

1. Disposiciones generales

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

DECRETO 351/2011, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería y se crea su comisión de seguimiento.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, conforme dispone el artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio. Por otro lado, el artículo 47.1.1.^a de dicho Estatuto reconoce a la Comunidad Autónoma de Andalucía la competencia exclusiva sobre el procedimiento administrativo derivado de las especialidades de la organización propia de la Comunidad Autónoma, la estructura y regulación de los órganos administrativos públicos de Andalucía y de sus organismos autónomos.

En ejercicio de esta competencia, el Consejo de Gobierno, mediante Decreto 521/2008, de 9 de diciembre, acordó la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez redactado el documento del Plan, se ha dado cumplimiento a los trámites de información pública y de audiencia, previstos en el artículo 13.5 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Así mismo, se ha cumplimentado en la tramitación del Plan el procedimiento de evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

El Plan ha sido conocido e informado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, conforme a lo previsto en el artículo 7.4 del Decreto 521/2008, de 9 de diciembre.

En su virtud, a propuesta de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda, conforme al artículo 21.3 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en relación con el Decreto 407/2010, de 16 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, y en el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y por el artículo 3.1.b) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, una vez examinado el Plan por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 29 de noviembre de 2011,

D I S P O N G O

Artículo 1. Aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería.

Se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería que se inserta a continuación de este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Almería, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Níjar, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar y Viator.

Artículo 2. Creación, composición y funciones de la Comisión de Seguimiento del Plan.

1. Se crea, adscrita a la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en el Capítulo II del Título IV de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, y a las de carácter básico recogidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en este Decreto.

2. La Comisión de Seguimiento estará presidida por la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, que ostentará el voto de calidad en caso de empate; e integrada, además, por las siguientes personas miembros:

a) Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Almería, que desempeñará la Vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.

b) Titular de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en Almería.

c) Titulares de los siguientes órganos directivos centrales de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda: Secretaría General de Vivienda, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Carreteras y Dirección General de Transportes.

d) Una en representación de cada una de las Consejerías competentes en materia de Hacienda y Administración Pública; Educación; Economía, Innovación y Ciencia; Empleo; Salud; Agricultura y Pesca; Turismo, Comercio y Deporte; Cultura y Medio Ambiente, designadas en cada caso por la persona titular de la Consejería que corresponda. Dichos representantes deberán ostentar, al menos, el rango de Director o Directora General en la Consejería correspondiente, o bien ser la persona titular de la Delegación Provincial en Almería de la respectiva Consejería.

e) Una en representación de la Administración General del Estado.

f) Una en representación de la Diputación Provincial de Almería, designada por la persona titular de su Presidencia.

g) Las que ostenten la Alcaldía de los Ayuntamientos de los municipios incluidos en el ámbito del Plan.

3. En la designación de las personas integrantes de la Comisión de Seguimiento que no formen parte de la misma en razón de su cargo, deberá respetarse el principio de representación equilibrada de mujeres y hombres, conforme a lo establecido en el artículo 19.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre.

4. La persona titular de la Presidencia nombrará, de entre el personal funcionario adscrito a la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en Almería, perteneciente a un Cuerpo para cuyo ingreso se requiera titulación superior, a la persona que desempeñe la Secretaría, así como su suplente, que actuarán con voz pero sin voto.

5. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 93.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, en los casos de vacante, ausencia, enfermedad u otra causa legal, la persona titular de la Presidencia será sustituida por la titular de la Vicepresidencia o, en su defecto, por el miembro de la Comisión que perteneciendo a la Administración de la Junta de Andalucía tenga mayor jerarquía, antigüedad en el órgano al que representa y edad, por este orden, de entre sus componentes.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justificada, las personas miem-

bros titulares de la Comisión de Seguimiento serán sustituidas por quienes designen expresamente como suplentes para las sesiones correspondientes.

6. Corresponde a la Comisión de Seguimiento conocer los instrumentos de planificación que se formulen en desarrollo y ejecución del Plan, así como informar las Actualizaciones y los Informes de Seguimiento del Plan, previstos en los artículos 9 y 10 de su Normativa.

Disposición adicional primera. Prevalencia de las determinaciones de aplicación directa.

De conformidad con lo previsto en el artículo 23.1 y 4 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería que sean de aplicación directa prevalecerán, desde su entrada en vigor, sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico general vigente en el ámbito de dicho Plan.

Disposición adicional segunda. Relación con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Conforme a lo establecido en el artículo 18.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, las determinaciones de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales cuyo ámbito de aplicación coincida total o parcialmente con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería prevalecerán sobre las del citado Plan en las materias reguladas por dicha Ley.

Disposición adicional tercera. Habilitación para el ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento.

Se habilita a la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda a dictar las Resoluciones que sirvan de fundamento para el inicio y el adecuado ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería.

Disposición adicional cuarta. Comunicación al Parlamento de Andalucía.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, se dará cuenta al Parlamento de Andalucía del Plan objeto de aprobación por el presente Decreto.

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 11.1.d), 21 y 23.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del planeamiento urbanístico general vigente de los municipios de la aglomeración urbana de Almería deberán adaptarse a las del Plan de Ordenación del Territorio que se aprueba por el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de este.

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios que, según el artículo 1 del presente Decreto integran el ámbito territorial del Plan, estuvieran formulándose a la entrada en vigor de este Decreto, deberán adaptarse a las determinaciones del Plan que mediante el mismo se aprueba, con independencia del grado de tramitación que hubieran alcanzado.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en este Decreto y, expresamente, en el ámbito que comprende el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería, quedan sin efecto las determinaciones que, respecto a dicho ámbito, vienen contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Almería, aprobado por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 25 de abril de 1987, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Desarrollo y ejecución.

Se autoriza a la Consejera de Obras Públicas y Vivienda para dictar cuantas disposiciones precise la ejecución y desarrollo de este Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 29 de noviembre 2011

JOSÉ ANTONIO GRIÑÁN MARTÍNEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

JOSEFINA CRUZ VILLALÓN
Consejera de Obras Públicas y Vivienda

ANEXO

**PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA**

MEMORIA INFORMATIVA

1. INTRODUCCIÓN

La aglomeración urbana de Almería, conformada por los municipios de Almería, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Níjar, Pechina, Rioja Santa Fe de Mondújar y Viator, es un territorio abierto al mar Mediterráneo, con 1.159 Km² de superficie, situado en el sur de la provincia, entre los ámbitos del Poniente y Levante almeriense.

Con una población de 251.780 habitantes, repartida en dos comarcas naturales, el Bajo Andarax y el Campo de Níjar, presenta una fuerte centralidad en su capital Almería, donde se localizan la totalidad de los equipamientos supra-municipales.

La aglomeración presenta como activos característicos, la centralidad urbana de la capital provincial y la presencia del Parque Natural Cabo de Gata, un espacio de gran valor ambiental cuya declaración ha condicionado los usos en su interior permitiendo mantener en estado natural gran parte del litoral del ámbito.

El sur de la provincia de Almería es una de las zonas más dinámicas de Andalucía, como se pone de manifiesto en la evolución de los indicadores socioeconómicos y demográficos.

Este crecimiento económico, motivado principalmente por la expansión y consolidación de la agricultura intensiva de invernadero y su sector industrial auxiliar asociado, ha conllevado una dinámica de crecimiento urbanístico que, en el caso de la aglomeración urbana, se ha difundido hacia los municipios no litorales ubicados al norte de la capital provincial.

Como factores claves en esta transformación, destacan las actuaciones en materia de carreteras, en particular la A-92 y la A-7 que atraviesan el territorio de norte a sur y de este a oeste, que han cambiado sustancialmente la accesibilidad del territorio, y la expansión de sectores económicamente muy dinámicos, como la moderna agricultura bajo plástico, y, en segundo término, del turismo.

Este proceso transformador se está produciendo sobre un soporte físico de una gran calidad ambiental. La declaración del Parque Natural del Cabo de Gata ha garantizando el mantenimiento de los suelos de mayor atractivo turístico, principalmente los del litoral, y ha derivado las presiones de crecimiento a los núcleos urbanos incluidos en el parque y a los territorios contiguos.

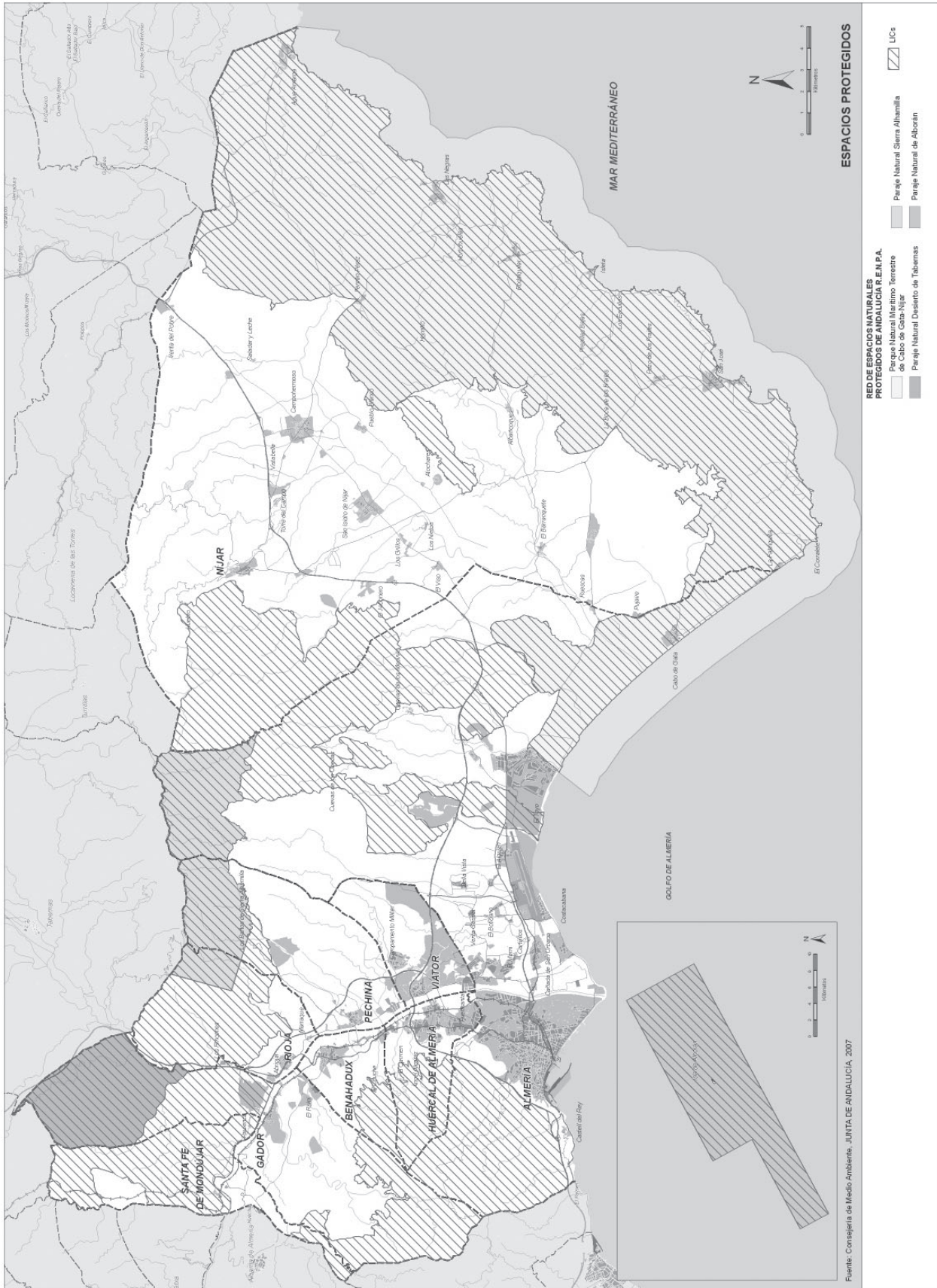
Estas cuestiones obligan a abordar importantes desafíos en la ordenación territorial, ya que es necesario compatibilizar la gestión ecológica que demanda el ámbito, con unas particularidades muy definidas, con el desarrollo económico del mismo.

Las características del ámbito y los procesos que en él se desarrollan permiten establecer las líneas de diagnóstico que se presentan a continuación.

Municipio	Pob. 2010	%	Sup. (Km ²)	%
Almería	190.013	75,46	296,21	25,55
Benahadux	4.059	1,61	16,62	1,43
Gádor	3.225	1,28	87,67	7,56
Huércal de Almería	15.628	6,21	20,93	1,81
Níjar	28.242	11,21	599,77	51,74
Pechina	3.720	1,48	46,06	3,97
Rioja	1.361	0,54	36,40	3,14
Santa Fe de Mondújar	489	0,19	34,87	3,01
Viator	5.043	2,00	20,62	1,78
TOTAL	251.780	100	1.159,15	100

Fuente: Elaboración datos Padrón Municipal, INE 2010.





2. LA AGLOMERACIÓN COMO CONCEPTO GEOGRÁFICO Y ECOLÓGICO

2.1. Las pautas del territorio natural

El territorio de la aglomeración urbana de Almería presenta una importante riqueza botánica, biológica, geomorfológica y paisajística, a la que se añade su interés etnológico.

El ámbito del Plan alberga los Espacios Naturales Protegidos, (también catalogados como Lugares de Interés Comunitario) del Parque Natural Marítimo Terrestre de Cabo de Gata-Níjar, en los municipios de Almería y Níjar, el Paraje Natural de Sierra Alhamilla, (Almería, Pechina y Rioja), Paraje Natural del Desierto de Tabernas (Gádor), y Paraje Natural de Alborán (Almería); incluye también el Lugar de Interés Comunitario de *Sierra de Gádor y Enix*, que afecta a los municipios de Almería, Huércal de Almería, Benahadux y Gádor, *Piedemonte y Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla*, en los municipios de Níjar, Almería, Gádor, Pechina y Rioja y la *Serrata de Níjar*, que afecta exclusivamente al municipio de Níjar. En términos numéricos, los Espacios Naturales Protegidos preservan el 32% del territorio, y las Zonas de Interés Comunitario no incluidas en los anteriores, el 20%; ello significa que más de la mitad del ámbito se encuentra afectado por cautelas ambientales.

Gran parte de los espacios anteriores estaban ya incluidos en el Catálogo del Plan Especial del Medio Físico de la Provincia de Almería aprobado en el año 1987, con protección integral (la Sierra del Cabo de Gata y los Complejos Litorales excepcionales de Cabo de Gata-Los Genoveses y las Dunas del Cabo de Gata), si bien este Plan reconoció también como paisaje agrario singular la Vega Baja del Andarax, que calificó de protección especial compatible.

La característica geológica primordial del territorio es la gran diversidad de rocas que lo conforman, distribuidas en diferentes unidades, que comprenden episodios geológicos, algunos de ellos con representación única en esta región. El importante número de lugares clave en términos geológicos por su interés científico, didáctico o turístico (georrecurso culturales), reafirma la riqueza del patrimonio geológico regional.

La geomorfología está marcada por su esquema geológico que se traduce en una acusada orografía en la zona terrestre, con presencia de importantes relieves –Sierra de Gádor y Sierra Alhamilla– que se corresponden a las distintas unidades béticas, y un ámbito “marino-litoral” de acusada irregularidad, con plataformas y macizos elevados de naturaleza volcánica (Sierra de Cabo de Gata y la Serrata), y procesos de erosión fluvial. En la costa, alternan los acantilados y las formas más o menos abruptas, con otras de suave morfología, extensas playas, sistemas dunares y albuferas. Los elementos se van acoplando dibujando la geometría del territorio y algunas de las unidades identitarias del paisaje de la aglomeración.

La red hídrica viene determinada por la presencia del río Andarax que nace en las cotas más altas de la vertiente sur de Sierra Nevada y se desarrolla en tres tramos diferencia-

dos, de los cuales el Bajo Andarax corresponde al ámbito del Plan, con una longitud de 40 kilómetros y una pendiente exigua, en torno al 1%, a lo largo de su recorrido. Su red de desagüe ha sido el soporte hídrico básico del territorio, tanto como alimentadora de los acuíferos de los que se nutren los numerosos pozos existentes a lo largo de sus ramblas y ríos, como aportadora de riegos por inundación a las vegas adyacentes, aprovechando sus avenidas.

