efectos de su identificación se han extraído de diversas fuentes tres planos de fechas anteriores a la entrega de los bienes en los que se detallan las zonas que entonces incluía el puerto a cargo del Gobierno, que son las mismas que se entregaron a la recién constituida Junta.

El primero de ellos es una copia realizada en 29 de agosto de 1861 del plano de detalle del puerto aprobado por la real orden de 24 de agosto de 1861. En dicho plano, aunque en blanco y negro, aparece una línea poligonal que arranca de la batería de San Gabriel, junto al Guadalmedina, y tras diversos quiebros avanza en dirección este hasta el final de calle Los Carros, adentrándole por ésta hacia el norte y al finalizar dicha calle avanza de nuevo en dirección este de forma casi paralela a la linde marítima hasta la aduana, dejando al norte de la línea poligonal las construcciones ciudadanas y al sur de la misma la carretera de servicio citada en el acta de entrega mencionada más arriba.

Desde la aduana hasta el arranque del muelle viejo la línea poligonal continúa bordeando las construcciones urbanas y desde el arranque del muelle viejo, sigue la alineación de éste incluyendo la carretera en el comprendida, pasando por la puerta de Vélez, la fachada oeste del castillo de San Felipe y llegando hasta la batería de San Nicolás, uniéndose la línea poligonal al mar por el este de dicha batería.

En 12 de septiembre de 1872, se propone una modificación de dicha linde en la zona de la playa de la pescadería (hoy Heredia) para reducir la zona portuaria en dicha playa y dejar calle Los Carros fuera de terrenos portuarios, aprobándose dicha modificación por Real Orden de 12 de noviembre de 1872.

De esta última modificación existe plano más detallado copiado en 21 de noviembre de 1872 del depósito de planos.

La linde definida en la zona que nos ocupa por las Reales Ordenes antes citadas, serían suficientes a los efectos pretendidos, no obstante, en la década de los 70, se realizaron en dicha zona, tras la ampliación del muelle nº1, unas obras consistentes en la construcción de una serie de almacenes para dicho muelle, que supusieron, asimismo, la ampliación de la carretera exterior de servicio del muelle nº1 (Paseo de la Farola), dichas obras, por aplicación del ya reiterado artículo 47 del reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos de 1928, supondrían la definición de la linde este portuaria en dicha zona.

No obstante se significa que ambas líneas, la definida en 1872 y entregada a la entonces

Junta de Obras del Puerto y la definida por las obras del proyecto de "Almacenes en el muelle nº 1", son prácticamente coincidentes, hasta llegar a la Glorieta de Jorge Guillén.

La porción de la linde comprendida entre dicha glorieta y el final de la concesión al Real Club Mediterráneo existente en dicha zona, sí viene configurada por las obras de los Almacenes antes citadas.

A los efectos justificativos se unen fotocopias de (DOC 12):

- El Acta de entrega de 24 de octubre de 1876 y su expediente.
- Los planos de 1861 y 1872 citados.
- Aprobación del proyecto de Almacenes en el muelle n°1.
- Acta de la Recepción Definitiva de dicho proyecto.
- Aprobación de la Recepción Definitiva.
- Aprobaciones Técnica y Definitiva de la Liquidación de dicho proyecto.

Asimismo, se acompaña escaneado de la planimetría del proyecto de Almacenes en el muelle n°1 (ESC 5)

Con lo expuesto se define suficientemente la linde portuaria en la zona que transita desde el final del paseo de los Curas, bien por el bordillo este del paseo de la Farola, bien por la fachada de determinados edificios, hasta llegar a la glorieta de Jorge Guillen donde hace un quiebro para, siguiendo una línea recta, concluir en la unión de las fachadas del Real Club Mediterráneo y la Residencia Militar.

11.-Tramo comprendido por la concesión del Real Club Mediterráneo y el tramo desde el arranque dique de levante y el mar (11).

Este último tramo podemos dividirlo en dos partes perfectamente diferenciadas, uno de ellos abarca la zona de la linde portuaria definida por la concesión del Real Club Mediterráneo y la otra es la parte de la linde que comenzando en el final de la concesión antes citada circula hasta su entronque con la línea del mar.

La Concesión otorgada al Real Club Mediterráneo, se otorgó por O.M. de 24 de febrero de 1968, por la que se legalizaban las instalaciones construidas y de otorgaba un derecho de ocupación sobre 14.820 m², dicho derecho quedó adscrito como zona de servicio del puerto por la misma Orden, y su concreción última, antes de la construcción del paseo peatonal y de la ampliación de la zona de playa, se establece en el plano de reconocimiento de las obras de reforma y adaptación de las instalaciones deportivas del Real Club Mediterráneo, aprobadas por O.M. de 13 de marzo de 1980.

Posteriormente, en 1990, con motivo de las obras del paseo marítimo peatonal y la ampliación de la playa, se llegó al acuerdo con el concesionario de modificar la concesión, renunciando el mismo a 2.771 m² de zona concesional, quedando delimitada la concesión en el plano que se acompañó al acta contradictoria suscrita en 16 de diciembre de 1991, y aprobándose dicha renuncia parcial en 18 de junio de 1998, por el Consejo de Administración de la Autoridad

### Portuaria de Málaga.

Lo indicado supone que la linde que define la zona DPPE arranca de la esquina norte de la unión de las fachadas del Real Club Mediterráneo y de la Residencia Militar, circulando en dirección sur por dicha unión de fachadas.

Una vez finalizadas las fachadas, la linde avanza en dirección oeste a través de una poligonal coincidente con la antigua línea de concesión de la otorgada por O.M. de 24/02/1968, coincidente con las antiguas escolleras y playas contenidas en dicha concesión, hasta unirse con el arranque del dique de Levante antiguo, concretamente con el inicio de su espaldón.

La parte de la linde que queda por concretar es la unión del final de la anterior definición y la línea de mar, a estos efectos se ha tomado como linde exterior de la zona del puerto, DPPE; la base externa de la escollera de protección del Dique de Levante, ello porque dentro del proyecto de determinación de la zona de servicio de los muelles del puerto de Málaga, que fue aprobado por real Orden de cinco de febrero de 1897 (Véanse DOC 11 Y ESC 4), se incluyen dichos terrenos.

Para identificar su ubicación concreta se ha tomado el proyecto realizado por el Ingeniero D. Rafael Yagüe, que, en la zona que nos ocupa, fue materializado sin modificaciones.

A los efectos justificativos se unen fotocopias de (DOC 13):

- Orden Ministerial de 24 de febrero de 1968, por la que se legalizan las instalaciones de Real Club Mediterráneo.
- Plano de reconocimiento, de 9 de septiembre de 1981, de las obras de reforma aprobadas por Orden Ministerial de 13 de marzo de 1980.
- Aceptación por la Dirección General de Puertos y Costas del Mutuo Acuerdo para modificar la concesión del Real Club Mediterráneo.
- Acta y Plano contradictorio de definición de la concesión suscrita en 16 de diciembre de 1991.
- Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Málaga de 18 de junio de 1998 por el que se legalizan las obras y la nueva zona concesional.
- Plano resumen de la modificación concesional donde se concretan las superficies portuarias.

Asimismo, se acompaña escaneados de las planimetrías y otros documentos de los proyectos de Yagüe, Prieto y Valcarce, que conjuntamente supusieron el conjunto documental sobre el que se construyó la configuración física del puerto del siglo XX (ESC 6).

12.-Línea poligonal de cierre de la zona terrestre del puerto de Málaga.

Desde el final del tramo anterior, la linde de la zona terrestre continúa por el borde exterior de la escollera no sumergida de la ampliación de la calzada del Dique de Levante y la dársena exterior del Dique de Levante hasta llegar a la mota de unión entre éste y el nuevo dique de Levante.

En la mencionada mota la línea sigue por el muelle, que con alineación este-oeste une ambos diques, transitando posteriormente por toda la piedra cantil del interior del dique de Levante nuevo en su alineación norte y siguiendo por la fachada exterior del mencionado dique hasta llegar al muelle sur de dicho dique, continuando por la piedra cantil de éste en dirección norte llegando de nuevo a la mota sobre la que se ha construido el denominado atraque sur.

Tras recorrer dicho atraque, la linde de la zona terrestre continúa por la punta del antiguo morro del dique de Levante viejo hasta entroncar con el atraque norte.

Tras recorrer éste, la línea continua por la escollera no sumergida del interior del dique de Levante antiguo, por el cantil de éste, incluyendo el del atracadero adosado al mismo hasta llegar al denominado transversal este, cierre sur de la dársena de embarcaciones menores sita en la zona.

La línea de cierre de la zona terrestre, desde aquí, continúa por todos los muelles interiores de la dársena, uno, dos, tres (en sus tres alineaciones), cuatro, cinco, seis, siete, diques de cierre y muelles interiores del puerto pesquero, atracadero adosado al dique de poniente viejo en su parte no demolida.

Por la parte externa del dique de Poniente no demolido, la línea discurre por la escollera no sumergida, continuando y volviendo por la escollera de cierre de los rellenos del muelle nº9 hasta el arranque de dicho muelle.

El cantil del muelle número nueve es la continuación de la línea de cierre, continuando la misma por el muelle interior al dique de Poniente nuevo, por el exterior de éste, hasta entroncar de nuevo con la escollera de protección de dicho dique.

A lo largo del dique de Poniente y del atraque Margen izquierda del río Guadalmedina, la linde continúa por el borde exterior no sumergido de la citada escollera hasta llegar al comienzo del puente del Carmen, donde la línea se cierra con la allí existente.

En el lado opuesto del río, la linde comienza donde terminó la descrita en los puntos (3) y (5), y por la zona no sumergida de la escollera de la margen derecha del río, baja hasta el mar, continuando por el triángulo indicado como (2.1) en el plano (PL1), por la zona de relleno de San Andrés y por la parte no sumergida del espigón de contención de arenas (2.2), sito en la esquina sur oeste de dichos rellenos.

Al finalizar el perímetro del mencionado espigón, la linde se encuentra de nuevo con la ya descrita en el punto (2).

Tras este último apartado, queda completa la línea poligonal cerrada que define la parte terrestre del Dominio Público Portuario Estatal (DPPE), que unido a la zona de agua portuaria (Zonas I y II), conforman el Dominio Público Portuario afecto a la Autoridad Portuaria de Málaga. (Véanse los planos PL1 y PL2)

## 13.-Espigón de la Térmica.

Zona de Dominio Público Portuario consecuencia de la Orden Ministerial de 9 de diciembre de 1958, por la que se otorgó concesión a Sevillana-Endesa para una toma de agua para refrigeración de su central térmica incorporándose dicha concesión parcialmente y sus terrenos ganados al mar a la entonces Junta del Puerto de Málaga (DOC 14).

Se trata de un espigón ubicado en la Playa de la Misericordia situado enfrente del cruce entre la Calle Pacífico y la Avenida Molière, que se adentra en el mar 273 metros en su alineación mayor.

14. - Singularidades, situaciones irregulares y modificación de zonas.