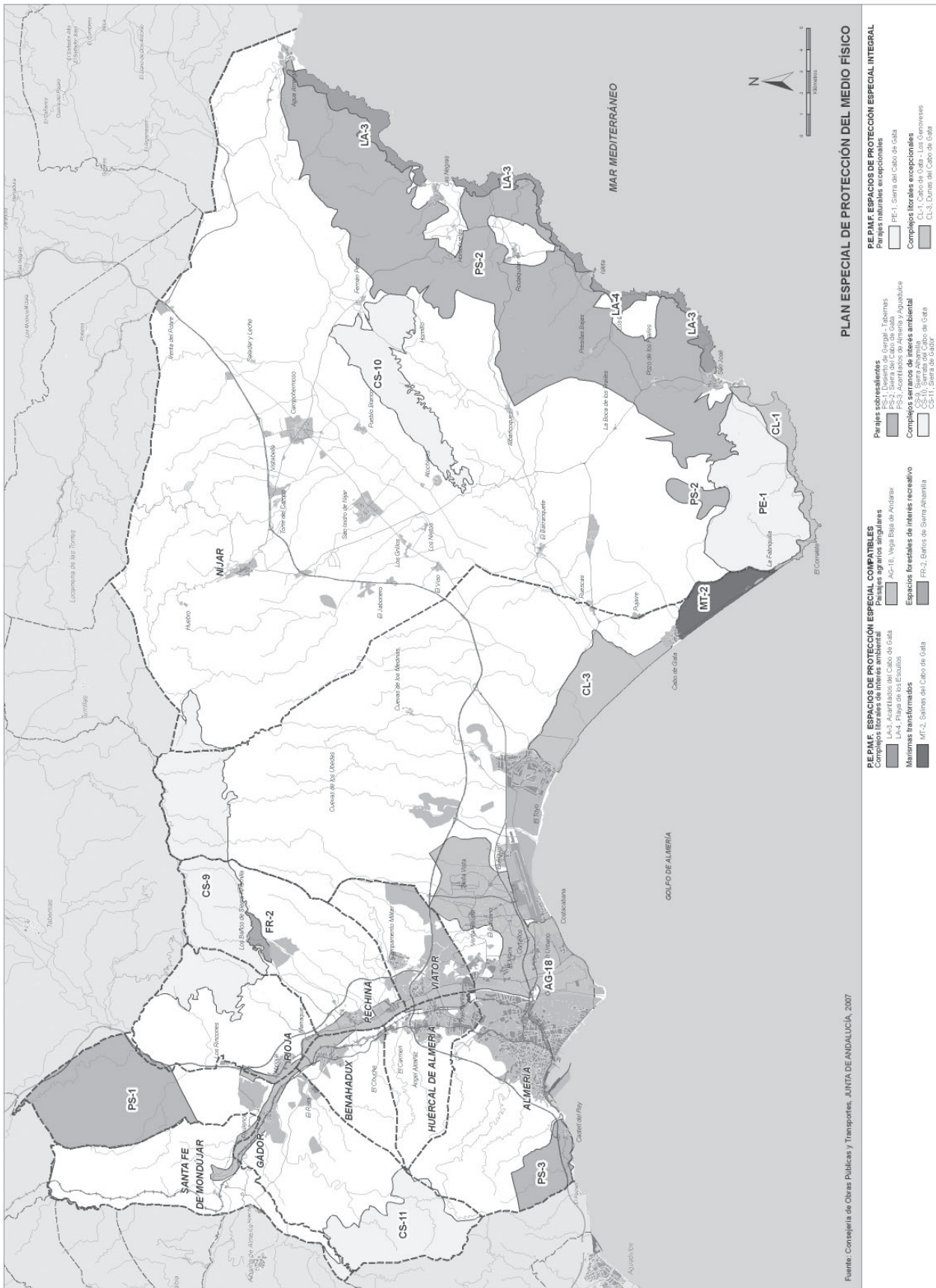
Tanto el curso principal como sus tributarios participan del carácter subtropical mediterráneo, es decir, una alimentación básica pluvial, acusada irregularidad interanual e importantes crecidas esporádicas en otoño e invierno, algunas de las cuales han supuesto graves inundaciones, recordadas históricamente en la comarca. En su curso bajo, la amplitud del valle se incrementa y las zonas de llanura aluvial están conquistadas por plantaciones de naranjos. Este sector recibe un sinfín de barrancos procedentes, tanto de Sierra de Gádor, como Alhamilla, pero de escasa importancia para su alimentación. Próximo a la desembocadura, adquiere la singular morfología del delta, formando un cono deltaico extraordinariamente apuntado, históricamente ocupado en su casi totalidad por los terrenos cultivados de las Vegas de Acá, en la margen derecha del cauce, y de Allá, en la margen izquierda, ahora en fase progresiva de urbanización.

El Campo de Níjar, segunda comarca natural incluida en el ámbito del Plan, es drenada por las ramblas del Campo, cursos intermitentes con gran capacidad de erosión y transporte que adquieren gran personalidad en el paisaje, recorriéndola en un entramado de cauces paralelos entre sí, sin capacidad para captar los próximos, por la escasez de precipitaciones, y determinar un embrión de jerarquización. Únicamente la rambla del Artal, el curso más importante del Campo de Níjar que discurre en dirección sudoeste por la depresión dejada entre Sierra Alhamilla y la Sierra de Gata, presenta una cierta jerarquía.

La importancia de las aguas subterráneas en este territorio ha sido determinante, y estos recursos han sido, históricamente, el soporte de casi la totalidad de las actividades económicas de la aglomeración.

La hidrogeología del ámbito sigue las pautas de su estructura geológica, con un modelo muy repetido en el conjunto de la cuenca Sur. En las áreas montañosas del interior se encuentran los acuíferos carbonatados de los que nacen numerosos ríos; los recursos allí generados discurren posteriormente sobre las cuencas medias, con predominio de afloramientos impermeables; finalmente en los cursos bajos, próximos a la costa, se encuentran formaciones detríticas permeables o muy permeables de origen aluvial y, en ocasiones, deltaico. En el ámbito del Plan aparecen acuíferos muy desarrollados, carbonatados y detríticos en la cuenca del Andarax, y detríticos en todo el Campo de Níjar.

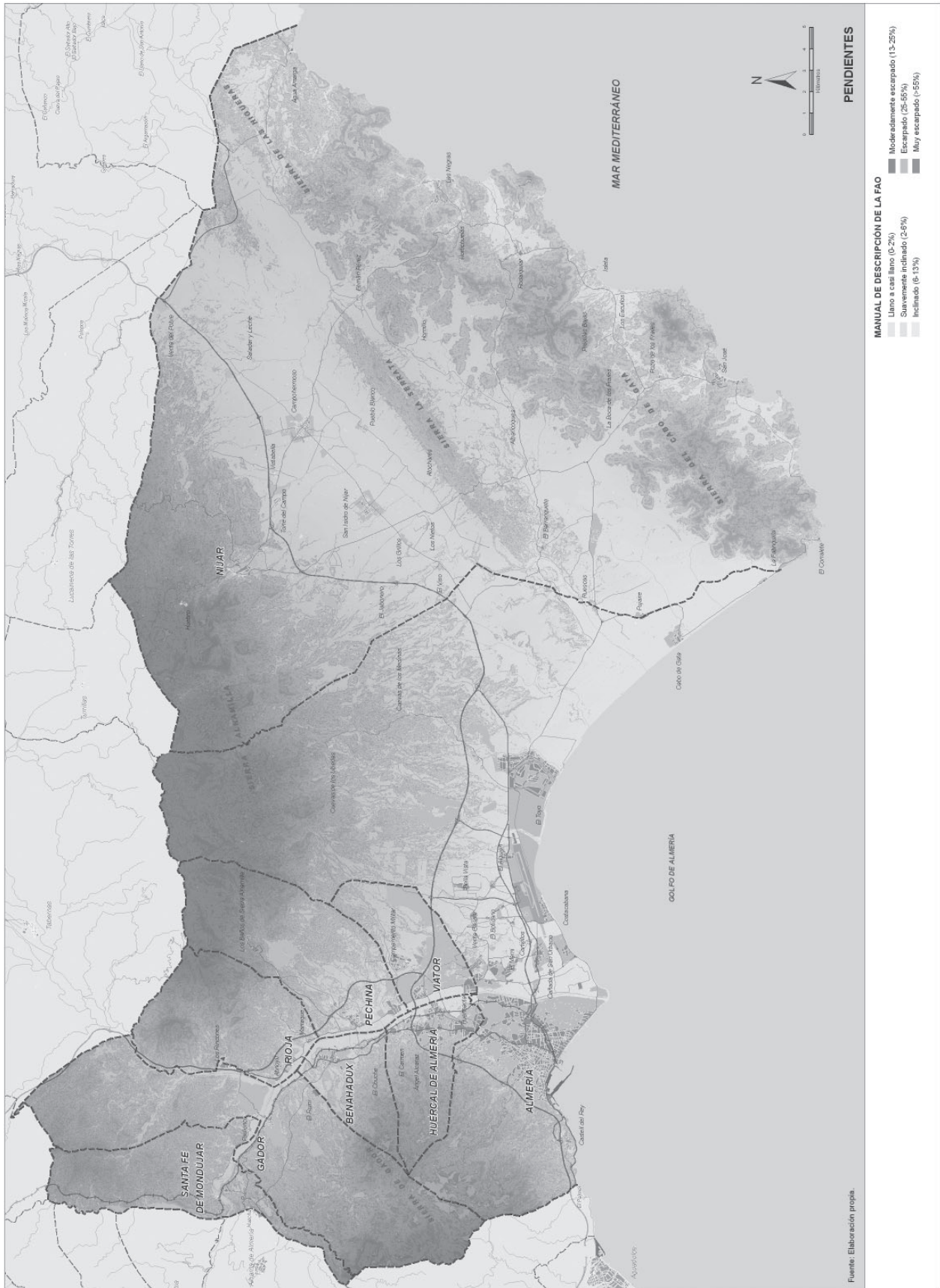
La capacidad agrológica de los suelos se ve muy limitada por las condiciones de aridez climática, la abrupta fisiografía y su baja fertilidad general. Sin embargo, el aporte de sustratos para el cultivo en invernadero (arena), o incluso la supresión del mismo (cultivos hidropónicos), junto con el riego

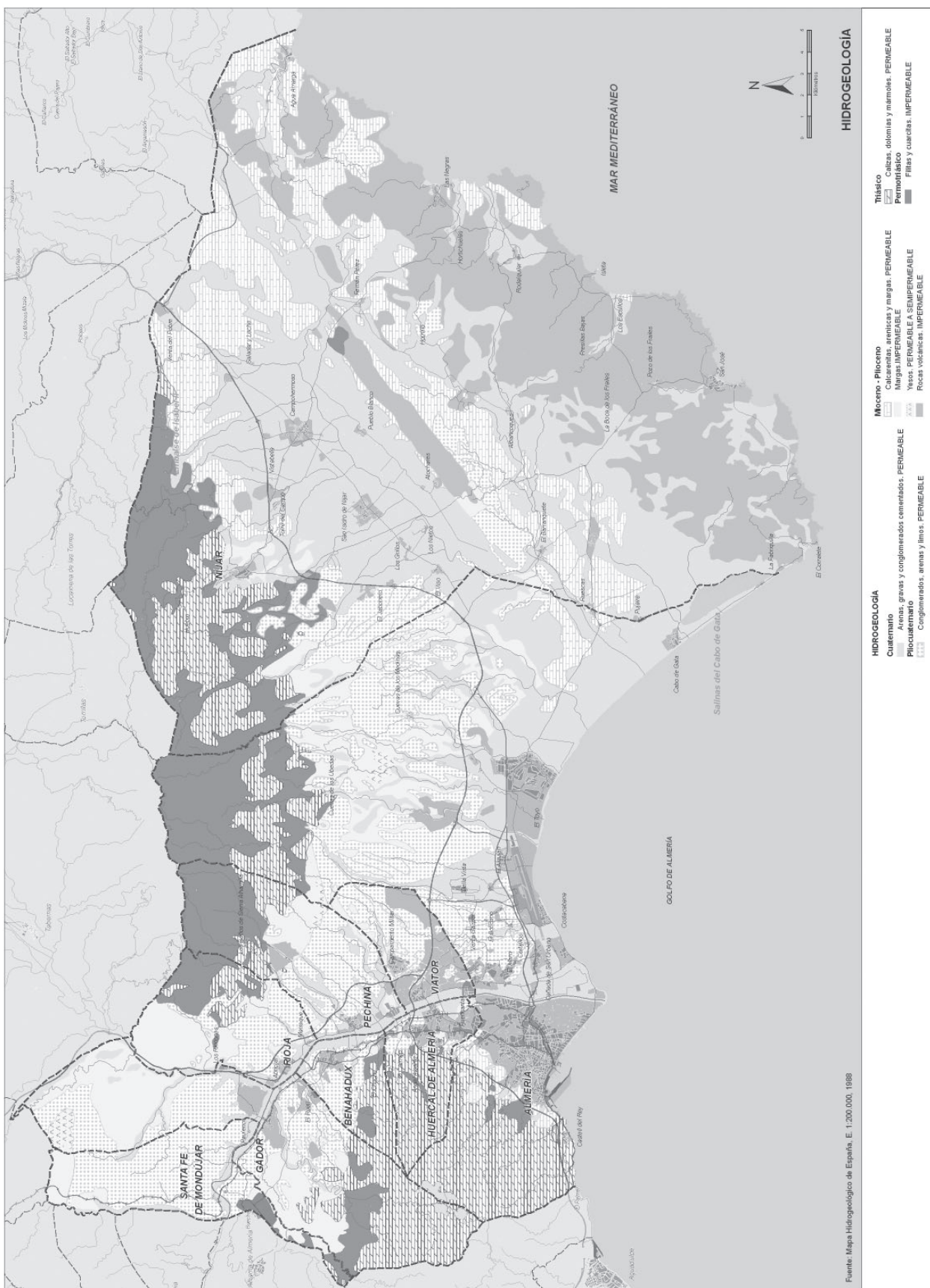


Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, JUNTA DE ANDALUCÍA, 2007

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO

PEPAMF. ESPACIOS DE PROTECCIÓN ESPECIAL COMPATIBLES		PEPAMF. ESPACIOS DE PROTECCIÓN ESPECIAL INTEGRAL	
Complejos litorales de interés ambiental	CL-1, Cabo de Gata - Los Cornisales	Parajes naturales excepcionales	PE-1, Sierra del Cabo de Gata
Marismas transformados	MT-2, Salinas del Cabo de Gata	Complejos serranos de interés ambiental	CS-1, Sierra Alhamilla
Parques agrarios singulares	AG-18, Vega Baja de Andarax	Complejos litorales excepcionales	CL-1, Cabo de Gata - Los Cornisales
Parques subestésiles	PS-1, Desierto de Gorgal - Tabernas	Complejos serranos excepcionales	CS-3, Sierra de Gador
Parques agrarios singulares	AG-18, Vega Baja de Andarax		
Parques subestésiles	PS-1, Desierto de Gorgal - Tabernas		
Complejos litorales de interés ambiental	CL-1, Cabo de Gata - Los Cornisales		
Complejos serranos de interés ambiental	CS-1, Sierra Alhamilla		
Complejos litorales excepcionales	CL-1, Cabo de Gata - Los Cornisales		
Complejos serranos excepcionales	CS-3, Sierra de Gador		





generalizado de las superficies invernadas, ha hecho que el suelo no sea actualmente una limitación para la agricultura. En ocasiones, ni tan siquiera la pendiente lo es, al realizarse grandes nivelaciones a costa de severos desmontes en las laderas de Sierra Alhamilla.

Es éste un territorio proclive a la erosión, calificado a escala mundial como Zona Árida, lo que convierte sus suelos en un recurso marginal y limitado, y cuya supervivencia es fruto del equilibrio entre su conservación y restauración en las zonas más vulnerables, y el mantenimiento de su productividad, en las zonas de mayor potencial agrológico.

El uso forestal de los suelos prevalece, en términos de superficie, con claro predominio del matorral, y vegetación arbolada en las cotas más altas de Sierra Alhamilla (encinar en las cumbres y pinar de repoblación). En el Campo de Níjar y la zona del delta del Andarax, en la margen izquierda (Vega de Allá) aparecen las grandes superficies de invernadero. En la Vega de Acá, predominan ya los usos residenciales. En menor extensión superficial, pero con una significación cultural importante, aparecen los cultivos tradicionales de huerta en la vega del Andarax, y las vegas de Níjar. Las zonas mineras están también representadas, así como las dunas y playas de la llanura litoral de Almería.

La productividad, en términos de usos del suelo, viene liderada por los usos agrícolas, en particular el invernadero, seguidos de lejos por la minería, actividad históricamente presente en la provincia. A pesar de su importante distribución territorial, los usos forestales no cobran relevancia económica, al tratarse mayoritariamente de formaciones de matorral, cuyo valor es fundamentalmente ecológico por el papel que desempeñan como garantes de la riqueza vegetal y florística del ámbito, y de conservación del material edáfico.

Precisamente estos suelos forestales, tan ampliamente distribuidos en el ámbito, gozan de una singularidad ambiental muy relevante, que justifica la identificación de aquellas formaciones que por su carácter singular, en particular la presencia de especies de alto valor ecológico, o funcionalidad ambiental, deben ser objeto de conservación. Estos matorrales singulares están presentes en los espacios serranos y algunos sectores de Cabo de Gata y exhiben comunidades vegetales variables y valiosas, de tipo arbustivo, subfruticasas, pastizales, herbazales, etc.

El ámbito del Plan cuenta con elementos florísticos y faunísticos de valor ecológico, muchos de ellos protegidos o en peligro de extinción. En lo referente a la flora, aparece una alta densidad de endemismos exclusivos del área, *iberonorteafricanismos*, y especies raras a nivel mundial, que sólo se muestran en algunos puntos incluidos dentro del ámbito y en otros puntos de idéntica caracterización edafoclimática de la vertiente mediterránea norteafricana, junto a asociaciones vegetales endémicas de este territorio. Esta diversidad florística, en cuanto al número de endemismos y especies de distribución restringida, es la que explica que muchas especies se encuentren protegidas por ley, al ser su área de distribución muy escasa.

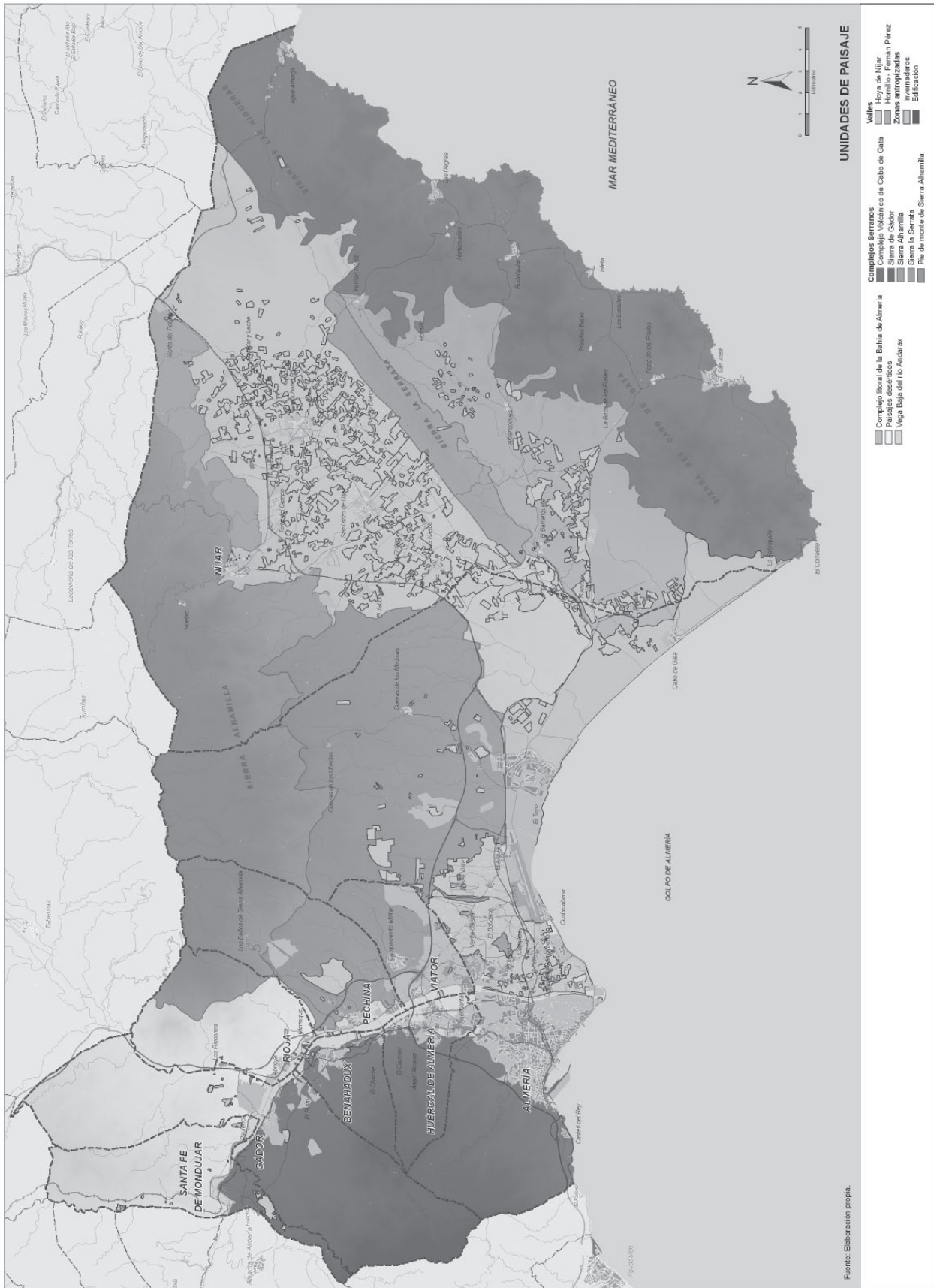
Cabe también resaltar la diversidad y singularidad de las especies de fauna presentes: la del matorral semiárido incluye especies características de estos ambientes –tortuga mora, alcaraván, sisón, ortega, alondra de Dupont, camachuelo trompetero, carraca, águila perdicera, búho real, erizo moruno–, además de invertebrados endémicos en muchas categorías taxonómicas. El pie de monte de Sierra Alhamilla es un área de excepcional relevancia para las poblaciones de aves de estas características, actuando como corredor de las pequeñas migraciones otoñales-invernales y primaverales-estivales, entre la costa y los ambientes semiáridos interiores. Además, las salinas de las albuferas del Cabo de Gata, permiten el sustento a una fauna aviar de especial importancia en el ámbito andaluz y español, atributos que las han hecho acreedoras de la declaración de Zona RAMSAR.

Por último, los hábitats definidos de acuerdo a la Directiva 92/43/CEE conocida como Directiva Hábitats, representativos de la biodiversidad del ámbito europeo, adquieren en este territorio una representación en número y superficie muy significativa.

Este rosario de elementos presentados conforma el perfil ecológico de la aglomeración, cuyo territorio queda organizado en un conjunto de unidades homogéneas en su valor para la conservación, algunas de ellas de relevante interés. Conceptualmente, estos ámbitos contienen elementos ecológicos de valor objetivamente reconocido, bien sea por tratarse de hábitats prioritarios de acuerdo a la Directiva Europea de Hábitats, o bien sea por estar considerados terrenos forestales de valor singular. En términos numéricos, los resultados hablan por sí solos: el 35% del espacio exhibe un valor muy alto, el 30% alto y el 12% medio. Ello significa sólo un 23% del territorio de la aglomeración no tiene un interés ambiental particular.

2.2. La puesta en valor de paisaje como recurso de ordenación

Estos atributos físicos y ecológicos recrean un escenario de gran personalidad, telonado por el mar Mediterráneo, sobre el que se dibuja la silueta del Cabo de Gata, más allá de las dunas y playas de la bahía de Almería. Hacia el interior, el ámbito se prolonga por el norte sobre las vertientes meridionales de Sierra Alhamilla, y hacia el oeste emerge el macizo rotundo de Sierra de Gádor, bastión sólo franqueable por la base de los acantilados del Cañarete, de gran belleza. Seccionando el territorio de norte a sur, a modo de flecha, aparece el Andarax, cuyo pronunciado delta irrumpe en el mar, separando claramente la llanura litoral de la bahía, de los escarpes rocosos de la Sierra de Gádor. Hacia levante, los valles interiores de Níjar y el Hornillo-Fernán Pérez, separados entre sí por el relieve volcánico de la Serrata, delimitan el corredor de enlace con el levante almeriense; más al norte, cuando el Andarax toma su rumbo hacia Sierra Nevada, emergen los paisajes desérticos del Desierto de Tabernas, con su fisonomía de *badlands* característica, ya intuida de forma temprana, en los sectores más orientales de las vertientes de Sierra Alhamilla.



Estos elementos territoriales que tan claramente delimitan el paisaje de la aglomeración, conforman su identidad, reconocida y valorada a escala mundial por la actividad cinematográfica, y a escala local, por la promoción del ámbito en ciertos sectores de actividad, en particular el turístico, en el que el paisaje es un recurso y una oportunidad estratégicos.

Sin embargo, este paisaje está escasamente reconocido como seña de identidad de la aglomeración, siendo frecuentes las alteraciones paisajísticas derivadas de la ejecución de las grandes infraestructuras en torno al corredor del Mediterráneo, o por el avance del invernadero sobre las laderas. La autovía facilita la visibilidad de tales actuaciones, ejecutadas, por otra parte, sobre unidades de paisaje de alta fragilidad por tratarse de promontorios bien expuestos al ojo humano. La huella de las actividades mineras es también notable en sectores como la Sierra de Gádor o Cabo de Gata.

También es importante el cada vez más acusado deterioro paisajístico del valle del Andarax y de las cornisas de los relieves serranos prelitorales de los macizos de Gádor y Alhamilla, que puede dificultar el desarrollo de una oferta turística cultural y natural en los espacios interiores complementaria a la clásica de "sol y playa".

Del mismo modo, el avance del invernadero sobre suelos de vocación forestal está provocando intrusiones en ámbitos paisajísticamente valiosos, donde las mayores pendientes obligan a nivelaciones con pronunciados desmontes de gran impacto visual. Estas situaciones se detectan, fundamentalmente en el contacto con el pie de monte de Sierra Alhamilla, al norte de la autovía a su paso por el Alquíán, y en el sector norte de Campo de Níjar, así como en el borde del Parque Natural de Cabo de Gata, en el valle del Hornillo-Fernán Pérez.

Por último, en aquellas zonas en las que se integran el uso agrícola intensivo y el tradicional, con el industrial, residencial, turístico, etc., como es el caso de los núcleos de la Cañada de San Urbano o el Alquíán, Campohermoso, o San Isidro, se detecta un desorden territorial, fruto de la mezcla y superposición de usos, cuya repercusión estética es negativa.

3. EL PROTAGONISMO DEL AGUA

3.1. El ciclo hidrológico: hacia un modelo independiente basado en los procesos de desalación de las aguas marinas

Los recursos hídricos superficiales no son relevantes en el ámbito, a excepción de los aprovechamientos mediante boqueras tradicionalmente realizados en la zona del delta del río Andarax. Sin embargo, las aguas subterráneas han sido el soporte tradicional de las actividades económicas del territorio, y en el ámbito aparecen acuíferos muy desarrollados, de naturaleza carbonatada y detrítica en la cuenca del Andarax, y detríticos en todo el Campo de Níjar.

Salvo en situaciones de avenida excepcional, la totalidad de los caudales que circulan en superficie por los tramos altos

de las cuencas se infiltran en los acuíferos, por lo que se supone que la procedencia de los recursos de este sistema, estimados en el Plan Hidrológico en 50 m³/año, es de origen subterráneo.

Estos recursos naturales disponibles han sido siempre escasos, y el conjunto de acuíferos que satisfacen las demandas presentan, en la actualidad, síntomas evidentes de sobreexplotación y alteración de la calidad del agua.

Sin embargo, desde el año 2005, la incorporación de recursos desalados ha dado un giro radical a la situación hidráulica de Almería, y en particular del ámbito del Plan. Así, el sistema ha visto incorporados 20 hm³ anuales procedentes de la desaladora de Carboneras, ejecutada por ACUSUR en el marco del Plan de Actuaciones Hidráulicas de la Provincia de Almería, que han logrado equilibrar en sentido positivo el balance entre demandas y recursos disponibles.

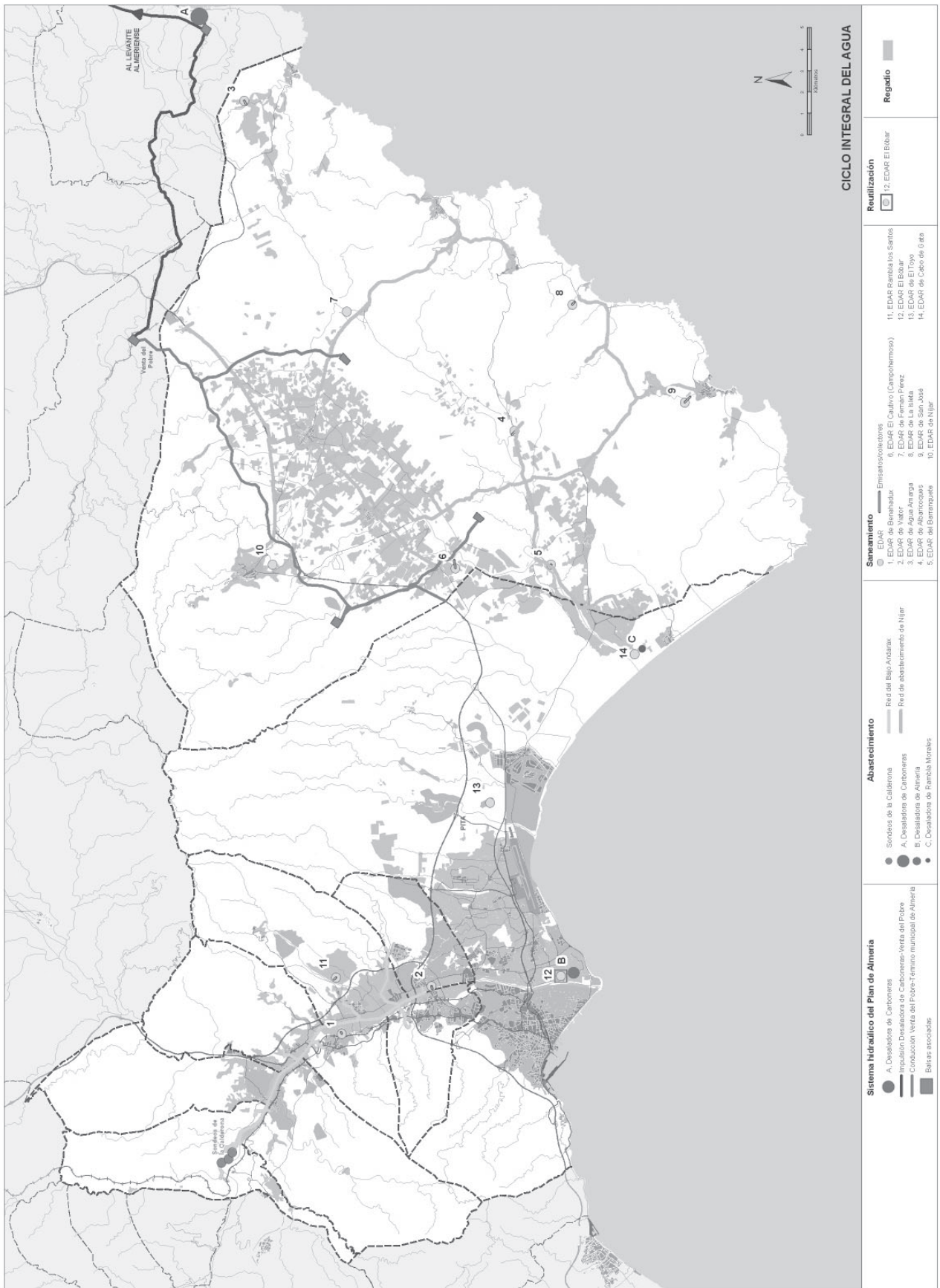
También se han incorporado al sistema 7 hm³ procedentes de la desaladora de la ciudad Almería –con una capacidad anual máxima cifrada en 20 hm³–, a los que se suman 20 hm³ de la desaladora de Rambla Morales en Níjar, ejecutada para satisfacer parte de la demanda agrícola de la comarca del Campo.

Los recursos reutilizados procedentes de la EDAR de Almería en el Bobar están cifrados en 7 hm³. A medio plazo, está prevista la depuración integral de las aguas residuales del Bajo Andarax, mediante la agrupación de vertidos a través de la interconexión hidráulica de las poblaciones con esta EDAR y la instalación de un sistema de tratamiento terciario, con una capacidad máxima de reutilización de 20 hm³ anuales.

En esta situación, los recursos disponibles anuales en el ámbito totalizan los 104 hm³/año. En el escenario de la planificación, esta cifra se incrementa en 26 hm³ –procedentes de la desaladora de Almería y la ampliación de la EDAR del Bobar– lo que supone un total de 130 hm³ disponibles.

Las previsiones de demandas realizadas en la situación actual para los distintos usos del ámbito se cifran en 54,6 hm³ anuales, tomando como datos de cálculo los valores de mayor consumo de los estudios realizados, lo que arroja un exceso de agua de 49,4 hm³.

De estos consumos, la fracción asignada al regadío corresponde al 57,1% y el 41,8% al abastecimiento urbano. El 1,1% restante se considera incluido en el concepto de otros, en particular las demandas de riego del campo de golf del Toyo (urbanización turística edificada en primera línea de playa en la bahía almeriense y que en el año 2005 albergó a los participantes en los XV Juegos del Mediterráneo), y los usos industriales. Estos ratios dan una idea del peso relativamente proporcionado que aportan las dos demandas más importantes en el cómputo global. Las cifras difieren del conjunto de la cuenca Sur, en la que el 73,5% de las demandas son solicitadas por el regadío, frente al 21,4% para abastecimiento, y un resto para usos industriales y otros. Ello es debido a la presencia de la capital provincial Almería,



cuya demanda de agua para abastecimiento representa el 40% del consumo total del ámbito del Plan.

En el escenario de la planificación, la fracción urbana, incluyendo tanto la residencial como la asociada a los procesos de desarrollo del sector ocio-turismo, se incrementa en un 50%. La demanda agrícola se estima considerando un techo de superficie invernada, tremendamente optimista de 15.000 ha, y adquiere mayor peso en el computo global, con un 60% de participación, cifra, en cualquier caso inferior a los estándares de participación del regadío.

Con las hipótesis más optimistas de crecimiento de población y aumento de la superficie invernada, el balance entre oferta y demanda arroja todavía un saldo de 41 hm³ de agua en exceso.

Si bien la incorporación de recursos desalados supone una independencia de las condiciones climáticas, con las ventajas que ello conlleva, esta práctica se subordina a una tecnología cara, que incrementa notablemente el precio del agua, y cuya conveniencia en términos de sostenibilidad es relativa, debido a su coste energético, y a la generación de importantes vertidos y emisiones que pueden agudizar las afecciones sobre el patrimonio hídrico común y la atmósfera.

La desalación de agua marina, como opción para la obtención de nuevos recursos, debe vincular su desarrollo a un estricto control de sus efectos sobre las aguas y ecosistemas costeros, y sus niveles de consumo energético, debiendo ser considerada complementaria de los programas de ahorro y eficiencia, reutilización de aguas residuales y recuperación de acuíferos. Ello supone trabajar sobre un modelo tendencial de asignación de usos del agua en el territorio muy preciso, en el que el análisis multicriterio y de cohesión territorial de los regadíos y del ciclo urbano del agua, sean los elementos claves que definan dicho modelo.

En cualquier caso, el incremento de la demanda de agua para uso agrícola en la aglomeración deberá basarse en la diversificación de los recursos, haciendo intervenir en la ecuación variables como la reutilización de aguas residuales, las aguas subterráneas procedentes de acuíferos no sobre-explotados y la desalación, fomentando siempre las prácticas de ahorro de agua en la agricultura.

3.2. Las infraestructuras del ciclo urbano del agua presentan algunos déficits en fase de resolución

Almería capital y sus entidades de población se abastecen de aguas subterráneas procedentes del acuífero del Campo de Dalías, extraídas en los pozos de la Rambla Bernal (El Ejido), junto con recursos procedentes de la desaladora de Almería, estando prevista la sustitución progresiva de los recursos subterráneos por los desalados. Existe, también, un proyecto de aducción de caudales procedentes de la desaladora de Carboneras, al Parque de Innovación y Tecnología de Almería (PITA), desde la red principal procedente de la Balsa de la Venta del Pobre.