Parcela del Auditorio de Música de Málaga: La resolución de la Autoridad Portuaria de Málaga de fecha 21 de mayo de 2014 acuerda considerar resuelta la cesión gratuita de la parcela en cuestión, revirtiendo dicho bien patrimonial a la Autoridad Portuaria de Málaga, dado que han transcurrido más de cinco años sin que la parcela objeto de cesión haya sido destinada al fin o uso previsto según la cláusula sexta del documento de cesión gratuita suscrito en fecha de 27 de marzo de 2009 y la desaparición del "Consorcio para la construcción del Auditorio de Música de Málaga" (Anejo 5).

Parcela zona San Andrés para construcción Instituto Oceanográfico: Con fecha 14 de diciembre de 2010, se firma un convenio con el IEO para la cesión de una parcela de 1.804 m2 para la construcción de un edificio donde se ubicará la sede social del mismo y las instalaciones necesarias para el desarrollo de su actividad en la provincia de Málaga. (Anejo 6).

Edificio y Almacén de la Aduana: En fecha 19 de Marzo de 2010, se firmó un Protocolo de colaboración entre la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y la Autoridad Portuaria de Málaga en virtud de la cual, dos parcelas ubicadas en el Muelle número 4 del puerto de Málaga y actualmente bajo titularidad de la Administración General del Estado se canjean por una superficie de terreno ubicada en el Muelle de Heredia integrado dentro del Dominio Público portuario de forma que se permuta la superficie de las dos parcelas iniciales por la superficie actualmente bajo titularidad portuaria.

Las dos parcelas pertenecientes a la Agencia Estatal están ocupadas, en la actualidad, por los siguientes Edificios:

- Parcela de 920 m² de superficie en el que se ubica un edificio destinado a oficinas, ocupado por los servicios de Aduanas dependientes de la Delegación de la Agencia Tributaria de Málaga.
- Parcela de 2.000 m<sup>2</sup> sobre la que se construyó en su día un edificio destinado a depósito de comercio, ocupado asimismo por los servicios de Aduanas.

La superficie que se permuta por parte de la Autoridad Portuaria, albergará, por lo tanto, a futuro, y una vez construido el Edificio correspondiente, la nueva sede de los servicios de la Agencia Tributaria. La superficie de la parcela ascenderá a aproximadamente 1.200 m<sup>2</sup>.

El protocolo firmado implica un compromiso que fija las bases de un futuro negocio de permuta de inmuebles que se celebrará a futuro respondiendo a las necesidades y exigencias derivadas del planteamiento en vigor del Plan Especial del Puerto de Málaga.

Con fecha 1 de marzo de 2.016, se ha firmado un Acuerdo de Prórroga del Protocolo de Colaboración entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Autoridad Portuaria de Málaga que prorroga la vigencia de los compromisos adquiridos en el Protocolo por un nuevo plazo de 36 meses adicionales a contar desde la finalización del plazo inicialmente prorrogado, de tal manera que se fija un nuevo plazo, que finalizará el 19 de marzo de 2.019, para hacer efectiva la permuta de inmuebles y el correspondiente traslado efectivo del personal de la Agencia Estatal de Administración Tributaria a la nueva Sede que resulte del cumplimiento del procedimiento previsto en el Protocolo para la construcción de la Sede citada.

El Anejo 7 recoge una copia de dicho Protocolo así como el acuerdo de Prórroga último.

Dependencias de la Sección Fiscal de la Guardia Civil del Puerto de Málaga: Actualmente las dependencias de la sección fiscal de la Guardia Civil en el Puerto de Málaga se encuentran ubicadas en el llamado Cuartel de "La Parra" sito en una parcela ubicada en el Muelle nº 4 y lindante con la verja de cerramiento limítrofe con la Avenida Manuel Agustín Heredia. La construcción de tal edificio fue autorizada en precario por la Dirección del Puerto a la Dirección General de la Guardia Civil en 1960 en la citada parcela, la cual es de patrimonio de la Autoridad Portuaria con el carácter de dominio público portuario, en virtud de la Ley de 28 de marzo de 1941 (BOE de 9 de abril), que atribuyó la titularidad dominical de los mismos a la entonces Junta de Obras del Puerto de Málaga, y a la que sucedió la Autoridad Portuaria (apartado 1 de la Disposición Adicional Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

La Autoridad Portuaria de Málaga es también dueña en pleno dominio, con el mismo carácter demanial, de una parcela de 1.585 m2 sita en la plataforma de San Andrés, junto a la margen derecha del río Guadalmedina y colindante con el Paseo Marítimo Antonio Machado, la cual igualmente le pertenece en virtud de la Ley de 28 de marzo de 1941 (BOE de 9 de abril), que atribuyó la titularidad dominical de tales terrenos a la entonces Junta de Obras del Puerto de Málaga, a la que sucedió la Autoridad Portuaria (apartado a de la Disposición Adicional Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

De acuerdo con el vigente Plan Especial de ordenación del Puerto de Málaga, la zona del fondo norte del muelle número 4 del Puerto de Málaga, donde está ubicado el edificio construido por la Dirección General Guardia Civil que ocupa las dependencias de la Sección Fiscal de la Guardia Civil del Puerto de Málaga, sufrirá una nueva alineación para ensanchar la Avda. Manuel Agustín Heredia y construir en la nueva alineación prevista, en régimen de

concesión administrativa, edificios para uso ciudadano o terciario, quedando la citada parcela de dominio público portuario fuera por tanto de ordenación urbanística.

A la Autoridad Portuaria de Málaga le es por tanto necesario disponer de la citada parcela ocupada en precario por la Dirección General de la Guardia Civil, a fin de desarrollar el precitado denominado Plan Especial de Ordenación del Puerto de Málaga, facilitando así finalmente la integración del Puerto en la Ciudad.

La Dirección General de la Guardia Civil no pone objeción a la reubicación de sus dependencias en otro nuevo edificio e instalaciones que le permitan la prestación de los servicios de custodia fiscal del Puerto de Málaga, responsabilizándose la Autoridad Portuaria de Málaga de su ejecución y de la autorización de su ocupación a la citada Dirección General.

De conformidad con todo lo anterior, ambas partes han decidido impulsar su colaboración mediante un Protocolo previo al Convenio que se formalizará entre ambas partes conforme al artículo 73.3 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: "Cuando algún órgano de la Administración General del Estado o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de la Autoridad Portuaria correspondiente los bienes de dominio público necesarios, quien autorizará dicha utilización siempre que sea compatible con la normal explotación del puerto y durante el tiempo que sea preciso, debiendo suscribir el correspondiente convenio en el que se establecerán las condiciones de la misma, incluyendo las tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquél."

El Anejo 8 recoge una copia de la propuesta de Protocolo de Colaboración entre el Ministerio del Interior (Secretaría de Estado de Seguridad) y la Autoridad Portuaria de Málaga para la reubicación de las dependencias de la Sección Fiscal de la Guardia Civil en el puerto de Málaga, estando en la actualidad en conversaciones para la ubicación definitiva de las dependencias así como de la redacción del correspondiente Convenio.

La descripción de las Zonas A y B comentadas es la siguiente:

# **ZONA A:**

La Poligonal que delimita la superficie asignada a la Zona A se define por las siguientes coordenadas (se presentan las asociadas a los principales ángulos de cambio de dirección):

COORDENADAS ZONA A			
PUNTO	X	Y	
1	371780.01	4062496.24	
2	371742.12	4062517.53	
3	371745.71	4062530.78	
4	371700.77	4062553.47	
5	371684.80	4062563.62	
6	371695.11	4062585.17	
7	371678.41	4062595.62	
8	371693.46	4062621.88	
9	371720.18	4062624.49	
10	371898.94	4062781.55	
11	372073.95	4063068.17	
12	372225.30	4063286.32	
13	372221.70	4063289.12	
14	372369.38	4063482.84	
15	372441.09	4063582.02	
16	372438.03	4063604.37	
17	372471.01	4063645.73	
18	372490.81	4063650.63	
19	372506.86	4063669.49	
20	372555.74	4063721.43	
21	372553.98	4063723.06	
22	372594.51	4063769.04	
23	372660.10	4063842.04	
24	372659.76	4063888.74	
25	372706.54	4063888.44	

COORDENADAS ZONA A			
PUNTO	X	Y	
26	372780.03	4063970.18	
27	372776.21	4063973.30	
28	372799.09	4063993.57	
29	372831.25	4064034.61	
30	373128.51	4064398.67	
31	373118.31	4064434.93	
32	373143.49	4064442.86	
33	373131.47	4064481.05	
34	373902.55	4064730.23	
35	373871.17	4064466.03	
36	373741.92	4064232.97	
37	373759.84	4064223.14	
38	373822.54	4064236.98	
39	373851.53	4064200.41	
40	373847.22	4064186.96	
41	373846.23	4064167.32	
42	373840.90	4064154.91	
43	373819.03	4064148.88	
44	373790.19	4064147.77	
45	373685.00	4064021.12	
46	373680.00	4064021.22	
47	373685.48	4064007.07	
48	373689.66	4063989.95	
49	373711.81	4063997.46	
50	373736.36	4063922.40	
51	373742.91	4063909.98	

Al respecto de la Zona A se debe hacer una apreciación. Dentro de la superficie delimitada por dichas coordenadas se recogen tres áreas que no se incluyen dentro del Dominio Público Portuario. Son las siguientes:

- A. Auditorio Palacio de la Música.
- B. Edificio de la Aduana.
- C. Almacén de la Aduana.

Sus coordenadas respectivas se muestran en la siguiente tabla:

COORDENADAS				
ÁREA	PUNTO	X	Y	
	A1	372291.91	4063319.51	
A. Auditorio	A2	372396.07	4063242.34	
A. Auditorio	A3	372255.56	4063052.52	
	A4	372144.90	4063110.14	
B. Edificio de la Aduana	B1	373010.11	4064224.89	
	B2	373031.78	4064219.85	
	В3	373000.80	4064182.18	
	B4	372985.47	4064195.09	
	C1	372976.48	4064183.85	
C. Almacén	C2	372991.97	4064171.20	
de la Aduana	C3	372928.74	4064093.77	
	C4	372913.25	4064106.43	

### **ZONA B**

Se trata de un espigón ubicado en la Playa de la Misericordia situado enfrente del cruce entre la Calle Pacífico y la Avenida Molière, que se adentra en el mar 273 metros en su alineación mayor.

Las coordenadas que delimitan dicha superficie con las siguientes:

COORDENADAS ZONA A			
PUNTO X Y			
52	370990.80	4060676.20	
53	370941.10	4060539.55	

La superficie terrestre comprendida en la Zona de Servicio del puerto asciende a 1.229.724 m<sup>2</sup>.

# 4.1.2. ESPACIOS DESTINADOS PARA ÓRGANOS DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

De acuerdo al art. 69.3 del TRLPEMM, se han de incluir en la DEUP, los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y

mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2. En el plano 10 se recogen las parcelas asignadas.

# **ADUANAS**:

- Parcela de 920 m² de superficie en el que se ubica un edificio destinado a oficinas, ocupado por los servicios de Aduanas dependientes de la Delegación de la Agencia Tributaria de Málaga.
- Parcela de 2.000 m² sobre la que se construyó en su día un edificio destinado a depósito de comercio, ocupado asimismo por los servicios de Aduanas.
- Locales en la Estación Marítima del muelle 3 del recinto portuario donde se ubica el servicio de rayos X, viajeros y un almacén de mercancías de viajeros.
- Local en la Estación Marítima de Levante.