La depuración se realiza en la EDAR de El Bobar, ubicada en el delta del Andarax, desde la cual, una fracción es impulsada a una planta de tratamiento terciario para su reutilización en los regadíos del ámbito. La urbanización de El Toyo cuenta con una planta de tratamiento de aguas residuales que dispone de la tecnología para la reutilización de los efluentes en el riego de zonas verdes (en particular el campo del golf), e invernaderos, que se encuentra fuera de servicio.

Año	DEMANDAS								RECURSOS DISPONIBLES	BALANCE
	Abastecimiento urbano ⁽¹⁾		Regadíos ⁽¹⁾		Otros		TOTAL			
	hm ³ /año	%	hm ³ /año	%	hm ³ /año	%	hm ³ /año	%		
2008	23	42	31	57	0,6	1,1	54,6	100	014	49,4
2021	35	39	53 ⁽²⁾	60	0,8	0,9	88,8	100	130	41,2

⁽¹⁾ Hipótesis de mayor consumo.
⁽²⁾ Hipótesis de crecimiento del invernadero hasta 15.000 ha en el ámbito del Plan.

Las poblaciones del municipio de Níjar se abastecen de recursos procedentes de la desaladora de Carboneras, desde la balsa de regulación de la Venta del Pobre con un nivel de dotaciones infraestructurales de abastecimiento muy satisfactorio. La red de saneamiento se encuentra condicionada por la dispersión geográfica de los distintos núcleos, existiendo diversas Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales.

En lo que se refiere al saneamiento, las dotaciones son, en general, también satisfactorias. La EDAR del VISO, da cobertura a los núcleos del Campo, como son El VISO, Los Grillos, Los Nietos, Puebloblanco, El Rodón, Campohermoso, San Isidro, y la Villa de Níjar. En la actualidad, se encuentra por encima de su capacidad de tratamiento y no se reutilizan sus aguas para el regadío, habiéndose iniciado ya, por parte de la Consejería de Medio Ambiente, las obras de ejecución de una nueva EDAR en el paraje del Cautivo, que vendrá a solucionar definitivamente los problemas de saneamiento de la zona del Campo.

Los núcleos costeros importantes como San José, Rodalquilar, Agua Amarga y Las Negras cuentan con las adecuadas instalaciones de depuración. Sin embargo, algunas localidades de pequeño tamaño, como Ruescas, La Boca de los Frailes, Las Presillas y Huebro no tienen depuración de aguas residuales, y otras, como es el caso de El Barranquete, Los Albaricoques y Fernán Pérez disponen de sistemas con un funcionamiento insuficiente. Desde el Plan se insta a la resolución de estos déficits puntuales mediante la dotación de sistemas blandos de depuración, o la conexión de estas pequeñas localidades con las respectivas EDARs más próximas.

El ciclo integral del agua de los municipios del Bajo Andarax es, sin embargo, más deficitario.

El abastecimiento tiene como origen las aguas subterráneas procedentes de los Pozos de la Calderona, ubicados en el río Andarax, en Santa Fe de Mondújar. Casi todos los municipios disponen, adicionalmente, de fuentes de suministro locales. La gestión del servicio es común, a través de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Andarax. Estos municipios sufren puntualmente importantes déficits a consecuencia de la escasez de recursos, pero también del mal estado de la red (roturas, infradimensión, materiales antiguos, etc.), lo que ha hecho plantear distintas soluciones al problema, entre las que destacan la mejora de la Red General de Distribución de abastecimiento de la Mancomunidad, la interconexión hidráulica de los municipios con la desaladora de Almería y la mejora y acondicionamiento de las fuentes de suministro locales. Soluciones, todas ellas, que pueden ser complementarias.

La gestión del servicio de saneamiento y depuración se realiza de forma individualizada en cada municipio, existiendo déficits importantes en casi todos ellos. El funcionamiento deficiente de las instalaciones o la ausencia de ellas, motiva que se produzcan vertidos al cauce sin depurar o con niveles de depuración insuficientes en la mayoría de las localidades, a excepción de Benahadux. En Rioja y Viator las instalaciones no funcionan, y se vierte directamente al cauce del río Andarax. La red de saneamiento de Huércal de Almería se encuentra conectada con la de Almería, siendo estas aguas tratadas en la depuradora de El Bobar.

Existe, sin embargo, un proyecto en marcha realizado a partir de un convenio suscrito entre La Consejería de Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Almería, y la Mancomunidad de Municipios de la comarca, cuyo objeto es el de abastecer a los municipios del Bajo Andarax con recursos procedentes de la desaladora de Almería, mediante la interconexión hidráulica de todos ellos. Dicha conexión permitirá igualmente, el saneamiento de los núcleos de la comarca en la EDAR de Almería (El Bobar), una vez ampliada la capacidad de la instalación actual.

3.3. La red de abastecimiento de regadío está consolidada en el Campo de Níjar

La Comarca de Níjar destaca por el dinamismo de sus agricultores a la hora de emprender actuaciones orientadas a consolidar los regadíos de su región. Así, la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias, SEIASA del SUR y del ESTE, S.A. y la Comunidad de Usuarios Comarca de Níjar y Rambla Morales, han llevado a cabo las obras de modernización de regadíos en la Zona Regable de la citada Comunidad.

Las obras, declaradas de Interés General, han tenido como objetivo la modernización de 7.000 ha de regadío, beneficiando a 1.300 regantes, mediante la construcción de las redes de distribución del agua procedente de la desaladora de Carboneras.

Por otra parte, la Comunidad de Regantes de Ramblas Morales, promotora de la desaladora de Níjar, ha acometido las obras de ejecución de la red de distribución de agua de

riego del sector meridional del municipio, red coincidente en algunos de sus tramos con la anterior.

Con todo ello, en la comarca del Campo de Níjar ha quedado trabado un complejo sistema hidráulico orientado a consolidar la actividad agrícola del ámbito.

3.4. Un medio hídrico alterado

La calidad de las aguas subterráneas del ámbito se ha visto empeorada de manera generalizada por la escasez de recursos, la sobreexplotación de acuíferos (Declaración provisional de sobreexplotación o en riesgo de estarlo –RD 1679/1987 de 30 de diciembre– en ambos sistemas), y la contaminación por actividades humanas. Entre estas últimas destacan los vertidos urbanos sin depurar al río Andarax y la contaminación difusa sistemática inducida por las prácticas agrícolas intensivas. Por otra parte, la sobreexplotación ha inducido la intrusión marina en los acuíferos costeros. Junto a estos procesos de influencia antrópica, aparecen otros de origen natural relacionados con la presencia natural de sales y de boro, elemento fitotóxico por excelencia, cuyo origen, controvertido, parece asociado a la litología y los procesos de intrusión marina.

Esta alteración se detecta en los acuíferos del Bajo Andarax, y de manera más significativa en el delta, con procesos de salinización de los suelos y de las aguas que afectan, ya, a la práctica totalidad del acuífero detrítico y a las aguas del río, a partir de la confluencia con la rambla de Tabernas. En el delta confluyen todos los procesos que favorecen la contaminación de las aguas, a la vez que aumenta su intensidad como consecuencia del uso de fertilizantes nitrogenados en la agricultura, lavado de materiales salinos e intrusión marina. A todo esto debe unirse la deficiente calidad de las aguas subterráneas que alimentan el delta.

En este sentido, parece prioritario resolver los problemas del saneamiento de los núcleos del Bajo Andarax que acusan deficiencias infraestructurales importantes. También es necesario garantizar el control sobre las extracciones de agua de los acuíferos del ámbito, estableciendo los límites y capacidades de cada sistema, así como una ordenación de los usos del suelo y las actividades que sean compatibles con la recuperación de la calidad de las aguas subterráneas. Por último es necesario establecer actuaciones de corrección de la sobreexplotación y la intrusión marina en las unidades que se han manifestado afectadas.

Por otra parte, las aguas costeras cobran especial protagonismo en el ciclo hidrológico-hidráulico de la aglomeración de Almería al ser la desalación de agua de mar una de las piezas clave en el aporte de recursos para satisfacer las demandas del ámbito. Estas aguas también se ven afectadas directamente en su calidad por las aguas continentales al desembocar en el mar. La presencia del Parque Natural, reconocido por su valor ambiental y por la calidad de sus aguas marinas, justifica una especial atención a la producción a gran escala de vertidos salinos al mar.



4. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS ESTÁ FUERTEMENTE POLARIZADO POR LA MACROCEFALIA DE LA CAPITAL

4.1. Características del sistema de asentamientos

Las comarcas naturales del Bajo Andarax y Campo de Níjar subdividen el ámbito de la aglomeración en dos áreas con una cierta independencia funcional: el Bajo Andarax y el municipio de Níjar.

El Bajo Andarax se configura como una secuencia lineal de núcleos urbanos, apoyados en las carreteras que discurren en paralelo a ambos márgenes del río. Almería, capital provincial, se sitúa sobre los terrenos del delta en la Vega de Acá, formando una mancha urbana continua con los colindantes Huércal de Almería y Viator, a lo largo de los ejes de conexión. La unión física de los núcleos urbanos actualmente no presenta síntomas alarmantes, sin embargo se manifiesta como tendencia natural de ambos corredores a uno y otro lado del Andarax, por la topología lineal de su implantación.

La conexión viaria transversal a lo largo del río es escasa, lo que dificulta la interrelación entre los núcleos, incrementa los movimientos circulatorios e impide la aparición de efectos sinérgicos y recursos compartidos.

En la Vega de Allá el paisaje muestra graves síntomas de deterioro causados por la presencia incontrolada de viviendas ilegales sobre suelos de cultivo, que conviven yuxtapuestas a invernaderos, entremezcladas con equipamientos de diver-

sa procedencia, sobre estructuras viarias y ambientales muy débiles.

En el municipio de Pechina y, en menor grado, en Viator, se pueden apreciar también grandes manchas de vivienda unifamiliar irregular sobre parcela agrícola. Los demás núcleos han conseguido controlar parcialmente estos procesos a través de la disciplina urbanística, o ensayado incluir estas áreas en categorías urbanas de clasificación; sin embargo se continúa percibiendo estos desarrollos como una amenaza.

La población se agrupa mayoritariamente en los núcleos principales del sur, próximos a la vega. Los núcleos de menor tamaño nacieron, por lo general, en torno a cortijadas diseminadas por la zona agrícola y montañosa, y han quedado, hasta el momento, al margen de las dinámicas de crecimiento edificatorio de los últimos años.

Por otra parte, el municipio de Níjar se sitúa fuera de la conurbación. Con más de 60.000 hectáreas de superficie, cuenta con 23 entidades de población especializadas en servicios, agricultura o turismo según su localización, siendo la Villa de Níjar la capital municipal. El núcleo principal se separa del resto por la autovía y ocupa una posición dominante en las laderas bajas de la Sierra Alhamilla. La conexión entre todos ellos se realiza a través de un sistema mallado de carreteras de diferente categoría. Con Almería y el Bajo Andarax, la comunicación se resuelve a través de la A-7 y la A-92, ejes viarios principales de la aglomeración urbana.

Los tejidos de los núcleos responden habitualmente a desarrollos vinculados al viario original, a la topografía y a la titularidad del suelo, describiendo figuras muy orgánicas adaptadas al terreno. Las ampliaciones posteriores suelen ser no planificadas y de articulación débil, revelando claramente la estructura de la propiedad. De ahí que muchos de ellos, al adquirir un cierto tamaño y por tanto complejidad en sus relaciones internas y externas, sufran de la ineficacia del tejido original.

La vivienda de nueva construcción ha ido sustituyendo la original y de carácter histórico, de manera desafortunada en muchos casos, pero también con ejemplos interesantes y pintorescos, en otros.

Los ensanches ex novo más recientes se ejecutan con tipologías universales de vivienda unifamiliar agrupada en los núcleos más pequeños, tratando de adaptarse a las particularidades del entono en el caso de núcleos singulares o zonas más sensibles, con algunos buenos ejemplos de arquitectura integrada.

La velocidad a la que se ha producido en los últimos años el proceso expansivo ha dado lugar a una yuxtaposición de tramas discordantes, cambios radicales en la percepción del espacio, guetos de marginalidad, mezcla de usos incompatibles, etc.

Una clasificación cualitativa del sistema de asentamientos de la aglomeración, al margen de la clasificación que le asignan los respectivos planeamientos, podría ser la siguiente:

1. Almería, capital provincial.
2. Núcleos tradicionales cabecera municipal (Huércal de Almería, Viator, Benahadux, Pechina, Gádor, Rioja, Santa Fe de Mondújar y Níjar).
3. Núcleos agrícolas de tamaño medio, tradicionales (La Cañada), y de colonización (Campohermoso, San Isidro).
4. Actuaciones urbanísticas recientes aisladas (El Toyo).
5. Núcleos agrícolas de pequeño tamaño (Paulenca, Venta Gaspar, Fernán Pérez, Albaricoques, etc.).
6. Núcleos secundarios de origen pesquero (El Alquián, Cabo de Gata, etc.).
7. Núcleos de montaña (Baños de Sierra Alhamilla, Huebro, Cuevas de los Medinas, etc.).
8. Cortijadas agrícolas (Pozo de los Frailes, La Ermita, etc.).
9. Núcleos costeros turísticos (San José, Las Negras, Agua Amarga, Los Escullos, etc.).
10. Urbanizaciones de baja densidad (Retamar, Costacabana, etc.).
11. Asentamientos irregulares de vivienda unifamiliar sobre suelos de vega (La Juaida, etc.).

La continuidad física de la ciudad de Almería con los núcleos colindantes es ya un hecho, particularmente con Huércal, que, por otro lado, no ha alcanzado, hasta el momento, las condiciones propias de un área central (servicios avanzados, dotaciones supramunicipales, máxima accesibilidad y representatividad), y continúa funcionando como una localidad adyacente a la capital, y autónoma, con signos evidentes de ciudad-dormitorio.

Se detectan, así, dos tendencias encontradas. Por un lado, la mancha urbana de Almería tiende a crecer y a absorber núcleos próximos, tanto de su municipio como de los vecinos. Por otro, el sistema se muestra tendente a funcionar como una aglomeración urbana.

En consecuencia, forma parte de los contenidos del Plan identificar actuaciones y establecer criterios para la ordenación y ampliación del sistema de asentamientos, procurando que dicho sistema se estructure y se equilibre en términos sostenibles.

Distribución de la población

La población del ámbito alcanza los 251.780 habitantes (según datos del Padrón municipal 2010), cifra que representa el 36,2% de la cifra provincial, y el 3% del total de la población andaluza.

Un 75,4% de estos habitantes reside en el municipio de Almería, 11,2% en el de Níjar, y el 13,4% restante en el resto de municipios del Bajo Andarax. Níjar aglutina, en consecuencia, casi la misma población que el Bajo Andarax sin Almería, si bien de una forma mucho más dispersa.

La distribución de los habitantes en los diferentes núcleos ratifica lo previamente expuesto en la explicación del modelo. La tres cuartas partes de la población de Almería se concentra

en su cabecera, repartiéndose el resto en otros 18 núcleos de población. Los más poblados se sitúan hacia levante, donde localidades como El Alquián y La Cañada de San Urbano, ambas con más de 5.000 habitantes, superan en población a los municipios de Benahadux, Gádor, Pechina, Rioja y Viator. También se sitúan por encima de los 1.000 habitantes, los núcleos costeros de Cabo de Gata, Retamar y Costacabana.

La población de Benahadux se concentra fundamentalmente en su cabecera, y tan solo un pequeño porcentaje ligeramente superior al 3% reside en El Chuche, localidad situada al sur del municipio.

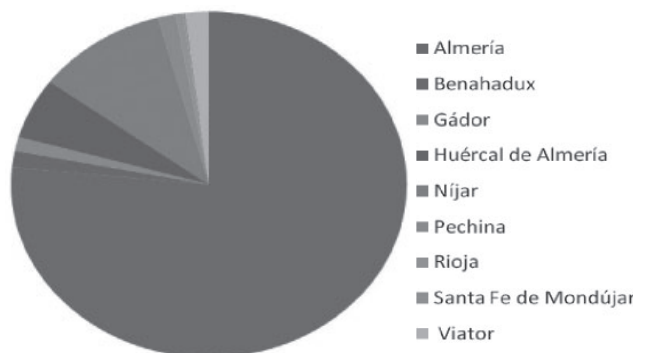
Gádor cuenta con 5 núcleos urbanos, si bien su cabecera municipal aglutina al 90% de la población. Tan solo Paulenca, situada en la margen norte del río Andarax, concentra un número significativo de residentes (5,9%).

En Huércal de Almería, el grueso de la población se reparte entre tres de sus cinco núcleos habitados. En la cabecera reside el 42,6%, mientras que el 39,4% lo hace en La Fuensanta-Villa Inés, cerca de la frontera con Almería, y el 15% en La Gloria, al norte del municipio. En cualquier caso los tres núcleos forman un conjunto único. En Pechina, la práctica totalidad de la población se concentra en su cabecera, residiendo tan solo una mínima proporción en Los Baños de Sierra Alhamilla.

Lo mismo ocurre en Rioja y Viator, cuyas cabeceras aglutinan el 91% y el 93,3% respectivamente de la población del municipio.

Níjar cuenta con más de 28.000 habitantes, de los cuales 17.900 residen en las localidades de Níjar, San Isidro de Níjar y Campohermoso. Este es el único caso en el que la cabecera municipal no es el núcleo urbano más poblado, siendo superado por San Isidro de Níjar, con 6.570 habitantes, y Campohermoso, con más de 8.300. El resto de la población del municipio –uno de los más extensos de España– se encuentra diseminada en otros 22 núcleos de los que tan sólo Saladar y Leche, Pueblo Blanco y San José alcanzan o superan los 1.000 habitantes.

En la tabla a continuación se recogen los datos de la población a Enero de 2010 de la aglomeración urbana desglosados por núcleos.



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía

Municipio	Núcleo	Población	%
ALMERÍA	Almería	163.694	86,1
	El Alquíán	5.750	3,0
	El Bobar	82	0,0
	Cabo de Gata	1.501	0,7
	Cañada de San Urbano (La)	8.871	4,7
	Castell del Rey	177	0,1
	Costacabana	1.232	0,7
	Cuevas de los Medinas	446	0,2
	Cuevas de los Úbedas	33	0,0
	La Garrofa	2	0,0
	La Isla de Alborán	0	0,0
	El Mami	65	0,1
	Mazarrulleque	22	0,0
	Rambra de Morales	5	0,0
	Retamar	5.173	2,7
	Loma Cabrera	2.345	1,2
	Pujaire	68	0,0
	Ruescas	115	0,1
	Venta Gaspar	442	0,2
Total		190.013	100,0

Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía, 2010.

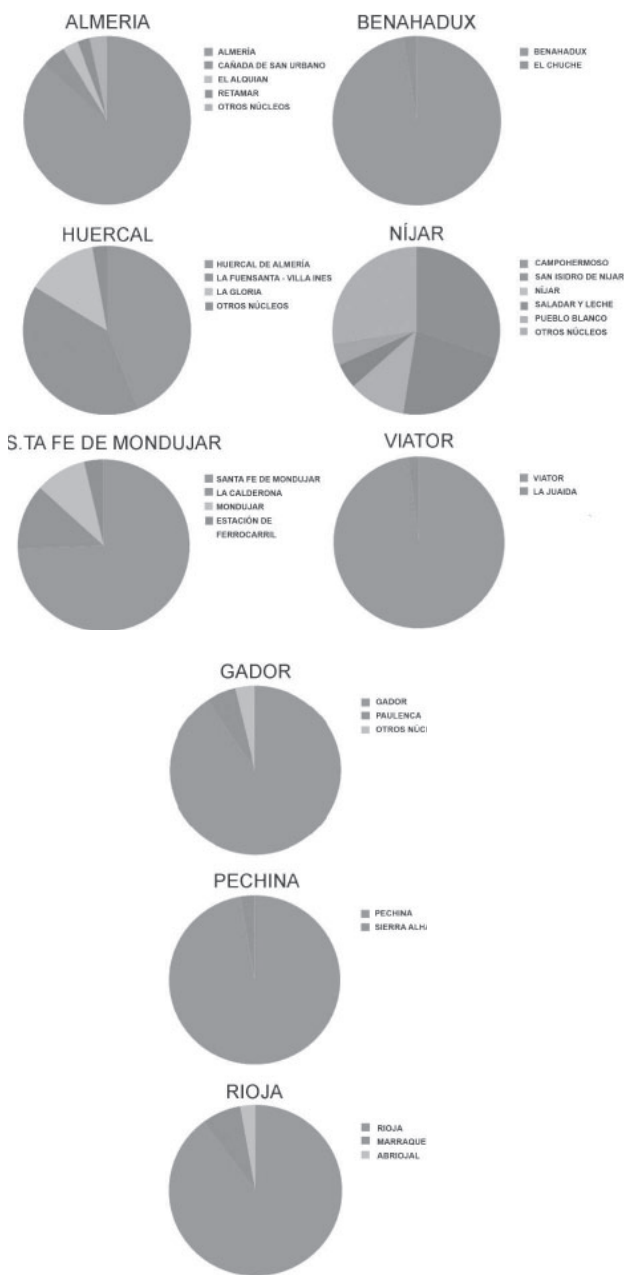
Es importante señalar que existe una diferencia entre la población residente y la población censada en los municipios del Bajo Andarax. Este fenómeno, que en el caso de Huércal de Almería es especialmente significativo, se puede deber entre otras causas, a que una parte de los habitantes que han trasladado su residencia desde Almería a otro municipio vecino, siguen empadronados en la capital, de forma que se benefician de los servicios del municipio de residencia sin contribuir a su fiscalidad, generando, por tanto, un desequilibrio entre recursos y demanda de servicios.

Municipio	Núcleo	Población	%
BENAHADUX	Benahadux	3.928	96,8
	El Chucho	131	3,2
Total		4.059	100,0
GÁDOR	Gádor	2.913	90,3
	Las Minas	24	0,7
	Moscolux	49	1,5
	Paulenca	189	5,9
	El Ruini	50	1,6
Total		3.225	100,0
HUÉRCAL DE ALMERÍA	Huercal de Almería	6.663	42,6
	Callejones-San Silvestre	16	0,1
	El Carmen	456	2,9
	La Fuensanta-Villa Inés	6.151	39,4
	La Gloria	2.342	15
Total		15.628	100,0

Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía, 2010.

Municipio	Núcleo	Población	%
NÍJAR	Agua Amarga	426	1,5
	Albaricoques	226	0,8
	Atochares	627	2,2
	El Barranquete	993	3,5
	Campohermoso	8.337	29,5
	Fernán Pérez	323	1,1
	Hornillo	136	0,5
	Hortichuelas	110	0,4
	Huebro	27	0,1
	Las Negras	360	1,3
	Los Nietos	726	2,6
	Níjar	2.993	10,6
	Pozo de los Frailes	460	1,6
	Pueblo Blanco	1.215	4,3
	Rodalquilar	187	0,7
	Saladar y Leche	1.293	4,6
	San Isidro de Níjar	6.570	23,3
	San José	1.001	3,5
	Tristanes	14	0,0
	El Viso	633	2,2
	Pujaire	540	1,9
	Ruescas	464	1,6
	La Isleta	229	0,8
	El Nazareno	139	0,5
	Venta del Pobre	213	0,8
	Total		28.242
PECHINA	Pechina	3.684	99,0
	Sierra Alhamilla	36	1,0
Total		3.720	100,0
RIOJA	Abriojal	31	2,3
	Marraque	92	6,7
	Rioja	1.238	91,0
Total		1.361	100,0
SANTA FE DE MONDÚJAR	La Calderona	58	11,9
	Estación de ferrocarril	11	2,3
	Mondújar	55	11,2
	Santa Fe de Mondújar	365	74,6
Total		489	100,0
VIATOR	La Juaida	338	6,7
	Viator	4.705	93,3
Total		5.043	100,0

Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía, 2010.



El aumento sensible de población estacional se restringe al municipio de Níjar, donde la ocupación de las viviendas situadas en sus núcleos costeros alcanza entre el 90 y el 100%. Se estima que en verano la población se incrementa en unos 3.500 habitantes en dicha zona.

La densidad media del ámbito, 2,17 habitantes/ha, se encuentra muy por encima de la provincial (0,79 habitantes/ha), la regional y la estatal (0,96 y 0,93 respectivamente). El Poniente almeriense es ligeramente más denso (2,56), mientras que el Levante (0,75) se sitúa muy por debajo de los valores de la aglomeración y más cercano al valor de la provincia.

Las cifras globales no reflejan, sin embargo, la realidad ambivalente de la aglomeración, que se traduce en una máxima concentración en el entorno de la capital provincial (has-

ta 500 hab/ha netos) y una de las mínimas densidades del litoral turístico español en el sector oriental, concretamente en los terrenos incluidos en el Parque Natural Cabo de Gata.

Ámbitos	Población 2010	Densidad (Hab./ha)
Aglomeración urbana de Almería	251.780	2,17
Poniente de Almería	248.079	2,56
Levante de Almería	90.325	0,75
Almería (provincia)	695.560	0,79
ANDALUCÍA	8.370.975	0,96
ESPAÑA	47.021.031	0,93

Densidad de población comparada. Fuente: INE 2010.

4.2. La distribución de los usos según el planeamiento vigente

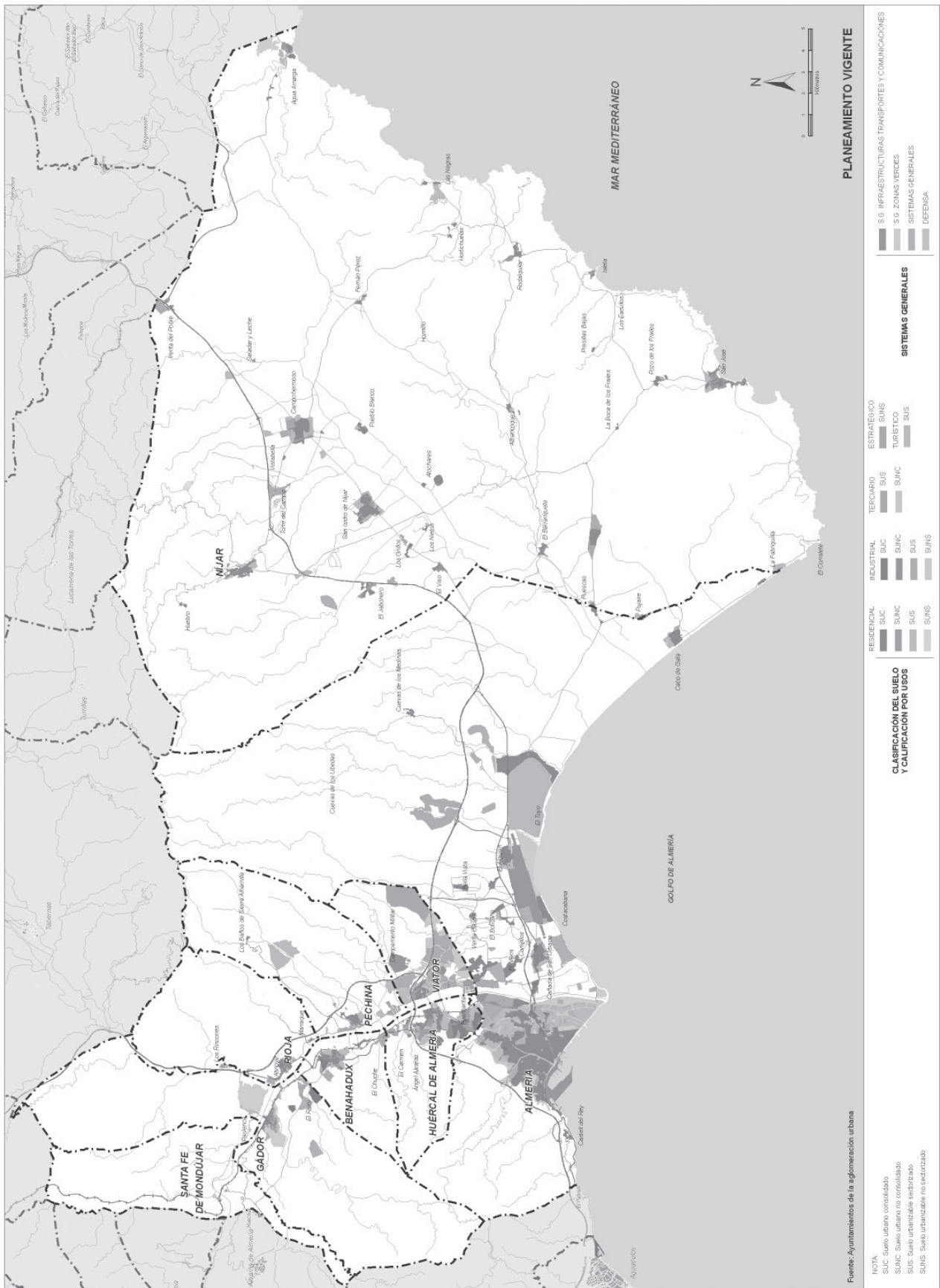
De acuerdo a los instrumentos de planeamiento urbanístico en vigor, la concentración de suelo dimensionado en el ámbito se produce en el núcleo principal de Almería y los municipios colindantes (Huércal y Viator), de forma que entre los tres representan el 68% del suelo total del ámbito.

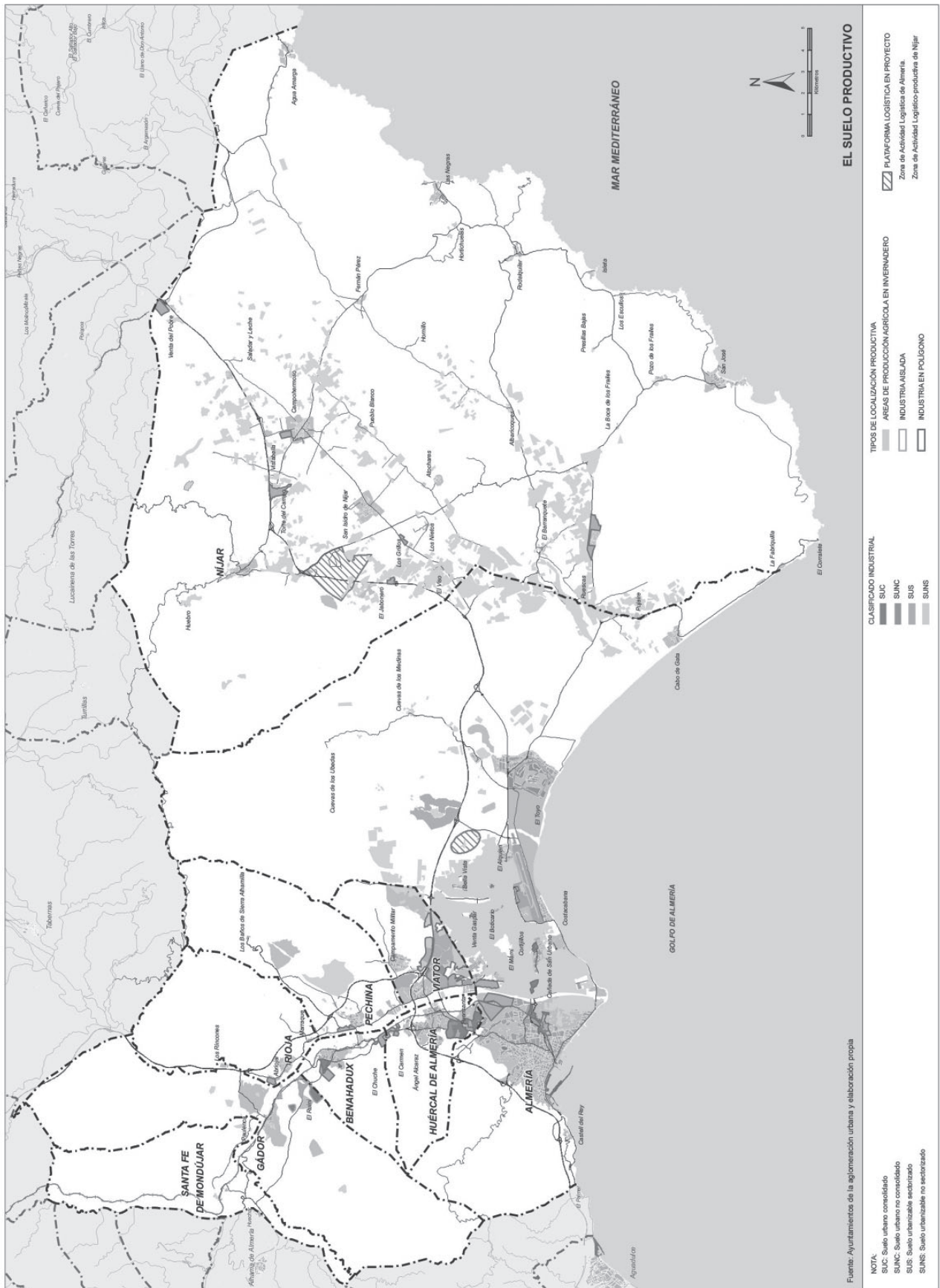
Conforme aumenta la distancia al núcleo de Almería, la cantidad de suelo dimensionado va disminuyendo. El caso de Níjar es particular ya que la vasta extensión de su territorio hace que el suelo clasificado quede repartido entre varios núcleos, lo que se traduce en una menor densidad (21%), frente a la aglomeración central.

En cuanto a la distribución de usos del suelo, en el cómputo global, el 80% del suelo clasificado vigente, corresponde a suelo residencial, frente al 20% de suelo de actividades económicas, terciario o industrial.

El municipio de Almería presenta un uso predominante residencial, con un 90% total destinado a este uso, frente al 10% de industrial o terciario. En Níjar, se mantiene una proporción similar a Almería. Los municipios del Andarax presentan relaciones dispares, en las que destaca Viator con la proporción mínima de suelo residencial del total de núcleos de la aglomeración urbana y que, con un 29%, manifiesta su fuerte especialización en actividades económicas, junto con Gádor, que con un 50% de suelo residencial, manifiesta la presencia de grandes instalaciones industriales frente al pequeño tamaño actual de su mancha urbana. En el resto de municipios, la proporción de suelo residencial frente a otros usos oscila entre el 70 y el 90% aproximadamente.

En el mapa de las actividades económicas destacan Almería (23% de la superficie total) y Níjar (14%). El remanente 63% se distribuye entre los municipios de la Vega, donde el 34% corresponde a Viator. Huércal de Almería reúne otro 14%, frente a Pechina y Rioja que siendo municipios más alejados de la ciudad, tienen un 1% cada uno del suelo industrial total. Gádor, a su vez, cuenta con un 8% del suelo urbano y urbanizable industrial total dimensionado en el planeamiento vigente.





4.3. Un sistema de espacios libres deficiente y desestructurado

Una de las claves de actualidad del territorio de la aglomeración es la escasa y débil estructura de los espacios libres, así como la escasez de parques de carácter supramunicipal.

El Parque Forestal del Boticario, por sus condiciones y su extensión, es el único espacio de la aglomeración que puede ser calificado como un espacio libre capaz de prestar servicios de carácter metropolitano. Se trata de una actuación pública, promovida por la Consejería de Medio Ambiente, con una superficie entorno a las 10 ha, muy insuficiente para el conjunto de la aglomeración. En torno a la Alcazaba de Almería se ha generado, también, un espacio libre con un carácter singular asociado a la presencia del monumento.