#### **GUARDIA CIVIL**:

Actualmente las dependencias de la sección fiscal de la Guardia Civil en el Puerto de Málaga se encuentran ubicadas en el llamado Cuartel de "La Parra" sito en una parcela ubicada en el Muelle nº 4 y lindante con la verja de cerramiento limítrofe con la Avenida Manuel Agustín Heredia. La construcción de tal edificio fue autorizada en precario por la Dirección del Puerto a la Dirección General de la Guardia Civil en 1960 en la citada parcela, la cual es de patrimonio de la Autoridad Portuaria con el carácter de dominio público portuario, en virtud de la Ley de 28 de marzo de 1941 (BOE de 9 de abril), que atribuyó la titularidad dominical de los mismos a la entonces Junta de Obras del Puerto de Málaga, y a la que sucedió la Autoridad Portuaria (apartado 1 de la Disposición Adicional Sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

Igualmente poseen dos locales en la Estación Marítima del muelle 3 y otro en la Estación Marítima de Levante para el desarrollo de sus funciones propias. En las zonas de salida del recinto portuario, existen unas garitas para el personal de la Guardia Civil para el control de salidas de personas y mercancías.

Por último, en la zona de pescadería disponen de un local para el GEAS.

# **POLICÍA NACIONAL**:

Disponen de dos cabinas de control a la salida de las pasarelas en cada una de las terminales de cruceros del puerto de Málaga (A y B), teniendo en la planta baja de la Terminal de Levante un local. Igualmente, disponen de un local para el desempeño de sus funciones en la Estación Marítima del muelle 3.

### **OTRAS ADMINISTRACIONES**:

SOIVRE: Dos locales en la Estación Marítima del muelle 3.

SANIDAD EXTERIOR: Local en la Estación Marítima del muelle 3.

PIF/PED/PDI: Locales asignados en el muelle 5.

#### 4.1.3. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO O ESPACIO DE AGUA ACTUAL

La zona de aguas del puerto de Málaga es, de acuerdo con la Disposición Adicional Primera del TRLPEMM, la delimitada a efectos tarifarios por Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1966, modificada por Orden Ministerial de 7 de junio de 1984.

Subdividiendo en dos zonas dicho espacio de agua:

- "Zona I: o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
- Zona II: o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas".

Dichas aguas son las adscritas al servicio del puerto.

En este sentido, se incluye como Plano 03 del presente documento el Plano identificativo de la zona de aguas actual del puerto si bien se procede a su descripción:

#### Zona I:

Se subdivide en tres áreas claramente diferenciadas.

Dársenas interiores: Superficie de agua que se encuentra delimitada por la línea recta que une la esquina (coordenada A) noroeste más interior del dique de abrigo con el punto (coordenada B) más exterior del muelle perpendicular a la terminal polivalente (Muelle 9).

Desembocadura Río Guadalmedina: Se encuentra delimitada por la línea recta que une el punto (coordenada C) más exterior ubicado al Sur Este del dique del Atraque Margen Izquierda Río Guadalmedina con la coordenada UTM D, ubicado en el punto más exterior del contradique ubicado en su zona Sur-Oeste, siendo las coordenadas de dichos puntos las siguientes:

COORDENADAS ZONA I		
UTM	ABCISAS	COORDENADAS
A	373583.52	4062436.77
В	373313.53	4062651.68
C	372469.92	4062694.74
D	372373.86	4062843.53

Dársena Náutica Dique de Levante: Se ubica en la nueva dársena de embarcaciones deportivas localizada al Este del puerto, por detrás de los atraques de cruceros. El área de agua comprendida entre la línea que une las dos coordenadas siguientes se incluye dentro de la Zona I:

COORDENADAS ZONA I		
UTM	ABCISAS	COORDENADAS
E	373879.56	4063541.48
F	373851.75	4063506.77

La Zona que queda en el interior de las tres áreas delimitadas por las líneas y entre los límites internos de la dársena portuaria, se considerará Zona I del Puerto y dispone de una superficie de 1.148.553 m<sup>2</sup>.

#### Zona II:

La línea definitoria de la Zona II, nace en su zona Este, en un punto de la costa de Málaga (cuyas coordenadas son las detalladas en la siguiente tabla como H) y se desplaza, adentrándose en el mar, manteniendo una línea recta hacia el Sur, hasta la Coordenada I. A partir de esta coordenada y en dirección Oeste, se traza una línea recta hasta el punto de la Coordenada J para, a continuación, desviar su dirección hacia el Norte y alcanzar el punto de la costa con coordenadas G.

Se corresponde con la superficie de agua recogida en el interior de las siguientes coordenadas UTM:

COOR	COORDENADAS ZONA II		
UTM	ABCISAS COORDENADAS		
G	370014.86	4058552.70	
H	379189.06	4064354.83	
Ι	379189.06	4058804.55	
J	370014.86	4053054.79	

La superficie total de aguas de la Zona II asciende a 68.835.348 m<sup>2</sup>.

En consecuencia, la Superficie de Aguas del puerto de Málaga, considerando la Zona I y la Zona II, asciende a 69.983.901 m².

### 4.2. ZONIFICACIÓN FUNCIONAL DEL PUERTO

A continuación se presenta una descripción de las instalaciones existentes en el Puerto de Málaga sobre las que tienen cabida los distintos tráficos del puerto, con objeto de conocer su dimensionamiento actual.

Los muelles comerciales del puerto de Málaga son los siguientes:

- Muelle de Levante: atraques sur y norte
- Dársena Antepuerto: Dique de Levante
- Muelle n
   <sup>o</sup> 1
- Muelle n° 2
- Muelle n° 3

- Muelle nº 4
- Muelle nº 5
- Muelle nº 6
- Muelle nº 7
- Muelle nº 8
- Muelle n° 9
- Atraque Margen izquierda Río Guadalmedina
- Otras zonas

#### 4.3. DESCRIPCIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS FUNCIONALES

### 4.3.1. CARACTERÍSTICAS DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE MÁLAGA

Las características de los principales muelles e infraestructuras existentes son las siguientes:

## MUELLE DE LEVANTE: ATRAQUES NORTE Y SUR

# • Descripción

Estructura de abrigo que solapa en su desarrollo longitudinal con el final del antiguo dique de Levante, articulado en una plataforma que actúa de rótula de unión entre éste y el antiguo Dique de Levante que queda como interior. En esta zona se encuentran las siguientes instalaciones:

- Muelle de Levante.
- Estación Marítima.
- Atraques adosados a la plataforma del morro (norte y sur).
- Dársena náutico-deportiva.

Los usos habituales corresponden a la escala de cruceros turísticos, siendo utilizado también (pero de una manera esporádica) para la estancia de buques en visita o espera.

#### Características

DÁRSENA ANTEPUERTO		
MUELLE DE LEVANTE		
Longitud	555,00 m	
Calado	17,00 m	
Ancho	13,50 m	
ATRAQUE SUR		
Longitud	340,00 m	
Calado	12,00 m	
Ancho	25,00 m	
ATRAQUE NORTE		
Longitud	340,00 m	
Calado	12,00 m	
Ancho	25,00 m	

### • Empleo-Uso

Pasaje

# DÁRSENA ANTEPUERTO: DIQUE DE LEVANTE

# • Descripción

Dique de Levante: Se trata de una estructura de abrigo que se inicia en el entronque con la plataforma del morro y finaliza en la sección inicial del muelle 1. Nos encontramos con las siguientes instalaciones:

- Atracadero adosado (ADL).

Esta zona está dedicada a la escala de cruceros aunque ocasionalmente es usado para el atraque de algún buque en visita o espera.

### • Características

DÁRSENA		
ANTEPUERTO		
ATRACADERO		
ADYACENTE AL		
DIQUE DE LEVANTE		
Longitud	300,00 m	
Calado 11,00 m		
Ancho 23,00 m		

# • Empleo-Uso

Pasaje

• Superficie Terrestre: Muelle de Levante (atraques norte y sur) y Dársena de Antepuerto (Dique de Levante) (m2)

		Depósitos	0
MUELLE DE LEVANTE Y DÁRSENA ANTEPUERTO	Zona I	Viales	63.831
		Resto	54.055
		Total	117.886
	Zona II	Subtotal	17.013
	Total (ZI + Z)	<b>II</b> )	134.899

# MUELLE Nº 1

# • Descripción

Corresponde a la zona portuaria comprendida entre el arranque de la alineación del tronco interno del dique de Levante y la ochava de confluencia de los muelles 1 y 2 (entendiéndose incluida dicha ochava en el Muelle 1). Se dedica a la estancia de embarcaciones deportivas y a los usos del servicio marítimo de la Autoridad Portuaria. El resto de la alineación del muelle se utiliza para el movimiento de otros buques tales como yates, embarcaciones menores, embarcaciones de armamento.... La superficie de tierra del muelle se diferencia en una primera zona que va desde el cantil del muelle hasta 15 metros más adentro, destinada a uso portuario (viales y servicios). El resto se habilita para uso ciudadano salvo una pequeña terminal para pasajeros.

#### • Características

	Longitud	472 m
1ª Alineación	Calado	9,40 m
	Ancho	15,00 m
	Longitud	99,00 m
2ª Alineación	Calado	8,00 m
	Ancho	22,00 m

#### • Empleo-Uso

Yates, Embarcaciones Menores, Embarcaciones de Armamento

### • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 1	Zona I	Depósitos	0
		Viales	8.565
		Resto	46.949
		Total	55.514
	Zona II	Subtotal	0
	Total (Z	ZI + ZII)	55.514

### MUELLE Nº 2

## Descripción

Corresponde a la zona comprendida desde el final de la ochava perteneciente al muelle nº 1 hasta el comienzo de la zona correspondiente al muelle nº 3. El empleo de este muelle es, predominantemente, para la operación de cruceros si bien en otros casos se emplea para el atraque de otro tipo de embarcaciones. La superficie de tierra del muelle se diferencia en los 15 metros reservados para uso portuario que se inician en el cantil del muelle, destinándose el resto a uso ciudadano con la actuación "Palmeral de las Sorpresas" donde se incluye una Estación Marítima.

# Características

Longitud	450,00 m
Calado	10,50 m
Ancho	15,00 m

# • Empleo-Uso

Pasaje y varios

# • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 2	Zona I	Depósitos	0
		Viales	6.750
		Resto	26.700
		Total	33.450
	Zona II	Subtotal	0
	Total (2	ZI + ZII)	33.450

# MUELLE Nº 3

# • Descripción

Incluye a las alineaciones de muelles del testero situado entre las alineaciones de los muelles 2 y 4, así como a la superficie de tierra encerrada por estas alineaciones y el cerramiento exterior del puerto en esta zona que corresponde íntegramente a la fachada portuaria de la Plaza de la Marina. Estos muelles están dedicados a la operación de buques ro-ro, ferrys y cruceros turísticos. En la superficie de tierra se encuentran instalaciones de la Autoridad Portuaria y una Estación Marítima.

#### Características

		Longitud	30,00 m
	1ª Alineación	Calado	9,00 m
3-1		Ancho	91,00 m
3-1		Longitud	120,00 m
	2ª Alineación	Calado	9,00 m
		Ancho	65,00 m
		Longitud	30,00 m
	1ª Alineación	Calado	10,50 m
3-2	Ancho	Ancho	
3-2		Longitud	150,00 m
	2ª Alineación	Calado	10,50 m
		Ancho	25-70 m
3-3	1ª Alineación	Longitud	140,00 m

	Calado	8,50 m
	Ancho	25-70 m
	Longitud	30,00 m
2ª Alineación	Calado	8,50 m
	Ancho	40,00 m

# • Empleo-Uso

- 3-1 1ª y 2ª Alineación: Pasaje y carga rodante
- 3-2 1ª y 2ª Alineación: Pasaje y carga rodante
- 3-3 1ª y 2ª Alineación: Pasaje y carga rodante

### • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 3	Zona I	Depósitos	20.988
		Viales	10.113
		Resto	19.670
		Total	50.771
	Zona II	Subtotal	0
	Total (2	ZI + ZII)	50.771

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
20.988	0	0

#### **MUELLE Nº 4**

#### • Descripción

Abarca esta zona toda la superficie e instalaciones comprendidas entre el límite del muelle nº 3 y la margen izquierda del río Guadalmedina. Se trata de un muelle de poco calado dedicado a la operación de buques de pequeño porte y a través del cual se opera fundamentalmente con mercancía general. También se mueven por este muelle graneles líquidos y, ocasionalmente, graneles sólidos. En el extremo más occidental de la dársena que contornea el muelle se encuentra una concesión de dique flotante. La superficie de tierra adosada está libre, existiendo únicamente en la primera alineación un tinglado para la operación de mercancía. Las superficies existentes están distribuidas entre viales, playas de vías de ferrocarril y zonas de almacenamiento y manipulación. En la parte más septentrional de esta superficie, y haciendo fachada urbana, existen edificaciones correspondientes a instalaciones de la Autoridad Portuaria y a diversas instancias Institucionales con relación con las operaciones portuarias.

#### • Características

	Longitud	30,00 m
1ª Alineación	Calado	7,00 m
	Ancho	50,00 m
	Longitud	120,00 m
2ª Alineación (1º tramo)	Calado	7,00 m
	Ancho	130,00 m
2ª Alineación (2º tramo)	Longitud	342,00 m
	Calado	7,00 m
	Ancho	110,00 m

# • Empleo-Uso

1ª y 2ª Alineación (1º tramo): Carga rodante y mercancía general 2ª Alineación (2º tramo): Mercancía general y graneles líquidos y sólidos

# • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 4	Zona I	Depósitos	39.200
		Viales	5.779
		Resto	22.301
		Total	67.280
	Zona II	Subtotal	1.496
	Total (Z	I + ZII)	68.776

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
35.906	1.247	2.047

# • Instalaciones Especiales de carga y descarga

Propietario	Año construcción	Características
Oil Distribution Terminals	1964	Tubería de descarga de aceites crudos 250 Tm/h. Tubería de descarga de aceites refinados 300 Tm/h. Almacenaje 5782 M3.
A.P. Málaga	1993	Rampa para transbordadores de 7 m. longitud por 30 m. de ancho, con pendiente de 1/14
Olistock	2006	Tubería carga/descarga de aceites crudos. Capacidad de almacenaje: 10.500 m3

# **MUELLE Nº 5**

# • Descripción

Alineación de muelle entre los nº 4 y 6 que es operativo únicamente en su extremo sur donde se dispone de una rampa para buques ro-ro.

#### • Características

	Longitud	25,00 m
	Calado	6,50 m
	Ancho	70,00 m

# • Empleo-Uso

Carga rodante

# • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 5		Depósitos	12.449
	Zono I	Viales	10.592
	Zona I	Resto	6.214
		Total	29.255
	Zona II	Subtotal	566
	Total (ZI + ZII)		29.821

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
11.892	0	557

### Otros datos

El muelle nº 5, dispone de un primer tramo destinado a Armamento con las siguientes características:

	Longitud	85,00 m
5 (1er tramo)	Calado	6,50 m
	Ancho	235,00 m

### MUELLE Nº 6

# • Descripción

El muelle n°6, conjuntamente con el muelle n° 7 constituyen el Transversal de Poniente.

La alineación norte del transversal corresponde a la del muelle nº 6, mientras que la sur constituye el muelle nº 7. Los principales usos habituales de estas instalaciones corresponden a movimiento de graneles y mercancía pulverulenta que pudiera resultar molesta para la actividad urbana.

# Características

	Longitud	100,00 m
1º Tramo	Calado	6,50 m
	Ancho	47,00 m
	Longitud	400 m
2º Tramo	Calado	11,00 m
	Ancho	47,00 m

# • Empleo-Uso

1º Tramo: Graneles sólidos y carga rodante 2º Tramo: Graneles sólidos y líquidos

# • Superficie Terrestre (m2)

		Depósitos	15.917
	Zana I	Viales	2.163
Muella 6	Zona I	Resto	6.605
Muelle 6		Total	24.685
	Zona II	Subtotal	0
	Total (ZI +	ZII)	24.685

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
14.917	0	1.000

# • Instalaciones Especiales de carga y descarga

Propietario	Año construcción	Características
Oil Distribution Terminals	1964	Tubería de descarga de aceites crudos 250 Tm/h. Tubería de descarga de aceites refinados 300 Tm/h. Almacenaje 5782 M3.
Financiera y Minera	1956	Instalación neumática para carga y descarga de cemento a través de silo vertical. Capacidad de carga: 200 Tm/h. Capacidad almacenamiento silo: 5.000 Tm.
A.P. Málaga	1993	Rampa para transbordadores de 7 m. longitud por 30 m. de ancho, con pendiente de 1/14
Agenport	2003	Canalizadora para vagones de graneles, sólidos pulverulentos.
Olistock	2006	Tubería carga/descarga de aceites crudos. Capacidad de almacenaje: 10.500 m3
Hormigones Andaluces, S.L./ Servimad, S.L.	2008	Tolva móvil de recepción de clínker con equipo neumático de trasiego. Capacidad de descarga: 400 Tm/h.
Cementos Antequera, S.A.	2008	Dos tolvas móviles de recepción de clínker con equipo neumático de trasiego. Capacidad de descarga: 800 Tm/h.

# MUELLE Nº 7

# • Descripción

Descrito conjuntamente con el Muelle nº 6

# • Características

Área destinada a GS, GL	
Longitud	340,00 m
Calado	13,50 m
Ancho	45,00 m

Área destinada a Pesca	
Longitud	145,00 m
Calado	9,40 m
Ancho	30,00 m

# • Empleo-Uso

Pesca

Graneles sólidos, líquidos y merc. peligrosas

# • Superficie Terrestre (m2)

	Zona I	Depósitos	9.626
		Viales	1.473
Maralla 7	Zona 1	Resto	4.607
Muelle 7		Total	15.706
Z	Zona II	Subtotal	0
	Total (ZI +	ZII)	15.706

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
8.346	0	1.280

# • Instalaciones Especiales de carga y descarga

Propietario	Año construcción	Características
Oil Distribution Terminals	1964	Tubería de descarga de aceites crudos 250 Tm/h. Tubería de descarga de aceites refinados 300 Tm/h. Almacenaje 5782 M3.
Agenport	2003	Canalizadora para vagones de graneles, sólidos pulverulentos.
Opemar, S.L.	1978	Instalación para trasiego de líquidos. Capacidad de almacenaje: 3.312 m3.
Deoleo	2003	Tubería de carga/descarga de aceites crudos. Capacidad de almacenaje: 3.992 Tm.

Hormigones Andaluces, S.L./Servimad, S.L.	2008	Tolva móvil de recepción de clínker con equipo neumático de trasiego. Capacidad de descarga: 400 Tm/h.
Cementos Antequera, S.A.	2008	Dos tolvas móviles de recepción de clínker con equipo neumático de trasiego. Capacidad de descarga: 800 Tm/h.

### **MUELLE Nº 8**

# Descripción

A continuación se describe no sólo el Muelle 8 sino la totalidad de la Zona pesquera:

El recinto portuario pesquero está constituido por los siguientes elementos:

- Muelle de descarga de la lonja (muelle nº 8, 1ª alineación).
- Edificio de la lonja, en el que se albergan la lonja propiamente dicha, los locales anejos para exportadores y compradores, las oficinas administrativas de la explotación y de los agentes operadores, los servicios higiénicos de trabajadores y usuarios, otros locales auxiliares para servicios de la lonja y otros locales con usos compatibles con los anteriormente señalados.
- La dársena pesquera con todos los demás muelles que la circundan, espigón norte, muelle nº 7, muelle nº 8 (segunda alineación), muelle adosado al dique de Poniente y espigón sur.
- Los tres edificios de locales tipo "S" de quince, ocho y diez, respectivamente, situados en el borde meridional de la Zona, lindando con la escollera de cierre del dique de poniente, que se destinará, fundamentalmente, a almacenamiento de redes y pertrechos de pesca, pero también a otros usos compatibles con él.
- El edificio de la fábrica de hielo.
- Las instalaciones de suministro de combustible a pesqueros, ubicadas, al igual que el edificio anterior, en la 2ª alineación del muelle nº 8.
- La explanada inmediata a los locales tipo "S", dedicada al tendido y reparación de redes.
- El aparcamiento ubicado en el muelle nº 7, de uso portuario.

Todos estos muelles, edificios e instalaciones quedan circunscritos por un polígono cuyos lados son rectas que discurren por el cantil exterior de los espigones Norte y Sur, el eje del vial central del muelle transversal de Poniente (muelle 6 y 7), el eje de la calle que delimita por poniente el edificio de la Lonja, y la escollera de prolongación del espaldón del dique de poniente.

#### Características

1ª Alineación	Longitud	148,00 m	
	Calado	5,00 m	
	Ancho	5,00 m	
	Longitud	135,00 m	
2ª Alineación	Calado	5,00 m	
	Ancho	22,00 m	

# • Empleo-Uso

Zona Pesquera

# • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 8	Zona I	Depósitos	28.878
		Viales	24.752
		Resto	54.873
		Total	108.503

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
28.878	0	0

# **MUELLE Nº 9**

# • Descripción

Terminal polivalente con una superficie de 40 Ha. y que arranca desde el Dique de Poniente desplazándose hasta el muelle nº 8.

### • Características

Muelle 9				
Longitud	717,00 m			
Calado	16,00 m			
Ancho	125,00 m			

Dique Exterior de Poniente				
Longitud	170,00 m			
Calado	16,00 m			
Ancho	13,00 m			

# • Empleo-Uso

Muelle nº 9. Alineación 9.1 y 9.2: Polivalente (principalmente destinado al movimiento de contenedores si bien su uso no es exclusivo)

Muelle nº 9. Alineación 9.3: Carga Rodante (vehículos)

# • Superficie Terrestre (m2)

Muelle 9 Zona I	Depósitos	311.630	
	Zono I	Viales	21.352
	Zona 1	Resto	33.708
	Total	366.690	

# • Área de Depósito

Descubiertos	Cubiertos y Abiertos	Cerrados
193.748	0	0

#### Grúas

Propietario	Tipo	Marca	Energía empleada	Fuerza	Altura sobre BMVE	Rto. en cond. normales	Año de constr.
Noatum	Pórtico	Nöel	Eléctrica	91 Tm	44 m	35 Tm/h	2004
Noatum	Pórtico	Passeco	Eléctrica	91 Tm	44 m	35 Tm/h	2005

# ATRAQUE MARGEN IZQUIERDA RÍO GUADALMEDINA

# • Descripción

Muelle ubicado en la parte trasera de la terminal polivalente que discurre en paralelo a la margen izquierda del río Guadalmedina. Se ha realizado sólo la primera fase con una superficie aproximada de unos 16.500 metros cuadrados.