Los municipios del Bajo Andarax, en particular Almería, establecieron en sus planeamientos reservas de espacios libres para zonas verdes, algunas de notable identidad: La Molineta (50 ha), el Jairán-Alcazaba (30 ha), el parque de la desembocadura del Andarax (77 ha), o el Parque Litoral del Perdidal (80 ha), al sur del Toyo. De éstos, únicamente el del Andarax está ya ejecutado. Cuenta con un paseo fluvial de 3 kilómetros, un lago con un invernadero y una red de carriles bici de más de 8 kilómetros.

El sistema de parques resulta por tanto insuficiente, discontinuo, y carente de elementos referenciales que pongan de relieve los elementos identitarios de la aglomeración.

Sin embargo, el patrimonio natural del ámbito puede jugar un papel indiscutible en la conformación de un sólido *armazón verde* con función conectiva, capaz de estructurar el crecimiento urbanístico, a la vez que reforzar la definición de la identidad cultural de la aglomeración.

Tal es el caso de algunos enclaves forestales localizados al pie de Sierra Alhamilla, o la cornisa periurbana de Sierra de Gádor, ámbitos muy propicios para establecer en torno a sus recursos, espacios libres de carácter forestal dotados del doble objetivo de posibilitar el ocio y disfrute de la población y acercarla a los valores naturales de su región.

La vega del río Andarax atesora todavía valiosos elementos del legado cultural que los sucesivos pobladores han ido dejando en este ámbito, si bien es cierto, que su integridad se ha visto seriamente dañada por la proliferación de invernaderos y edificaciones, en particular en el tramo del delta. Este eje fluvial se presenta como un corredor estratégico para establecer en torno al mismo un espacio libre de ocio de carácter metropolitano.

En el litoral, los arenales de la bahía, en torno al desarrollo urbanístico del Toyo, pueden dar cabida a un espacio público de inmejorable condiciones para el uso recreativo ligado a los valores naturales que encierra.

El dominio público de las ramblas que drenan la Bahía de Almería y el valle del Hornillo, determinan potenciales co-

redores a reservar como espacios fluviales acondicionados para un uso blando recreativo.

Finalmente, el ámbito se muestra propicio para configurar en él una Red Verde constituida por itinerarios recreativos de elevado valor natural y cultural, que conecten las áreas y elementos naturales y culturales más singulares de la aglomeración, asentando su trazado sobre el dominio público hidráulico, viario o pecuario.

4.4. La movilidad y las dependencias entre municipios

Del último Censo Oficial de Población y Viviendas del Instituto Nacional de Estadística de 2001, se deriva la existencia de una fuerte dependencia de Almería de los municipios del ámbito del Plan, por motivos laborales, siendo éstos emisores de desplazamientos hacia la capital. En el caso de los estudios superiores, esta dependencia se multiplica para los residentes mayores de 16 años.

La proximidad geográfica a la capital influye directamente en los niveles de ocupación de la población. Huércal de Almería y Viator son los municipios con el mayor porcentaje de ocupados junto con la capital.

Así, el 42% de la población ocupada de Huércal de Almería tiene su puesto de trabajo en Almería, cifra que se reduce hasta el 32% en el caso de Viator. Benahadux, Pechina y Rioja presentan porcentajes de empleados en Almería de entre el 20 y el 30% de su población ocupada, mientras que Gádor baja ligeramente del 20%.

En cambio, tan sólo el 3% de la población ocupada de Níjar trabaja en Almería.

Gádor, y sobre todo Níjar, se muestran como los municipios más autosuficientes con respecto a Almería. El 58% de la población ocupada en el primero trabaja en el propio municipio, gracias a una importante presencia industrial (cementera, astillero, etc.); esta cifra asciende hasta el 93% en el caso de Níjar, donde la agricultura juega un papel predominante.



Dependencia laboral de los municipios de la capital.

Fuente: Censo Oficial de Población y Viviendas y elaboración propia.

En cuanto a la formación escolar de nivel superior, la dependencia de Almería es absoluta. El 88% de los estudiantes mayores de 16 años que residen en el ámbito de este Plan estudia en Almería, si bien esta cifra se reduce al 59% si excluimos a los residentes en la propia capital.

Tan solo Níjar presenta una proporción de estudiantes mayores de 16 años con lugar de estudios en Almería ligeramente por debajo del 50%; el resto de los municipios superan este porcentaje.

4.5. Centralidad propiciada por el sistema de equipamientos supramunicipales

El panorama observado en materia de equipamientos supramunicipales viene a corroborar la dependencia del conjunto de la aglomeración del municipio de Almería, que concentra casi el 80% de la población y más de la cuarta parte del territorio.

El municipio de Níjar abarca más del 50% de la superficie de la aglomeración y el 10% de su población, similar, en este momento a la suma de las poblaciones de los municipios de Bajo Andarax que, sin embargo, tienen mejor accesibilidad, por proximidad, a la capital.

El modelo de distribución de equipamientos supralocales parte con una debilidad derivada de la definición del propio ámbito de la aglomeración, donde el 10% de la población, afincada en el municipio de Níjar, presenta dificultades para acceder a los mismos, dada la distancia que les separa, situación que se agrava de cara a la prestación de servicios supramunicipales a los núcleos costeros o las zonas agrícolas de interior. Es decir, alrededor de 25.000 habitantes del conjunto del ámbito de la aglomeración tienen que recorrer una distancia media de alrededor de 40 kilómetros en vehículo propio para acudir al cine, al hospital, a un museo o a una gran superficie comercial.

Níjar ha asumido desde la esfera local los servicios básicos a la población que, salvo la atención hospitalaria y de urgencias, tiene resueltos. Los servicios avanzados, sin embargo, se proveen desde Almería. Níjar presenta una creciente especialización en equipamientos turísticos de naturaleza relacionados con el Parque Natural Cabo de Gata.

Las instalaciones del Campo de Tiro de Gádor suponen la única singularidad territorial en equipamientos "deslocalizados" del área central. Los Baños de Sierra Alhamilla en Pechina y el recinto arqueológico de Los Millares en Santa Fe de Mondújar destacan por su potencialidad como equipamientos turísticos.

Níjar, como ya se ha puesto de manifiesto, es el único polo de centralidad de la comarca capaz de competir parcialmente con Almería, salvo en la oferta de estructuras sanitarias avanzadas y de estudios superiores y universitarios, cuya regulación sectorial trasciende las determinaciones de un plan territorial.

Quizá la circunstancia que mayores expectativas genera es la presencia actual y futura de grandes infraestructuras de comunicación que articulan el territorio de Almería con el resto de la región o del Estado, ya sean viarias, ferroviarias o portuarias, lo que se traduce en la reserva sistemática de grandes áreas estratégicas en el entorno de los principales nodos.

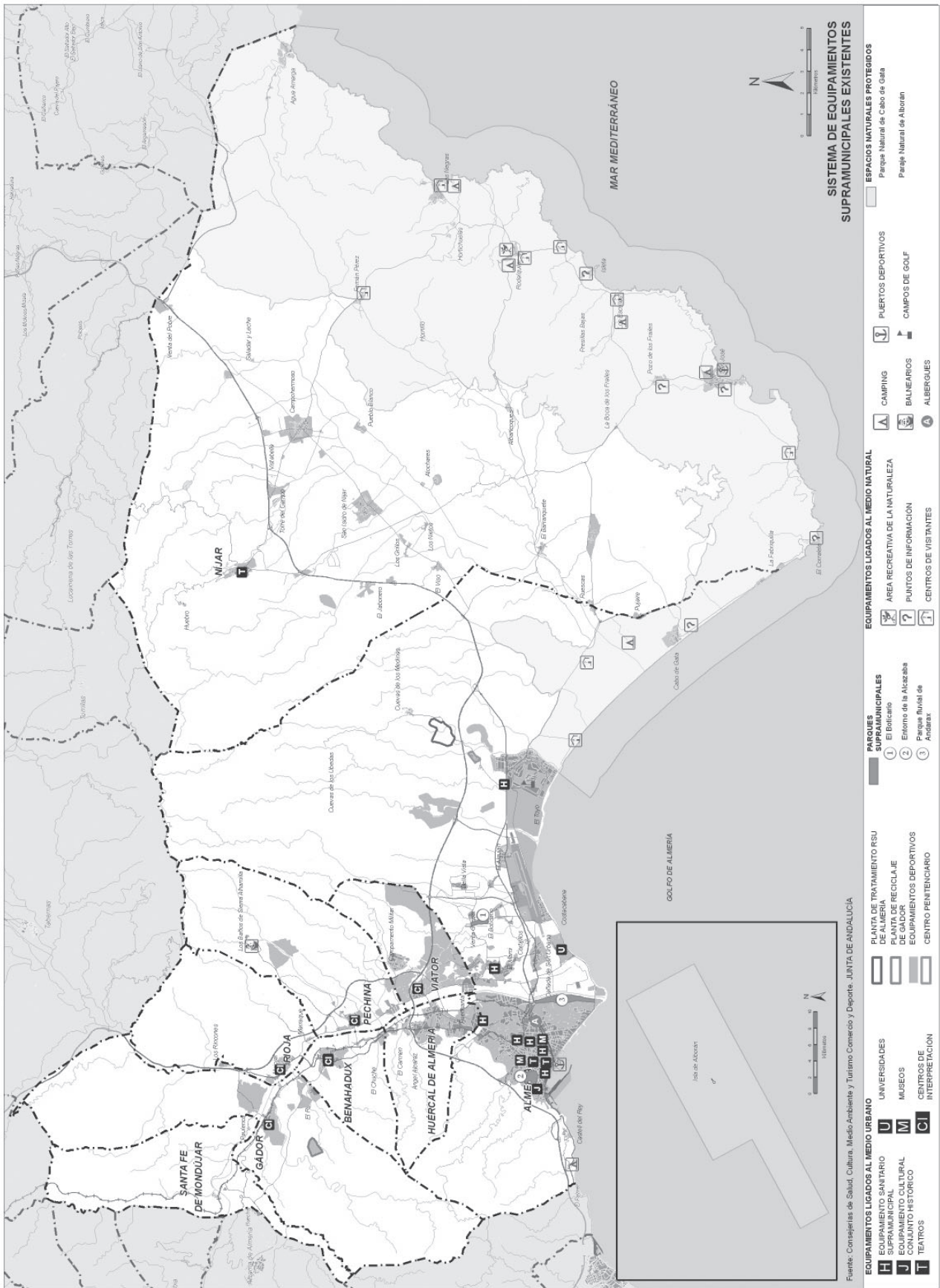
El tramo de la A-7 entre el nudo de Viator con la A-92 y el PITA, Parque Científico y Tecnológico de Almería, con algo más de 8 kilómetros de longitud, se comienza a configurar como un futuro corredor estratégico de actividades económicas, donde, de oeste a este, se localizan los usos industriales y logísticos de Viator, a los que sigue la reserva de suelo para fines estratégicos de este mismo municipio; y finalmente las instalaciones del PITA, Parque Científico-Tecnológico de Almería y suelos industriales del otro lado de la autovía. Este corredor de actividades se verá afectado por el paso del ferrocarril de alta velocidad Almería-Murcia.

En resumen, las estrategias municipales observadas de cara al futuro, no revelan una apuesta decidida por la creación de equipamientos de carácter supramunicipal que cualifiquen o singularicen la oferta de servicios. A excepción del reciente Museo de Almería, o la ampliación del Hospital Público Torrecárdenas, ambos en la capital, los municipios se decantan por facilitar las iniciativas de promociones urbanísticas, ligadas al desarrollo de instalaciones deportivas extensivas, particularmente campos de golf.

La Cañada, una centralidad emergente

La Cañada de San Urbano, núcleo de casi 9.000 habitantes situado en el municipio de Almería, cuenta con inmejorables condiciones para convertirse en una centralidad de primer orden. Su excelente conectividad externa, la proximidad al área de influencia del aeropuerto de Almería, la cercanía al litoral y la presencia de la Universidad, todo ello unido a su solidez poblacional y capacidad física de crecimiento, convierten a La Cañada en potencial nodo difusor de servicios avanzados.

Esta situación conllevará necesariamente un salto cualitativo en su imagen, los que se debe traducir en la progresiva adaptación y mejora de su espacio urbano y parque edificado, reforzando su liderazgo en la Vega de Allá.



Fuente: Consejerías de Salud, Cultura, Medio Ambiente y Turismo Comercio y Deportes - JUNTA DE ANDALUCÍA

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS SUPRAMUNICIPALES EXISTENTES

EQUIPAMIENTOS LIGADOS AL MEDIO URBANO

- H** EQUIPAMIENTO SANITARIO
- J** EQUIPAMIENTO CULTURAL
- T** TEATROS
- U** UNIVERSIDADES
- M** MUSEOS
- C** CENTROS DE INTERPRETACIÓN

EQUIPAMIENTOS LIGADOS AL MEDIO NATURAL

- 1** AREA RECREATIVA DE LA NATURALEZA
- 2** PUNTOS DE INFORMACION
- 3** CENTROS DE VISITANTES

PARQUES SUPRAMUNICIPALES

- 1** El Botánico
- 2** Entorno de la Alcazaba
- 3** Parque fluvial de Andarax

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

- Parque Natural de Cabo de Gata
- Parque Natural de Alborán

PUERTOS DEPORTIVOS

- A** CAMPIING
- B** BALNEARIOS
- C** ALBERGUES
- D** CAMPOS DE GOLF

5. UN TERRITORIO CON UN NIVEL DE ACCESIBILIDAD CRECIENTE Y CON NECESIDAD DE REEQUILIBRIO DE LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD

5.1. Las conexiones con el exterior

La red viaria estructurante de la aglomeración urbana de Almería está constituida por las carreteras que conforman la malla que soporta las relaciones de largo recorrido y las conexiones exteriores, a la que pertenecen las autovías A-7 y A-92.

La disposición de dicha red permite que todas las cabeceras municipales se encuentren a menos de 5 Kilómetros de una vía de alta capacidad, lo que facilita las relaciones con el exterior.

En lo que se refiere al ferrocarril, aunque en la actualidad el uso es marginal, las nuevas líneas de altas prestaciones en proyecto o planificadas ofrecen un futuro prometedor cargado de oportunidades, no solo a nivel de conectividad general, sino en relación a la potencial puesta en carga de suelos vinculados a la gestión del transporte de mercancías. Almería será atendida por tres nuevas líneas de tren de altas prestaciones y tráfico mixto: Granada-Almería, Murcia-Almería y Málaga-Nerja-Motril-Almería.

La confluencia en la capital de estas tres líneas abre la posibilidad de convertir a esta ciudad en un gran nudo logístico y de comunicaciones, si bien para ello es preciso que desde este Plan se maten los trazados y se sugieran las premisas necesarias para que la consolidación de este gran nudo se realice en las mejores condiciones.

Una configuración ambiciosa de la red de alta velocidad podría permitir la construcción de una nueva estación intermodal de viajeros fuera del espacio de la conurbación de Almería facilitando la creación de nuevos espacios de centralidad complementarios. Asimismo, las nuevas terminales de mercancías previstas, junto con la llegada del ferrocarril al Puerto de Almería deben servir de impulso a la intermodalidad en el transporte de carga.

El Aeropuerto de Almería está dotado de capacidad en exceso para hacer frente a los tráficos actuales de pasajeros, mercancías y aeronaves y, según los planes de ampliación contenidos en su Plan Director, será capaz –en caso de desarrollarse en todas sus posibilidades– de soportar más del doble del tráfico actual. Por otra parte, las ventajas de su excelente localización próxima a la capital, no compiten con el impacto de la huella sonora de 60 dB, tal y como se refleja en el gráfico de la página siguiente.

5.2. La estructura del viario y el transporte público

Si bien la disposición lineal de los núcleos de la comarca del Bajo Andarax facilita, desde el punto de vista topológico, las relaciones entre los mismos, la configuración actual de la red interior de carreteras presenta deficiencias desde el punto de vista funcional. Esta circunstancia provoca que las

distancias se agranden, lo que unido a la dependencia hacia Almería de los municipios del ámbito, coloca en desventaja a aquéllos más alejados de la capital, que ven coartadas sus potenciales posibilidades de desarrollo.

En un intento de tipificación, se pueden clasificar las carreteras de la red viaria del ámbito en tres categorías: red estructurante, red de articulación y red complementaria.

La red estructurante está constituida por las autovías A-7 y A-92, que propician las relaciones externas de la aglomeración.

La red de articulación da soporte a las relaciones de medio recorrido, tanto interiores como exteriores al ámbito de este Plan, y está compuesta por la N-340a, eje que discurre en paralelo al Andarax por su margen derecha, conectando los núcleos urbanos de la vega entre sí, la N-344 entre el aeropuerto y la A-7, la A-348 o Carretera de la Alpujarra hasta Benahadux, el eje AL-3117 entre Rioja y La Cañada de San Urbano y las carreteras de comunicación de los principales núcleos del municipio de Níjar (AL-3106, AL-3108, AL-3111, AL-3112, AL-3115) y la N-351 entre el enlace con la A-7 hasta el punto donde se bifurca hacia Agua Amarga, continuando como AL-5106).

Finalmente, la red complementaria soporta las relaciones de corto recorrido interiores al ámbito de este Plan, y está integrada por una serie de carreteras cuya titularidad corresponde principalmente a la Diputación Provincial de Almería.