#### • Características

AMIRG					
Longitud	111,60 m				
Calado	6,75 m				
Ancho	15,20 m				

# • Empleo-Uso

Varios.

# • Superficie Terrestre (m2)

AMIRG	Depósitos	14.833
	Viales	
	Resto	1.696
	Total	16.529

#### **OTRAS ZONAS**

#### Zona de San Andrés

Son los terrenos portuarios situados en la margen derecha del río Guadalmedina. Esta zona no dispone de instalaciones de atraque para buques y únicamente cuenta con superficie de tierra destinada a las operaciones de regulación de depósito de mercancías y a las instalaciones y edificaciones relacionadas con este aspecto de las operaciones portuarias. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Málaga, en sesión de 30 de octubre de 2.008, acordó la cesión gratuita de una parcela de 31.354 metros cuadrados (desafectados por Orden de 21 de mayo de 2.007 del MFOM) a favor del Consorcio para la Construcción del Auditorio de Málaga. En relación a esta parcela, la resolución de la Autoridad Portuaria de Málaga de fecha 21 de mayo de 2014 acordó considerar resuelta la cesión de la gratuita de la parcela en cuestión, revertiendo dicho bien patrimonial a la Autoridad Portuaria de Málaga, dado que han transcurrido más de cinco años sin que la parcela objeto de cesión haya sido destinada al fin o uso previsto según la cláusula sexta del documento de cesión gratuita suscrito en fecha 27 de marzo de 2009 y la desaparición del "Consorcio para la construcción del Auditorio de Música de Málaga".

#### **Zona industrial**

Corresponde a la superficie de terreno situado entre el vial de penetración a pescadería desde el muelle 4 y la margen izquierda del Guadalmedina. En la zona norte se dispone de unos terrenos que constituyen una parte de la superficie industrial del puerto, actualmente ocupadas parcialmente por instalaciones de almacenamiento de graneles líquidos y otras de menor importancia. El resto de la superficie está ocupada por edificaciones varias de uso de la Autoridad Portuaria y de concesionarios.

#### Zona del Espigón de la Térmica

Tal y como se ha indicado previamente, se trata de un espigón ubicado en la Playa de la Misericordia situado enfrente del cruce entre la Calle Pacífico y la Avenida Molière, que se adentra en el mar 273 metros en su alineación mayor.

Dicho espigón, proviene de un derecho concesional aún existente si bien en la actualidad no tiene asignado ningún uso funcional y se encuentra pendiente de extinción.

#### RESUMEN

El siguiente cuadro muestra un resumen de la información descrita previamente en base a una tabla:

Dársenas Comerciales	Longitud	Calado	Ancho	Superficie	Usos Principales
Muelle 1. 1ª alineación	472,00	9,40	15,00		Pasaje y yates
Muelle 1. 2ª alineación	99,00	8,00	22,00	55.514,0	Embarcaciones menores
Muelle 2	450,00	10,50	15,00	33.450,0	Pasaje y varios
Muelle 3-1. 1ª alineación	30,00	9,00	91,00		Pasaje y carga rodante
Muelle 3-1. 2ª alineación	120,00	9,00	65,00	50.771,0	Pasaje y carga rodante
Muelle 3-2. 1ª alineación	30,00	10,50			Pasaje y carga rodante
Muelle 3-2. 2ª alineación	150,00	10,50	25-70		Pasaje y carga rodante
Muelle 3. Testero	38,00	10,50			
Muelle 3-3. 1ª alineación	140,00	8,50	25-70		Pasaje y carga rodante
Muelle 3-3. 2ª alineación	30,00	8,50	40,00		Pasaje y carga rodante
Muelle 4. 1ª alineación	30,00	7,00	50,00		Carga rodante y mercancía general
Muelle 4. 2ª alineación (1º tramo)	120	7,00	130,00	68.776,0	Carga rodante y mercancía general
Muelle 4. 2ª alineación (2º tramo)	342	7,00	110,00		Mercancía general y graneles líquidos
Muelle 5 (1º tramo)	85,00	6,50	235,00	29.521,0	Armamento
Muelle 5 (2º tramo)	25,00	6,50	70,00	29.321,0	Carga rodante
Muelle 6 (1º tramo)	100,00	6,50	47,00	24.685,0	Graneles sólidos y carga rodante
Muelle 6 (2º tramo)	400,00	11,00	47,00		Graneles sólidos y líquidos
Transversal de poniente. Testero	120,00	11,00	0,00		
Espigones dársenas embarcaciones menores	157,00	8,00	5,00		Yates y embarcaciones menores
Dársenas de embarcaciones menores	336,00	5,00	15,00	5.707,0	Yates y embarcaciones menores
Dársena antepuerto. Muelle 7	340,00	13,50	45,00	15.706,0	Graneles sólidos, líquidos y merc. Peligrosas
Muelle 7	145,00	9,40	30,00		Pesca
Muelle 8 (1ª alineación)	148,00	5,00	5,00	108.503,0	Pesca (Lonja)
Muelle 8 (2ª alineación)	135,00	5,00	22,00	100.505,0	Pesca
Dársena antepuerto. Atracad. al D. Levante	300,00	11,00	23,00		Pasaje
Dársena antepuerto. Muelle de Levante	555,00	17,00	13,50	134.899,0	Pasaje
Atraques Sur y Norte	340,00	12,00	25,00		Pasaje
Dársena antepuerto. Muelle 9 (1ª, 2ª y 3ª alineación)	717,00	16,00	125,00	366.690,0	Polivalente (contenedores y otros)
Ro-ro. Dique exterior de poniente	170,00	16,00	13,00	500.030,0	Carga rodante (vehículos)
AMIRG	111,60	6,75	15,20	16.529,.	Varios

# 4.3.2. UTILIZACIÓN DE MUELLES

Con objeto de conocer los tráficos movidos por forma de presentación en los distintos muelles del puerto, y partiendo de datos del año 2013, se presenta el cuadro de utilización de los muelles descritos anteriormente:

Datos de merca		de Muelles 2013. as y Datos de pasajer	os en unidades	
MUELLE / ALINEACIÓN	EMBARQUE		TRANSITO	TOTAL
		ELLE 2		
Pasajeros de cruceros	2.855	2.583	7.055	12.493
-	MU	ELLE 3		
Pasajeros	118.077	147.4848		265.561
Pasajeros de cruceros		3	238	241
Mercancía General	189.505	65.981		255.486
	MU	ELLE 4	'	
Mercancía General	155.439	52.438		207.877
Graneles Líquidos				
	MU	ELLE 6		
Mercancía General	64.159	38		64.197
Graneles Líquidos	18.109			18.109
Graneles Sólidos	469.210	171.380		640.590
	MU	ELLE 7		
Mercancía General	10.004	0		10.004
Graneles Líquidos	35.429	22.846		58.275
Graneles Sólidos	61.186	44.587		105.773
	MU	ELLE 9		
Mercancía General	167.621	99.989	1.048.315	1.315.925
Graneles Sólidos	122.473			122.473
	MUELLE	DE LEVANTE	·	
Pasajeros de cruceros	61	72	10.455	10.588
ATRA	QUE ADOSADO	AL DIQUE DE LEV	ANTE	
Pasajeros de cruceros	1.329	3.169	2.445	6.943
	ATRAQUE NO	ORTE CRUCEROS		
Pasajeros de cruceros	24.090	26.619	214.778	265.487
	ATRAQUE S	SUR CRUCEROS		
Pasajeros de cruceros	5.889	4.261	91.196	101.346
	0000	-BAHIA		
Mercancía General	0	85		85
		TOTAL	L PASAJEROS	662.659
		TOTAL M	IERCANCÍAS	2.798.794

#### 4.3.3. CONCESIONES VIGENTES

El Anejo 02 de este Informe incluye un plano que recoge las concesiones del puerto de Málaga.

Dicho plano muestra la totalidad de las concesiones ubicadas en la Zona A del puerto de Málaga al que habría que añadir la concesión ubicada en la Zona B del citado puerto.

# 4.4. VIALES Y TRAZADO FERROVIARIO INTERIOR: SITUACIÓN ACTUAL

A continuación se procede a realizar una descripción de los viales y el trazado interior del puerto tal como existen en la actualidad.

#### **Viales interiores**

Todos los muelles están enlazados por un sistema de caminos interiores pavimentados con adoquín granítico sobre hormigón o pavimento asfáltico. Estos caminos interiores de enlace entre los muelles tienen anchos variables de 8, 9, 12 y 16 m., en una longitud total de 5.835 m.

El puerto está circundado por una carretera de servicio que permite la conexión con los accesos portuarios, materializados en las llamadas Puertas de San Andrés y de Colón y el acceso a las instalaciones y concesiones del Dique de Levante.

Por otra parte, esta carretera de servicio que bordea y limita toda la zona de servicio del puerto está diferenciada en cinco secciones perfectamente definidas: el paseo de Antonio Machado, la Avenida Manuel Agustín Heredia, el tramo paralelo al Parque de Málaga, el Paseo de la Farola y el acceso al Dique de Levante. Todos estos tramos totalizan un desarrollo de 3.239 metros lineales

Como Anejo 03 se incluye un plano de los viales interiores actuales

#### Trazado ferroviario interior

Desde el acceso exterior se va ramificando un sistema que llega a todos los muelles comerciales, tanto a su zona de maniobra como a la de depósito. La red de vías de ferrocarril, en el Puerto de Málaga, se extiende en 5.602 m. lineales de ancho RENFE, que son propiedad de la Autoridad Portuaria de Málaga.

Como Anejo 04 se incluye un plano del trazado ferroviario actual en el interior del puerto

#### 4.5. DEFINICIÓN DE OBRAS Y ACTUACIONES PREVISTAS

#### 4.5.1. OBRAS PREVISTAS

A continuación se procede a presentar un breve resumen de las diferentes actuaciones que se incluyen dentro del Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria de Málaga aprobadas dentro del Plan de Empresa 2015 y se encuentran en ejecución o ya finalizadas dentro de la Zona de Servicio del Puerto.

Los proyectos son los siguientes

- 1. Mejora canal de acceso a dársenas interiores.
- 2. Remodelación accesos terrestres por San Andrés.
- 3. Aumento de la capacidad estructural del puente ferroviario (convenio ADIF).

A continuación se procede a realizar una breve descripción de los mismos:

#### 1. Mejora canal de acceso a dársenas interiores. (Finalizada)

Forma parte de una serie de actuaciones que van a permitir compensar la pérdida de línea de atraque de los muelles 1 y 2, dotando a la zona de levante con más línea de atraque.

# 2. Remodelación accesos terrestres por San Andrés. (Finalizada la 1ª fase. 2ª fase a desarrollar a partir de 2.019)

El puerto de Málaga está acometiendo una transformación histórica con la que se pretenden lograr unas instalaciones acomodadas a las necesidades actuales y futuras, así como una ordenación acorde con los requerimientos de las distintas actividades a atender.