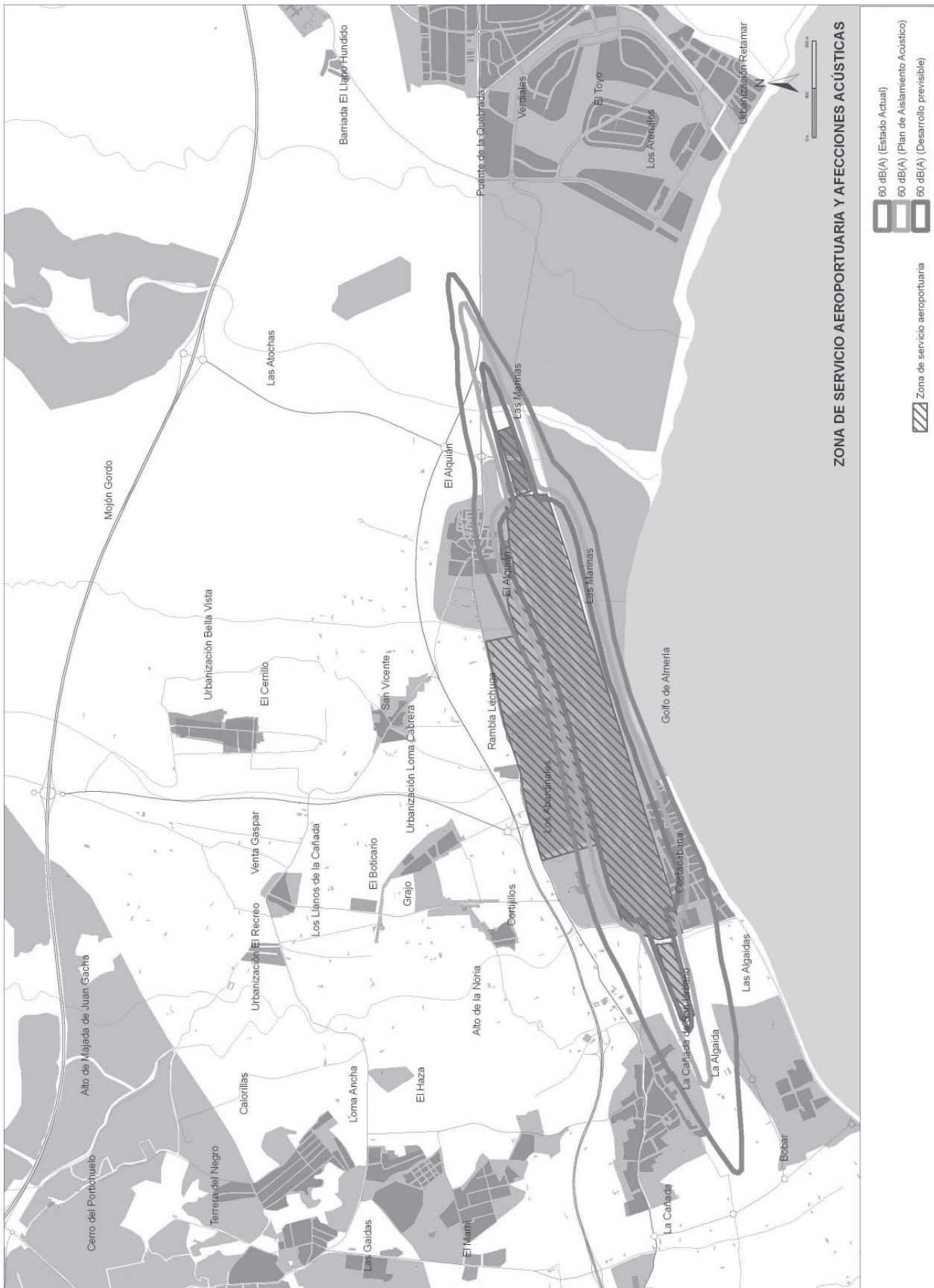
El análisis de la red indica, en primer lugar, la excesiva dependencia de la N-340a, recientemente desdoblada, en las relaciones entre Almería y el resto de municipios del Bajo Andarax. La N-340a dispone de una alternativa de gran capacidad, la A-92, difícilmente accesible desde los municipios de la margen derecha. Además proporciona un acceso precario a Almería a través de la Carretera del Campamento, que muere en la N-340a en su tramo más cargado.

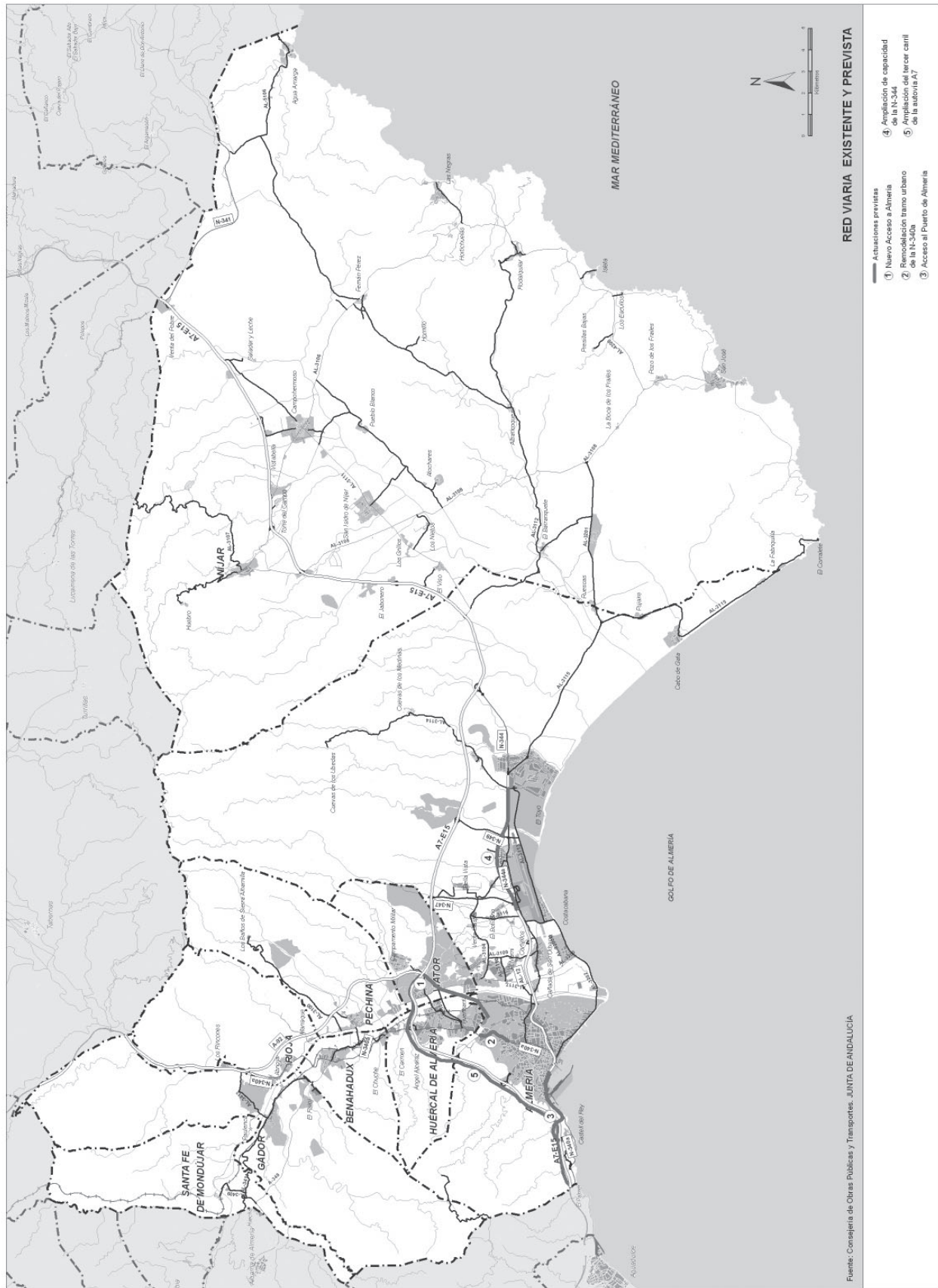
La otra alternativa a la N-340a para los municipios de la margen izquierda del Andarax es el eje AL-3117, pero ésta también obliga a penetrar al centro de Almería a través de la Carretera del Campamento y la N-340a.

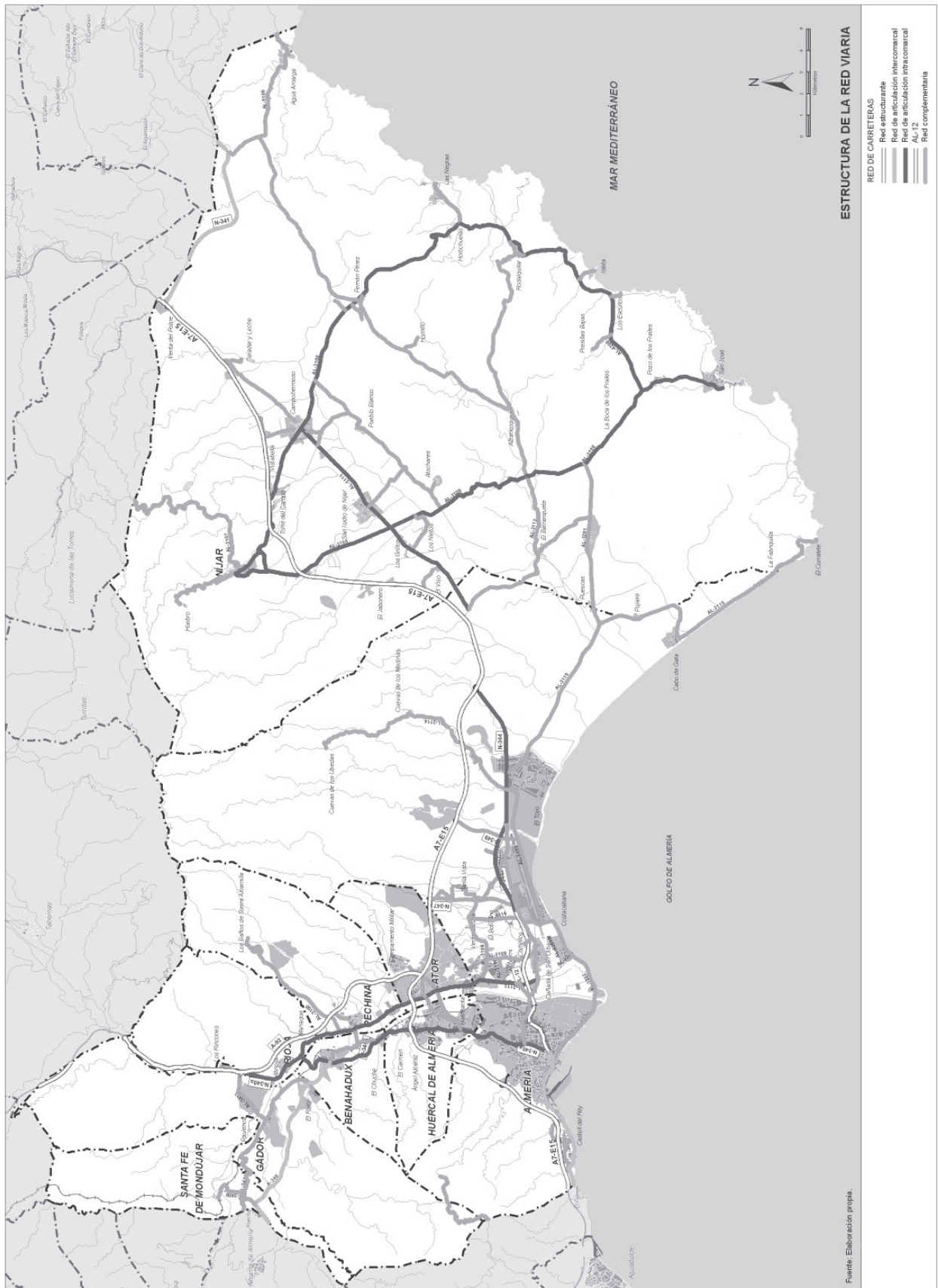
Las consecuencias negativas del tráfico excesivo conllevan el efecto barrera y la peligrosidad creciente de las travesías que presentan los municipios de Huércal de Almería, Benahadux y Rioja.

Se hace preciso, por tanto, diversificar los accesos a Almería, construyendo nuevas vías de penetración a la capital y facilitando la conexión con la A-92 desde los municipios de la margen derecha de la rambla.

Hay que señalar otra importante deficiencia de la red viaria: la falta de permeabilidad transversal entre los municipios situados a una y otra margen del Río Andarax. Surge como consecuencia de la presencia de dos barreras físicas como son el ferrocarril y el propio río, y redundan en una total au-







sencia de dinámicas de intercambio entre localidades que apenas distan 3 Kilómetros entre sí. El fomento de la integración entre los distintos municipios que conforman la comarca del Bajo Andarax, pasa necesariamente por la mejora de la permeabilidad transversal, para lo que se hace precisa la construcción o acondicionamiento de viales que comuniquen ambas márgenes.

Dejando a un lado las necesidades actuales relacionadas con la red de carreteras, no hay que olvidar que las infraestructuras de transporte no sólo están concebidas para proporcionar accesibilidad al territorio, sino que además cumplen la función de articularlo, anticipándose a sus necesidades futuras. Hacer uso de esta capacidad es especialmente delicado a la hora de anticiparse al desarrollo urbano.

La ciudad de Almería cuenta además, como toda capital de aglomeración urbana, con la particularidad de que sus viales estructurantes tienen vocación de serlo del conjunto de la aglomeración, cuestión que debe estar presente a la hora de proceder al diseño de los mismos.

En los próximos años, la aglomeración de Almería va a experimentar un crecimiento y por ello es importante preconcebir una red viaria que articule este espacio. Dicha red deberá garantizar la conexión longitudinal a lo largo de ambas márgenes del Andarax, junto con vías transversales que resuelvan el cruce del río.

El espacio litoral presenta una fuerte demanda de uso turístico que se concentra principalmente los fines de semana y los períodos vacacionales, por lo que también debe ser objeto de articulación a través de vías blandas que hagan factible su recorrido, fomentando la función paisajística de las áreas que atraviesan, así como el atractivo deportivo y turístico.

El análisis del transporte público revela que existen dos corredores de gran demanda: Almería-Poniente y Almería-Universidad que justifican la necesidad de bandas específicas destinadas al transporte público que constituyan una red homogénea distribuida por el territorio.

El uso del transporte público entre Almería y el resto del Bajo Andarax y entre Almería y Níjar, en cambio, es mínimo. Esta circunstancia está motivada principalmente por la escasez de servicios, que a su vez se justifica porque no existe una masa crítica de población que permita establecer un servicio rentable de alta frecuencia. En el caso de Níjar, a este hecho se añade la dispersión de sus núcleos urbanos.

El establecimiento de un servicio eficiente de transporte público con el Bajo Andarax generará la progresiva consolidación urbana del corredor, aglutinando la masa poblacional suficiente para que un servicio de transporte público de calidad resulte rentable en términos económicos. Para atender a los actuales núcleos urbanos y a los futuros desarrollos, dicho servicio debe prestarse a través de un sistema flexible, tanto en trazado como en paradas, y competitivo frente al vehículo privado en términos de tiempos de recorrido.

En el caso de Níjar, tan solo en el entorno de los núcleos de Campohermoso, Níjar y San Isidro de Níjar, la masa poblacional presente sería suficiente para justificar la implantación de una iniciativa de transporte público parecida, sin olvidar la aptitud favorable que las condiciones topográficas del Campo de Níjar ofrecen para el uso de la bicicleta; por ello es importante señalar que toda plataforma reservada pudiera ir asociada a carriles bici como medida de fomento de los modos blandos.

Finalmente, hay que destacar que actualmente se encuentran sin cobertura de transporte público 11 núcleos poblados, en los que residen 3.287 habitantes. En el futuro es necesario asegurar una cobertura mínima en todos los núcleos poblados.

5.3. Infraestructura ferroviaria y transporte de mercancías

Almería está conectada a la red ferroviaria española mediante la línea Almería-Moreda de vía única sin electrificar. Esta línea coincide hasta Hueneja con la antigua línea de la Mina del Marquesado, que fue una de las primeras líneas electrificadas de España, ya que tenía que superar las importantes pendientes de este tramo.

En Moreda la línea se bifurca hacia Granada y hacia Linares, donde conecta con el corredor ferroviario que une Andalucía con Madrid y el resto de España.

El actual servicio de ferrocarril en la aglomeración urbana de Almería es claramente deficiente.