Este es el objeto del proyecto, el establecimiento de los nuevos accesos a la plataforma de San Andrés desde el Paseo de Antonio Machado, el acceso rodado al puerto comercial mediante dos puentes (uno de nueva construcción y ampliación del existente) y la ordenación de las zonas de distribución y espera en la plataforma, para convertir ésta en un "centro logístico" del puerto.

# 3. Aumento de la capacidad estructural del puente ferroviario (convenio ADIF). (Finalizada)

El acceso de las composiciones ferroviarias desde la red general al Puerto de Málaga se hace a través del puente que cruza el río Guadalmedina, se trata de una estructura metálica isostática de unos 75 m de luz construido a finales del siglo XIX.

El puente está diseñado para acoger dos vías paralelas, si bien en la actualidad la vía situada más al sur se encuentra desmontada y por esa zona discurren tuberías de saneamiento de EMASA, utilizándose tanto para tráficos de entrada como de salida la vía norte.

El puente se encuentra en un estado de cuasi-abandono y se considera necesario proceder a su acondicionamiento y refuerzo estructural urgente para adaptarlo a lo establecido en la instrucción técnica del Ministerio de Fomento del año 2005.

Una vez finalizados los trabajos de refuerzo urgentes contemplados en el informe emitido, en septiembre de 2013, se llegó a la conclusión, de que dichos trabajos eran una solución a corto plazo, ya que estos aseguraban un coeficiente de seguridad superior al 1,3, en todas las secciones, en los supuestos de una velocidad de paso de 10 km/h y una velocidad de viento 180 km/h.

Esta actuación contempla restituir el coeficiente de seguridad de 1,45 que se especifica en la instrucción ITPF-05 para este tipo de estructuras, para ello es necesario acometer una serie de reparaciones y refuerzos, así como, la limpieza y pintado de esta, antes de un año.

# 5. DESCRIPCIÓN USOS PORTUARIOS ACTUALES

### 5.1. INTRODUCCIÓN

En relación a la Zona Terrestre del Puerto, de la legislación existente al respecto de las DEUPs se extrae la relación de usos y actividades permitidas en el dominio público portuario (Art. 72.1) y que son los detallados a continuación:

- a) **Usos comerciales**, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Igualmente, se definirán como **Infraestructura Básica Portuaria** las siguientes infraestructuras, las cuales se subsuman en el "uso complementario", dado el servicio que tales infraestructuras portuarias prestan a los usuarios del puerto:

- Dique de abrigo
- Contradique
- Obras de Defensa
- Escollera

Y finalmente, en base a la Ley de Puertos, incorporamos el **Uso vinculado a la Interacción puerto-ciudad** cuyo objeto, tal como su propio nombre indica, consiste en la designación de espacios destinados a actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Su definición se engloba en los dos últimos párrafos del apartado 1 del artículo 72, los cuales indican que: "En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico".

El ejercicio que se desarrolla a continuación es la identificación de los usos anteriores dentro de cada uno de los muelles e instalaciones disponibles en el puerto de Málaga.

# 5.2. DEFINICIÓN E IDENTIFICACIÓN DE USOS PORTUARIOS POR MUELLE

En el caso que nos ocupa se distinguen los siguientes usos detallados previamente:

- Comercial: Uso que se ubica en áreas específicas de los distintos muelles cuyo objeto sea la operativa portuaria, carga y descarga así como el almacenamiento temporal y/o provisional de mercancías, con independencia del tipo de tráfico del que se trate.
- Pesquero.
- Náutico-Deportivo.
- Complementario o auxiliar. Incluyendo:
  - Las zonas destinadas a almacenamiento de mercancías y a otros usos que por su naturaleza deberían estar preferentemente localizados en la zona de servicio del puerto por su relación directa con la actividad portuaria.
  - Los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley. Esto es, Áreas en las que se ubican los edificios propios de la Autoridad Portuaria y otros Organismos o Entidades Oficiales de cualquier Administración Pública requeridos en el Puerto para el cumplimiento de los fines de su competencia (Soivre, Aduana, Departamentos Ministeriales...) cuyo uso se destina a servicios o sector terciario.
  - Áreas de actividades logísticas.
- Uso vinculado a la Interacción puerto-ciudad.

Igualmente, se definen una serie de Infraestructuras Portuarias Básicas a las que se les asigna un uso complementario.

Los usos definidos incluirán los viarios y los trazados del ferrocarril necesarios para la correcta explotación de las instalaciones portuarias.

De acuerdo con las explicaciones realizadas a lo largo del estudio y de la propia naturaleza del puerto, así como de las razones para su construcción, obtenemos la justificación de usos para las distintas áreas en las que se ha descompuesto la zona de servicio portuaria.

A continuación procede concretar los usos que se ubican en cada uno de los muelles existentes en el Puerto de Málaga. Los usos se asignarán para cada una de las áreas siguientes:

- 1. Dique de Levante
- 2. Muelle no 1
- 3. Muelle n° 2
- 4. Muelle n° 3

- 5. Muelle n° 4
- 6. Muelle n° 5 y Zona Fondo
- 7. Muelle n° 6 y Muelle n° 7
- 8. Muelle nº 8
- 9. Muelle n° 9
- 10. Atraque Margen Izquierda Río Guadalmedina
- 11. Zona de San Andrés

En este sentido, el Plano 07 recoge el conjunto de usos asociados a la situación actual, cuya descripción se recoge a continuación. Se indica previamente que el ejercicio realizado implica, en las superficies correspondientes, el uso predominante de dicha superficie, lo que no exime que esporádicamente se pueda emplear para otros usos:

#### 5.2.1. MUELLE DE LEVANTE Y DIQUE DE LEVANTE

#### Usos:

- Comercial:
  - Area que incluye las estaciones marítimas norte y sur así como sus respectivos atraques y sus zonas operativas adosadas, conjuntamente con la zona del Muelle de Levante.
  - Atracadero Adosado ADL.
- Complementario: Recoge toda la zona del Muelle y Dique de Levante destinadas a viarios, aparcamiento, etc.
- Náutico-Deportivo: Nuevas instalaciones destinadas a puerto deportivo ubicadas al noreste del Muelle de Levante.

#### 5.2.2. MUELLE Nº 1

#### Usos:

- Comercial: Zona que discurre desde el centro del muelle 1 hasta su extremo occidental incluyendo la terminal de pasajeros ubicada en dicho muelle.
- Náutico-Deportivo:
  - Area que se desplaza en paralelo a lo largo del muelle nº 1 desde el final del uso comercial hasta el final del muelle 1, incluyendo la ochava.
  - O El uso predominante será el Recreativo de ahí que se le asocie éste, sin embargo, no es exclusivo dado que en ocasiones se emplea el muelle para, por ejemplo, embarque y desembarque de pasajeros.
- Complementario: Viario paralelo al cantil del muelle usado para el tránsito de vehículos hacia la zona de Levante y viario exterior a la zona vinculada a la interacción Puerto-Ciudad (Paseo de la Farola y Paseo Ciudad de Melilla en su arranque).
- Vinculado a la Interacción Puerto Ciudad: Superficie ubicada entre el Paseo de la Farola y el viario paralelo al cantil del muelle 1.

#### 5.2.3. MUELLE Nº 2

#### Usos:

- Comercial: Franja comprendida entre el inicio del Muelle nº2 en su ubicación próxima al Muelle 3, se desplaza en paralelo hasta la ochava del muelle nº 1. Se incluye igualmente la Terminal de Pasajeros.
- Complementario: Viario paralelo al cantil del muelle usado para el tránsito de vehículos hacia la zona de Levante y viario exterior a la zona vinculada a la interacción Puerto-
- Vinculado a la Interacción Puerto Ciudad: Superficie que se desplaza en paralelo al límite del dominio público portuario a lo largo de toda el área asignada al Muelle nº 2.

#### 5.2.4. MUELLE Nº 3

#### Usos:

- Comercial: Ubicado en las tres alineaciones del Muelle 3 así como la superficie adyacente operativa hasta aproximadamente la ubicación de las oficinas de la Autoridad Portuaria (explanada asociada al muelle nº 3)
- Comercial/Complementario: Comprende la superficie destinada a la Estación Marítima así como una zona anexa a la misma.
- Complementario: Es el área en el que se ubican, entre otras, las instalaciones de la Autoridad Portuaria, aparcamiento....
- Vinculado a la Interacción Puerto Ciudad: Superficie que ocupa el espacio destinado al área de acceso al recinto portuario y cruce distribuidor.

#### 5.2.5. MUELLE Nº 4

#### Usos:

- Comercial: Área que discurre en paralelo al muelle nº 4 incorporando también el área de explanada adyacente al mismo
- Complementario: Es la superficie que arranca en paralelo al uso comercial a lo largo del muelle hasta los viales exteriores al recinto portuario.

#### 5.2.6. MUELLE Nº 5 Y ZONA FONDO

#### Usos:

Comercial: Responde a un área ubicada en el inicio del Muelle 5 en la continuación del final del Muelle nº 4 así como la práctica totalidad de la explanada asignada al muelle 5, incluyendo el dique flotante.

#### 5.2.7. MUELLE Nº 6 Y MUELLE Nº 7

#### Usos:

- Comercial: Se asigna el uso a la práctica totalidad de ambos muelles y la explanada adyacente.
- Complementario: Almacenes ubicados en la zona Este de los muelles 6 y 7

#### 5.2.8. MUELLE PESQUERO

#### Usos:

- Pesquero: Se asigna el uso a la práctica totalidad del muelle y a la explanada adyacente.
- Complementario: Superficie que discurre en paralelo al muelle ubicado al norte de la zona pesquera.

#### 5.2.9. MUELLE Nº 9

#### Usos:

- Comercial: Se asigna el uso a la práctica totalidad del muelle y superficie de almacenamiento.
- Complementario: Superficie que discurre en paralelo a la escollera ubicada al Oeste del Muelle 9.

#### 5.2.10. ATRAQUE MARGEN IZQUIERDA RÍO GUADALMEDINA

## Usos:

- Comercial: Se le asigna a la zona de atraque del muelle.
- Complementario: Toda la superficie trasera a la zona de atraque.

#### 5.2.11. ZONA DE SAN ANDRÉS

Uso complementario a la totalidad de esta superficie, incluidos los viales.

#### 5.2.12. ESPIGÓN DE LA TÉRMICA

Uso complementario a la totalidad de esta superficie.

## 5.2.13. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS BÁSICAS

Dentro del puerto de Málaga se identifican las siguientes infraestructuras básicas (consideradas como uso complementario):

- Dique de abrigo del puerto de Málaga: Localizado al Este del puerto
- Contradique del puerto de Málaga ampliado por la obra de habilitación y mejora de la Dársena exterior y abrigo exterior de San Andrés y
- Escollera:
  - O La ubicada en la zona Sur del puerto, paralela al muelle 9 y bordeando la zona operativa del Atraque Margen Izquierda Río Guadalmedina
  - o La ubicada en las márgenes del río Guadalmedina tanto al Este como al Oeste

#### 5.2.14. CUADRO DE SUPERFICIES

A modo de resumen, las superficies asignadas a cada uno de los usos portuarios determinados por muelles son las siguientes:

Resumen de Superficies de los usos portuarios en la situación actual		
Uso	m <sup>2</sup>	
Comerciales	545.371	
Pesqueros	22.879	
Náutico-Deportivo	26.035	
Complementario	554.743	
Vinculado a Interacción Puerto-Ciudad	78.670	
Comercial/Complementario	6.348	

#### 6. AFECTACIONES Y DESAFECTACIONES

a) Parcela a desafectar en Zona de servicio terrestre:

Se plantea la desafectación de una parcela situada sobre la playa de la Malagueta (2.727 m²) adyacente a los terrenos ocupados por el Real Club Mediterráneo, dado que en la actualidad es zona de playas y parte del paseo peatonal Pablo Ruiz Picasso. Será objeto de un expediente de desafectación conforme a lo establecido en el art. 44 del RDL 2/2011. Para ello, dicha desafectación se debe producir cumpliéndose lo establecido en el artículo 44 del TRLPEMM, conllevando la aprobación de final de tal desafectación por Orden del Ministerio de Fomento la rectificación de la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto contenido en la DEUP.(Plano 09).

b) Superficie a desafectar en la zona de servicio de aguas.

De acuerdo con lo establecido en el art. 60 del Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas, en todo el espacio correspondiente a la zona II de las aguas portuarias, la delimitación norte de las mismas, que en la actualidad se encuentra definida por la línea de costas, debe pasar a la franja paralela a la línea de costa de 200 metros de anchura medida respecto a la Bajamar Máxima Viva Equinoccial para mantener el uso exclusivo de esos metros de zona marítima para el baño y resto de actividades conexas. Consecuencia de lo anterior será objeto de un expediente de desafectación conforme a lo establecido en el art. 44 del RDL 2/2011. Para ello, dicha desafectación se debe producir cumpliéndose lo establecido en el artículo 44 del TRLPEMM, conllevando la aprobación de final de tal desafectación por Orden del Ministerio de Fomento la rectificación de la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto contenido en la DEUP.(Plano 09).

# 7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS

## 7.1. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

### 7.1.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

Se presenta a continuación la propuesta en relación a la zona A (Plano 2). Las principales coordenadas que muestran el límite de la zona de servicio terrestre propuesta son las siguientes:

COORDENADAS ZONA A		
PUNTO	X	Y
1	371780.01	4062496.24
2	371742.12	4062517.53
3	371745.71	4062530.78
4	371700.77	4062553.47
5	371684.80	4062563.62
6	371695.11	4062585.17
7	371678.41	4062595.62
8	371693.46	4062621.88
9	371720.18	4062624.49
10	371898.94	4062781.55
11	372073.95	4063068.17
12	372225.30	4063286.32
13	372221.70	4063289.12
14	372369.38	4063482.84
15	372441.09	4063582.02
16	372438.03	4063604.37
17	372471.01	4063645.73
18	372490.81	4063650.63
19	372506.86	4063669.49
20	372555.74	4063721.43
21	372553.98	4063723.06
22	372594.51	4063769.04
23	372660.10	4063842.04
24	372659.76	4063888.74
25	372706.54	4063888.44

COORDENADAS ZONA A			
PUNTO	X	Y	
26	372780.03	4063970.18	
27	372776.21	4063973.30	
28	372799.09	4063993.57	
29	372831.25	4064034.61	
30	373128.51	4064398.67	
31	373118.31	4064434.93	
32	373143.49	4064442.86	
33	373131.47	4064481.05	
34	373902.55	4064730.23	
35	373871.17	4064466.03	
36	373741.92	4064232.97	
37	373759.84	4064223.14	
38	373822.54	4064236.98	
39	373847.37	4064204.59	
40	373675.65	4064032.20	
41	373689.66	4063989.95	
42	373711.81	4063997.46	
43	373742.91	4063909.98	

La línea que delimita la Zona de Servicio Terrestre propuesta del puerto de Málaga en relación a la Zona de Servicio Terrestre actual cambia debido a la desafectación de los terrenos de la parcela situada sobre la playa de la Malagueta (2.727 m²) adyacente a los terrenos ocupados por el Real Club Mediterráneo, será objeto de un expediente de

desafectación conforme a lo establecido en el art. 44 del RDL 2/2011. Para ello, dicha desafectación se debe producir cumpliéndose lo establecido en el artículo 44 del TRLPEMM, conllevando la aprobación de final de tal desafectación por Orden del Ministerio de Fomento la rectificación de la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto contenido en la DEUP.

Se mantiene fuera de la zona de servicio portuaria la parcela del Auditorio del Palacio de la Música así como el Edificio y el Almacén de Aduanas con las siguientes coordenadas:

COORDENADAS			
ÁREA	PUNTO	X	Y
A. Auditorio	A1	372291.91	4063319.51
	A2	372396.07	4063242.34
	A3	372255.56	4063052.52
	A4	372144.90	4063110.14
	B1	373010.11	4064224.89
B. Edificio de	B2	373031.78	4064219.85
la Aduana	В3	373000.80	4064182.18
	B4	372985.47	4064195.09
	C1	372976.48	4064183.85
C. Almacén de la Aduana	C2	372991.97	4064171.20
	C3	372928.74	4064093.77
	C4	372913.25	4064106.43

La Zona B de servicio terrestre (Espigón de la Térmica) no se ve modificada respecto de la descrita previamente, manteniéndose las mismas coordenadas:

COORDENADAS		
PUNTO	X	Y
44	370990.80	4060676.20
45	370941.10	4060539.55

La superficie terrestre propuesta comprendida en la Zona de Servicio del puerto asciende a  $1.226.997 \text{ m}^2$ 

#### 7.1.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS PROPUESTA

# Zona I:

La Zona que queda en el interior de las tres áreas delimitadas por las líneas y entre los límites internos de la dársena portuaria, se considerará Zona I del Puerto y dispone de una superficie de 1.148.553 m<sup>2</sup>.

COORDENADAS ZONA I		
UTM	ABCISAS	COORDENADAS
A	373583.52	4062436.77
В	373313.53	4062651.68
C	372469.92	4062694.74
D	372373.86	4062843.53
E	373879.56	4063541.48
F	373851.75	4063506.77

#### Zona II:

Por resultar innecesarios para la actividad portuaria, se excluye de la Zona II de aguas la franja de 200 m. paralela a la costa. De este modo, en todo el espacio correspondiente a la zona II de las aguas portuarias, la delimitación norte de las mismas, que en la actualidad se encuentra definida por la línea de costas, debe pasar a la franja paralela a la línea de costa de 200 metros de anchura medida respecto a la Bajamar Máxima Viva Equinoccial, tal y como queda representado en el Plano 04 del presente informe. Consecuencia de lo anterior será objeto de un expediente de desafectación conforme a lo establecido en el art. 44 del RDL 2/2011. Para ello, dicha desafectación se debe producir cumpliéndose lo establecido en el artículo 44 del TRLPEMM, conllevando la aprobación de final de tal desafectación por Orden del Ministerio de Fomento la rectificación de la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto contenido en la DEUP.

La superficie total de aguas de la Zona II asciende a 66.333.172 m<sup>2</sup>.

COORDENADAS ZONA II		
UTM	ABCISAS	COORDENADAS
G	370014.86	4058332.11
H	379189.06	4064100.38
I	379189.06	4058804.55
J	370014.86	4053054.79

En consecuencia, la Superficie de Aguas del puerto de Málaga, considerando la Zona I y la Zona II, asciende a 67.481.725 m<sup>2</sup>.

Se incluye como Plano 04 del presente Informe el Plano identificativo de ambas zonas.

# 8. DESCRIPCIÓN DE USOS PORTUARIOS Y USOS ASIGNADOS EN LA SITUACIÓN PROPUESTA

#### 8.1. DEFINICIÓN E IDENTIFICACIÓN DE USOS PORTUARIOS POR MUELLE

Al igual que se han definido los usos portuarios vigentes, a continuación se presenta un reparto de usos para la solución del puerto propuesta. Dada la situación actual del puerto, con numerosos proyectos sobre la mesa pero aún sin definir, se opta, en algunos casos, por usos mixtos que puedan flexibilizar las actividades a desarrollar:

- Comercial/Complementario.
- Comercial/Complementario/Pesquero.
- Complementario.
- Pesquero/Complementario.
- Náutico-Deportivo/Complementario.
- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad.
- Uso vinculado a la Interacción puerto-ciudad.
- Náutico-Deportivo/Complementario/Interacción Puerto-Ciudad.

En este sentido, el Plano 08 recoge el conjunto de usos asociados a la situación propuesta, cuya descripción se recoge a continuación:

Los usos portuarios se asignan individualizados para cada una de las áreas siguientes:

- 1. Dique de Levante y Muelle de Levante
- 2. Muelle n° 1
- 3. Muelle n° 2
- 4. Muelle nº 3
- 5. Muelle n° 4
- 6. Muelle n° 5 y Zona Fondo
- 7. Muelle n° 6 y Muelle n° 7
- 8. Muelle n° 8 y Muelle n° 9
- 9. Zona Pesquera
- 10. Zona de San Andrés

Indicar, previamente, que la totalidad de la zona de maniobra en los muelles comerciales tendrá la consideración de zona comercial portuaria así como todas aquellas infraestructuras portuarias básicas.

La descripción de los usos es la siguiente:

# 8.1.1. MUELLE DE LEVANTE Y DIQUE DE LEVANTE

El muelle de Levante dispone de 555 metros lineales de atraque con un calado de 17 metros y un ancho de 13,50, diseñado para acoger a los grandes cruceros. En la unión entre el muelle de levante y el antiguo dique de levante se ubica la nueva Estación Marítima. Su superficie

total es de 16.082 m2, con capacidad para gestionar el tránsito de un millón de pasajeros. Consta de dos terminales que actúan como estaciones independientes. Igualmente, se encuentra una explanada de aparcamientos de unos 15.000 m² que en su momento se pensó que sirviera de apoyo a la logística inherente al tráfico de cruceros pero las superficies destinadas para aparcamientos en los accesos a la terminal de cruceros así como la amplia zona de operativa entre los atraques norte y sur y la Estación Marítima hacen que dicha superficie no tenga uso portuario, siendo utilizada como aparcamiento público por los usuarios de la playa colindante a las instalaciones portuarias ya que el carril de acceso no está restringido únicamente a uso portuario.

En dicha zona, se encuentran operativos dos atraques que dan servicio a la Estación Marítima: el sur, que admite cruceros con 294 metros de longitud, con un calado de 12 metros y el norte con 350 metros y el mismo calado que el anterior.

El atracadero adosado al dique de levante admite en la actualidad buques de hasta 300 metros de eslora y 11 metros de calado.

En la unión entre el muelle de levante y el antiguo dique de levante se ha generado una nueva dársena deportiva con una lámina de agua de 9.500 metros cuadrados con atraque para unas 225 embarcaciones

#### Usos:

- O Comercial/Complementario: Área que incluye las estaciones marítimas norte y sur así como sus respectivos atraques y sus zonas operativas adosadas, conjuntamente con la zona del Muelle de Levante y el atracadero adosado al dique de levante.
- o Náutico Deportivo/Complementario: Nuevas instalaciones destinadas a puerto deportivo ubicadas al Nor-Este del Muelle de Levante.
- O Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Carril de acceso paralelo al Dique de Levante que se inicia a la altura de la Farola y desemboca en la zona destinada a interacción Puerto-Ciudad dando continuidad a la franja que bordea y limita toda la zona de servicio del puerto y que desemboca en las terminales marítimas y en la parcela destinada a interacción Puerto-Ciudad dando servicio tanto al tránsito portuario como al ciudadano.
- o Interacción Puerto-Ciudad: Recoge toda la plataforma del Dique de Levante entre la zona Náutico-Deportiva, Complementaria y Comercial/Complementaria, que enlaza con el carril de acceso que va paralelo al Dique de Levante destinada a recoger un proyecto singular.

#### 8.1.2. MUELLE Nº 1

La primera alineación dispone de 472 metros lineales de atraque con calado máximo de 9,40 m. y la segunda alineación tiene 99 m. de longitud y 8 metros de calado. Dado que este muelle se encuentra muy próximo a la zona urbana, desde hace tiempo no se destina al tráfico de

mercancías dadas las molestias que puede acarrear y es por ello que se ha desarrollado el proyecto ciudadano Muelle Uno Sea Shopping.

### Usos:

- Comercial/Complementario: Terminal de cruceros ubicada en la zona del muelle 1.
- Complementario: Viario paralelo al cantil del muelle usado para el tránsito de vehículos hacia la zona de Levante
- Náutico-Deportivo/Complementario: Uso que se ubica en paralelo a lo largo de todo el muelle. Este será el uso predominante del área concreta del muelle si bien no es exclusivo dado que aquellas ocasiones en que así se requiera, se podrá emplear para buques de larga estancia, armamento, embarcaciones auxiliares....
- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Viario que bordea la zona vinculada a la interacción Puerto-Ciudad.
- Vinculado a la Interacción Puerto Ciudad: El resto de superficie ubicada dentro del área del muelle 1 se asocia a dicho uso.

#### 8.1.3. MUELLE Nº 2

Tiene 450 metros lineales de atraque con 10,50 m. de calado, siendo muy solicitado para el atraque de cruceros turísticos dada su proximidad al centro urbano de la ciudad.

Se ha llevado a cabo en el mismo una operación puerto-ciudad denominada "Palmeral de las Sorpresas" que sirve de unión entre el centro de la ciudad y la actuación desarrollada en el muelle 1. En esta actuación se ha construido una pequeña terminal de pasajeros para dar servicio a los buques que atraquen en el muelle, así como dos edificios destinados a uso cultural.

#### Usos:

- Comercial/Complementario: Desde el inicio del Muelle nº2 en su ubicación próxima al Muelle 3, se desplaza en paralelo 240 m a lo largo del mismo, dirección Noreste. Se incluye igualmente la Terminal de Pasajeros.
- Complementario: Viario paralelo al cantil del muelle usado para el tránsito de vehículos hacia la zona de Levante.
- Náutico-Deportivo/Complementario: Desde el final del uso comercial hasta la ochava del muelle nº 1 dada la ocupación que tiene en la actualidad con grandes yates que atracan en nuestras instalaciones, si bien no es exclusivo dado que en aquellas ocasiones en que así se requiera, se podrá emplear para buques de larga estancia, armamento, embarcaciones auxiliares....
- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Viario que bordea la zona vinculada a la interacción Puerto-Ciudad.
- Vinculado a la Interacción Puerto Ciudad: Superficie que se desplaza en paralelo al límite del dominio público portuario a lo largo de toda el área asignada al Muelle nº 2 hasta el límite de los otros dos usos.

#### 8.1.4. MUELLE Nº 3

Tiene tres zonas diferenciadas de atraque que suman un total de 538 metros de longitud y calados que oscilan entre 8,50 y 10,50 m. En cada una de sus tres alineaciones se ubica una pasarela hidráulica móvil que conecta directamente con la Estación Marítima.

Dispone de un total de 20.988 metros cuadrados para depósitos que, debido a sus características, se destina al servicio de pasajeros y mercancías con el norte de África.

### Usos portuarios:

- Comercial/Complementario: Ubicado en las tres alineaciones del Muelle 3 así como la superficie operativa hasta aproximadamente el establecimiento de las oficinas de la Autoridad Portuaria (explanada asociada al muelle nº 3) así como la superficie destinada a la Estación Marítima.
- Complementario: Es el área en el que se ubican, entre otras, las instalaciones de la Autoridad Portuaria, aparcamiento, etc.
- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Viario que bordea la zona vinculada a la interacción Puerto-Ciudad.
- Vinculado a la Interacción Puerto Ciudad: Superficie que ocupa el espacio destinado a la puerta de entrada al recinto portuario.

#### 8.1.5. MUELLE Nº 4

Tiene una longitud de 462 metros con calado máximo de 7. Dispone de una superficie abierta para depósitos de 1.247 m² de superficie cubierta y abierta y de 2.047 m² de superficie de almacenes con 6,10 metros de altura.

Rampa para tráfico ro-ro de 7 metros de longitud por 30 de ancho con pendiente de 1/14.

En el mismo se ubican las dependencias de la Aduana (tanto administrativas como un almacén de apoyo) y la Guardia Civil aunque hay firmado un Protocolo de colaboración entre la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y la Autoridad Portuaria de Málaga en virtud de la cual, dos parcelas ubicadas en el Muelle número 4 del puerto de Málaga y actualmente bajo titularidad de la Administración General del Estado se canjean por una superficie de terreno ubicada en el Muelle de Heredia integrado dentro del Dominio Público portuario de forma que se permuta la superficie de las dos parcelas iniciales por la superficie actualmente bajo titularidad portuaria.

#### Usos portuarios:

- Comercial/Complementario: Área que discurre en paralelo al muelle nº 4 e incorpora el área de explanada adyacente al mismo.

- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Es la superficie que arranca en paralelo al uso Comercial/Complementario a lo largo del muelle destinada a una actuación singular. Se incluyen los viales de borde.

#### 8.1.6. MUELLE Nº 5 Y ZONA FONDO

Muelle de 110 metros de longitud y calado de 6,50 metros. En tierra, dispone de una superficie de 4.000 m² y una grúa torre capaz de mover 5 toneladas a 55 metros de distancia y 12 toneladas a pie de muelle.

En la lámina de agua, cuenta con un Dique Flotante que admite buques de hasta 150 metros de eslora, tiene un calado máximo exterior de 11,15 m. e interior de 6 metros y una fuerza ascensional de 7.500 toneladas.

Se asignan los siguientes usos:

- Comercial/Complementario: Área que ocupa la práctica totalidad de la explanada asignada al muelle 5, incluyendo el dique flotante.
- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Viario que bordea la zona Comercial/Complementaria.

## 8.1.7. MUELLE Nº 6 Y MUELLE Nº 7

El muelle nº 6 tiene una longitud total de 560 metros con calado de 11 m. y el nº 7 dispone de 400 metros lineales de atraque con 13,50 m. de calado. Para superficie descubierta, en el primero de ellos hay 14.917 m² y en el nº 7, 9.326 metros cuadrados. Al ser los muelles más alejados de la ciudad, son los que son usados para el tráfico de graneles.

Se asigna el uso exclusivo de Comercial/Complementario.

#### 8.1.8. MUELLE PESQUERO

Los distintos muelles de la dársena pesquera suman un total de 727 metros de longitud para atraques con unos calados que oscilan entre los 3,80 y 5,00 metros. En esta dársena se encuentra la Lonja que tiene una superficie total de 4.732 metros cuadrados. El resto de instalaciones para la industria de la pesca, comercio, envasado, saladeros y tendido de redes, ocupan una superficie total de 9.524 m². Se sitúan, igualmente, dos almacenes frigoríficos y una fábrica de hielo.

Se asignan los siguientes usos:

- Comercial/Complementario: Zona de apoyo a la superficie pesquera.

- Pesquero/Complementario: Se asigna el uso a la práctica totalidad del muelle y superficie de almacenamiento, salvo una zona que se asigna a un uso distinto.

#### 8.1.9. MUELLE Nº9

Cuenta con un total de 366.690 metros cuadrados de superficie y dispone de una línea de atraque de 717 metros y 170 metros de muelle ro-ro con un calado de 15,50 m.

Uso exclusivo Comercial/Complementario.

## 8.1.10. ATRAQUE MARGEN IZQUIERDA RÍO GUADALMEDINA

Muelle ubicado en la parte trasera de la terminal polivalente que discurre en paralelo a la margen izquierda del río Guadalmedina. Se ha realizado sólo la primera fase con una superficie aproximada de unos 16.500 metros cuadrados, 111,60 metros de longitud y un calado de 6,75 metros.

Uso exclusivo Comercial/Complementario/Pesquero con la idea de trasladar en un futuro la actividad pesquera para poder acometer futuros planes de desarrollo de las instalaciones portuarias en la zona actual del muelle pesquero.

#### 8.1.11. ZONA SAN ANDRÉS

Son los terrenos portuarios situados en la margen derecha del río Guadalmedina. Esta zona no dispone de instalaciones de atraque para buques y únicamente cuenta con superficie de tierra destinada a las operaciones de regulación de depósito de mercancías y a las instalaciones y edificaciones relacionadas con este aspecto de las operaciones portuarias.

En las inmediaciones se encuentra una zona de mar que será destinada a una futura instalación náutico-deportiva.

Se asignan tres usos que son los siguientes:

- Comercial/Complementario:
  - o Puentes que cruzan el río Guadalmedina.
  - Explanada ubicada en la parte trasera de la zona Norte de la futura Instalación Náutico-Deportiva.
- Complementario/Interacción Puerto-Ciudad:
  - o Superficie que discurre en paralelo a la frontera del dominio público portuario.
- Náutico-Deportivo/Complementario/Interacción Puerto-Ciudad: Zona anexa a la futura Marina Deportiva de San Andrés en la que se destinarán actuaciones de apoyo a la industria náutico-deportiva y de ocio.

## 8.1.12. ESPIGÓN DE LA TÉRMICA

Su uso se define como Complementario.

#### 8.1.13. INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS BÁSICAS

Se incluyen dentro de este apartado, las superficies siguientes, las cuales tendrán uso complementario:

- Dique de abrigo del puerto de Málaga: Localizado al Este del puerto.
- Contradique del puerto de Málaga: en su zona Oeste y
- Escollera:
  - O La ubicada en la zona Sur del puerto, paralela al muelle 9 y bordeando la zona operativa del muelle pesquero.
  - o La ubicada en las márgenes del río Guadalmedina tanto al Este como al Oeste.

#### 8.1.14. CUADRO DE SUPERFICIES

En consecuencia, y a modo de resumen, las superficies destinadas a cada uno de los usos portuarios determinados son las siguientes:

Resumen de Superficies de los usos portuarios en la situación futura	
Uso	m <sup>2</sup>
Comercial/Complementario	747.837
Pesquero/Complementario	22.879
Comercial/Complementario/Pesquero	17.051
Náutico-Deportivo/Complementario	29.649
Complementario	103.768
Vinculado a Interacción Puerto-Ciudad	110.717
Complementario/Interacción Puerto- Ciudad	175.654
Náutico- Deportivo/Complementario/Interacción Puerto-Ciudad	23.764

José Moyano Retamero

Director

Javier Artola Santos

. Jesús Peña Martín

Jefe D. Dominio Público

Jefe D. Planificación y Desarrollo