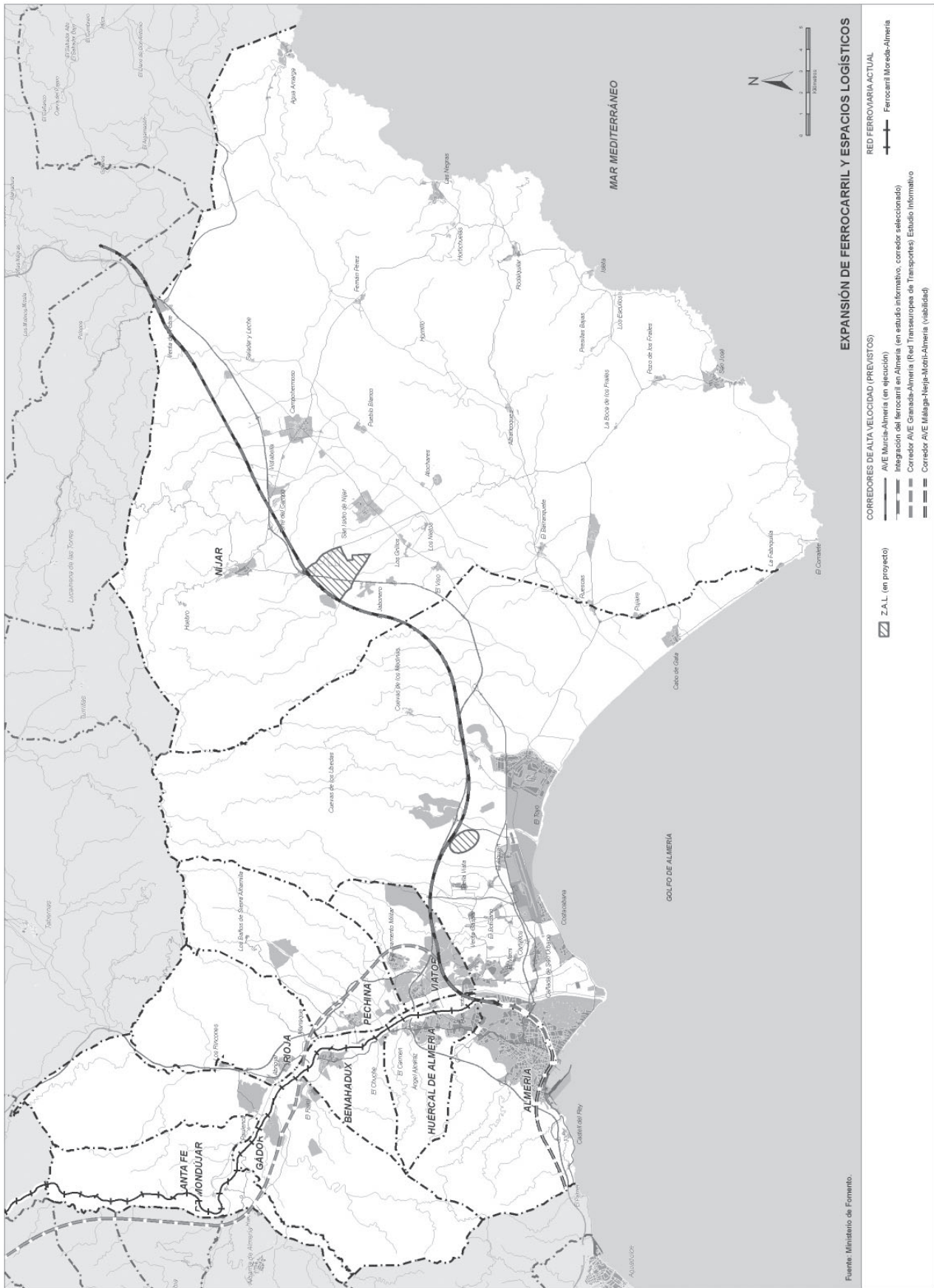
Los servicios regionales únicamente hacen parada en Gádor (además de en Almería), con una frecuencia de dos expediciones por sentido diaria. La demanda en dicha estación es prácticamente nula (un viajero por expedición). Las estaciones de Huércal de Almería y Benahadux se encuentran en desuso.

Los servicios de largo recorrido suman, a su baja frecuencia, unos tiempos de recorrido nada competitivos con otros modos de transporte. Viajar en tren entre Almería y Madrid demora unas 7 horas, entre Almería y Barcelona más de 13, y entre Almería y Sevilla, entre 5 y 6 horas.

La actual traza del ferrocarril únicamente recorre Almería y los municipios de la margen derecha del Río Andarax. En todos ellos su presencia constituye una auténtica barrera, especialmente en Almería, Huércal de Almería y Gádor.

La supresión o palio del efecto barrera ejercido por el ferrocarril en estos tres municipios es fundamental para la cohesión entre los actuales núcleos de población y los futuros desarrollos urbanos. Almería ya tiene en marcha un proyecto de soterramiento, mientras que en Huércal de Almería sería deseable la integración, y en Gádor, como mínimo, la supresión de los pasos a nivel.

Aunque en la actualidad el uso del ferrocarril en el ámbito de este Plan es marginal debido a las deficiencias apunta-



das, las nuevas líneas de altas prestaciones en proyecto o en planeamiento ofrecen un futuro prometedor, cargado de oportunidades.

Almería será atendida por tres nuevas líneas de tren de altas prestaciones y tráfico mixto: Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte), Murcia-Almería y Málaga-Nerja-Motril-Almería, esta última en fase de estudio.

La confluencia en la capital de estas tres líneas abre la posibilidad de convertir a Almería en un gran nudo logístico y de comunicaciones, si bien para ello es preciso que desde este Plan se sugieran las premisas necesarias para que la consolidación de este gran nudo sea posible:

- La entrada en Almería del ferrocarril no debería convertirse en un fondo de saco, sino que deben plantearse trazados que aseguren la continuidad entre unas líneas y otras.
- Es necesaria la construcción de una terminal de mercancías y una plataforma logística asociada a estas nuevas líneas. Actualmente se encuentran en redacción los Estudios Informativos de las ZAL previstas en los municipios de Almería y Níjar, dependientes de gestión conjunta de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Ambos emplazamientos se encuentran ligados a la traza del nuevo corredor ferroviario de alta velocidad, a lo largo del eje estratégico de actividades económicas que focalizan el PITA, Parque Científico-Tecnológico de Almería y la concentración de asentamientos industriales de Viator, contando, por supuesto, con buenos accesos desde las vías de articulación exterior y con la Terminal marítima del Puerto de Almería.
- Deben considerarse las posibilidades que ofrece la llegada de estas nuevas líneas de altas prestaciones para relanzar el Puerto de Almería y convertirlo en la gran puerta de entrada y salida de mercancías desde la península hacia África. Esta circunstancia se vería favorecida por la recuperación del viario interior del puerto y su comunicación con las nuevas líneas.

Por otra parte, es importante asegurar que las nuevas infraestructuras ferroviarias no generen nuevos efectos barrera y no supongan un perjuicio para ninguno de los municipios del ámbito de este Plan. Particularmente para Almería que, como cabeza de la aglomeración, deberá mostrarse como un nudo ferroviario de primer nivel, capaz de estar a la altura de otras capitales españolas en lo que se refiere a las mejoras urbanas que derivan de los procesos de soterramiento e integración del ferrocarril en sus suelos.

En este sentido, todos los tramos de la línea Murcia-Almería están en obras o tienen redactado proyecto constructivo. Los planos, tanto de Información como de Ordenación de este Plan, incluyen la alternativa consensuada por el Ministerio y los Ayuntamientos.

Tanto el Ministerio de Fomento como la Junta de Andalucía, además de otras instancias, apuestan para el futuro por la

intermodalidad en el transporte de mercancías y el progresivo abandono de la carretera hacia modos más limpios y eficaces.

5.4. Infraestructura portuaria

Existen dos puertos dentro del ámbito del Plan: El Puerto de Almería, gestionado por la Autoridad Portuaria de Almería, adscrita al Ministerio de Fomento a través del Ente Público Puertos del Estado y el Puerto de San José, gestionado indirectamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

El Puerto de Almería cuenta con una longitud total de muelles y atraques de 3.486 m, de los cuales 2.110 m corresponden a dársenas comerciales, 501 m a dársenas deportivas y 1.075 m a dársenas pesqueras. Actualmente el puerto presenta un déficit de capacidad en el Muelle de Poniente que será resuelto con la ampliación que se encuentra proyectada.

El Puerto de San José es un puerto deportivo cuya explotación, en régimen de concesión, corresponde al Club Náutico de San José. Se localiza en el municipio de Níjar y cuenta con 244 atraques, con un calado mínimo de 1,5 m y un calado máximo de 6 m. Los condicionantes ambientales y las dificultades para dotarlo de un acceso adecuado, hacen que la ampliación de este puerto presente una baja viabilidad.

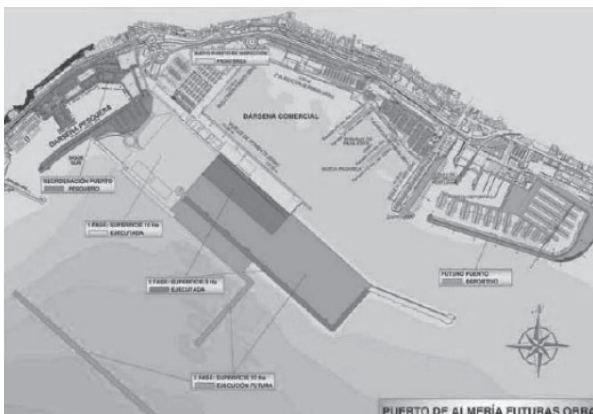
Desde el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía se apuesta, por un lado, por asegurar una plena conexión entre los puertos comerciales con los ejes viarios y ferroviarios de primer nivel para garantizar el desempeño de una función clave en el diseño del sistema logístico de Andalucía. Por otro lado, se señala la importancia de la integración de las infraestructuras portuarias en la planificación urbanística.

De cara al futuro, el puerto debe jugar un papel determinante como principal puerta de entrada y salida de mercancías desde la península hacia África, apoyándose en las nuevas infraestructuras ferroviarias de altas prestaciones previstas en Almería.

Para ello es importante apostar desde el Plan por la recuperación del viario ferroviario interior del puerto y su comunicación con la red de altas prestaciones de forma soterrada.

Por otra parte, el acceso al puerto desde la A-7 registra un tráfico próximo al nivel de saturación y precisa de una ampliación.

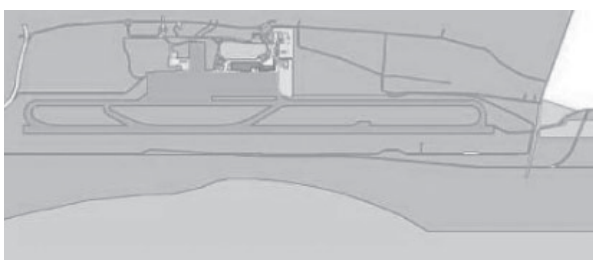
También se plantea como objetivo la mejora de la oferta de atraques de los puertos náuticos deportivos andaluces, dando prioridad a las actuaciones sobre las infraestructuras existentes, aunque el establecimiento, reestructuración o ampliación de nuevos puertos deportivos deberán estar comprendidos en una estrategia regional que justifique, estructure y valore el conjunto de impactos acumulados del sistema portuario náutico-deportivo.



El puerto de Almería: plano de obras de mejora previstas.

5.5. El Aeropuerto

El Aeropuerto de Almería está dotado de la capacidad suficiente para hacer frente a los tráficos actuales de pasajeros, mercancías y aeronaves.



De acuerdo con el Plan Director del Aeropuerto éste sería capaz, en caso de desarrollarse en todas sus posibilidades, de soportar más del doble del tráfico actual.

El aeropuerto es accesible desde la N-344, carretera que con características de autovía nace en el centro de Almería. Los tráficos que registra en la actualidad están todavía lejos de alcanzar su máxima capacidad.

Por otra parte, la huella de ruido de 60 dB no alcanza ni alcanzará en el futuro los desarrollos urbanos previstos.

Por tanto, no parece justificable, a largo plazo, un traslado del aeropuerto por razones de capacidad, accesibilidad o afección a suelo urbano.

6. LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS: ENTRE EL INCREMENTO DE LA DEMANDA Y LA IMPLANTACIÓN DE RENOVABLES

6.1. La red gasística

En el término municipal de Almería se ha puesto en marcha recientemente el gasoducto MEDGAZ, una nueva e importante conexión internacional, que abre la circulación de gas natural directamente desde Argelia a Europa. El proyecto global ha abarcado la construcción de tres tramos de ga-

soducto, que han supuesto la construcción de casi 1.100 kilómetros de canalizaciones, así como las infraestructuras necesarias para la operación del gasoducto:

- *Tramo terrestre argelino*, de conexión entre el yacimiento de gas natural de Hassi R'Mel y la estación de compresión de Beni Saf, en la costa mediterránea, con una longitud de 550 kilómetros.
- *Tramo submarino*, de conexión entre Argelia y España por Almería, con una longitud aproximada de 200 kilómetros y una profundidad máxima de 2.160 m. Este tramo es el que ha venido a denominarse propiamente MEDGAZ.
- *Tramo terrestre español*, de conexión entre el punto de entrada del tramo submarino, con la terminal de recepción situado en la Playa de El Perdigo, al sur de Almería.

Por otro lado, la conexión internacional anterior, se prolonga de sur a norte, conectándose con el sistema gasista nacional, a través del Gasoducto "Almería-Lorca", de aproximadamente 123 kilómetros de longitud, puesto en marcha en el año 2009.

Incluido en la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016, se encuentra el gasoducto de transporte primario "Almería-Adra", que actualmente está en fase de adjudicación por parte del Ministerio.

Con respecto a las redes de distribución, en la actualidad sólo el municipio de Almería dispone de un suministro de gas a través de dos plantas satélites de GNL. Son las plantas de Retamar y Chumico, con una capacidad de almacenamiento cada una de ellas de 120 m³. Ambas suman un total de red de distribución de 72,6 kilómetros. Una vez que se realicen los gasoductos de transporte anteriormente mencionados, se podrán ejecutar los distintos ramales de distribución hacia los municipios cercanos a dichos gasoductos.

6.2. La red eléctrica

La provincia de Almería se alimenta a través de líneas de 400 kV y 220 kV con escaso mallado. El ámbito de la aglomeración lo hace desde la red de transporte, a través de las subestaciones de Benahadux y Litoral. Benahadux se ubica en el homónimo municipio y está conectada mediante una larga línea con la subestación de Caparacena (Granada), y con las subestaciones intercaladas de Gabias y Órgiva (Granada).

La línea en cuestión discurre de oeste a este por los municipios de Gádor, Almería y Huércal de Almería, hasta conectar con la subestación de Benahadux.

No se localiza en el ámbito ninguna central de producción eléctrica pertenecientes al régimen ordinario de generación, encontrándose una cogeneración en régimen especial, la planta de cogeneración Luis Andujar en Almería, de 990 kW, alimentada por gas natural y otras plantas de generación con renovables (que se describen en el epígrafe 6.3).

El documento "Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016. Desarrollo de la Red de Transporte" (mayo 2008) recoge las propuestas de desarrollo de la red eléctrica de 220 y 400 kV.

Con arreglo a los datos aportados, el nudo de Benahadux, que se ubica en un eje de intenso flujo energético, está sometido a fuertes niveles de demanda, haciéndose por tanto necesario aumentar la capacidad de la red de transporte de Almería mediante el mallado del nudo de Benahadux.

Para conseguir el cierre del mallado se prevén las siguientes actuaciones:

- Para el año 2012, está previsto un nuevo doble circuito de 220 kV que conecte la actual subestación de Benahadux con la futura subestación Tabernas 400/220 kV, prevista en el homónimo municipio.
- Para el 2015, está prevista la realización de un nuevo segundo circuito de la línea existente Benahadux-Órgiva 220 kV, que tendrá afección en los municipios por los que discurre el circuito actual.

Para el horizonte más lejano del año 2016-2020, están previstas las siguientes actuaciones, con el objetivo común de mejorar el mallado de la red de transporte, y el apoyo a la red de distribución de la zona:

- Nuevo segundo circuito de la línea Tabernas-Benahadux 220 kV, conecte con el futuro nuevo parque de 220 kV en la subestación Litoral de Almería.
- Conexión de la nueva subestación Cosario 220 kV, que se conectará en 220 kV como entrada-salida del futuro 2º circuito Benahadux-Órgiva 220 kV que se ha mencionado.

Infraestructuras de distribución

La aglomeración urbana se caracteriza por un alto nivel de consumo energético, protagonizado, principalmente, por los municipios más poblados: Almería, Níjar y, con mayor consumo industrial, Gádor. El ámbito de estudio se encuentra abastecido en su mayoría por Sevillana-Endesa, a excepción del municipio de Níjar, que cuenta también con el aporte de energía de la distribuidora Gracia Unzueta Hidalgo e Hijos, S.L.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR MUNICIPIOS (DATOS 2009) Y POBLACIÓN		
Municipio	Consumo (MWh)	Población
Almería	627.291	188.810
Benahadux	12.735	3.940
Gádor	83.384	3.244
Huércal de Almería	60.124	14.937
Níjar	131.367	26.516
Pechina	10.753	3.690
Rioja	4.094	1.389
Santa Fe de Mondújar	4.796	485
Viator	32.300	4.860
Total	966.844	247.871

La calidad del suministro eléctrico es, por lo general, buena (su análisis se basa en los indicadores de referencia TIEPI y NIEPI), con la excepción de los municipios de Pechina y Níjar.

La red de 132 kV es una red mallada, integrada por las subestaciones de Benahadux, Carboneras, Naranjos, Andarax, El Toyo y Pipaces, ubicadas a lo largo de todo el territorio del ámbito de la aglomeración. La red de 66 kV conecta a la red de 132 kV a través de tres transformaciones en las subestaciones de Naranjos, Benahadux y Andarax, desde la que se suministra energía eléctrica al territorio a través de las subestaciones Belén, Santo Tomás, Desaladora y Torrecárdenas.

Se prevé la construcción de cinco nuevas subestaciones de 132 kV dentro del ámbito de la aglomeración: Rambla Morales, Puerto, Pechina, Vega de Acá y Viator. Estas actuaciones supondrán también la realización de nuevas líneas de conexión a la red existente, así como mejora al mallado actual de la misma. Por otra parte, está prevista la construcción de un segundo transformador de 132/25 kV y 70 MVA en la subestación Andarax.

6.3. Energías renovables

INSTALACIONES FOTOVOLTAICAS		
Municipio	Nº instalaciones en funcionamiento	Potencia (KW)
Almería	11	3.537,9
Benahadux	1	10.600,0
Gádor	1	77,5
Níjar	4	401,8
Rioja	1	10.000,0
Viator	5	514,9
Total	23	25.132,1
BIOMASA (EN FUNCIONAMIENTO)		
Municipio	Nº instalaciones en funcionamiento	Potencia (KW)
Níjar	1 (Albaida Recursos Naturales)	1.700,0
BIOCOMBUSTIBLES (EN FUNCIONAMIENTO)		
Municipio	Nº instalaciones en funcionamiento	TEP
Níjar	1 (Albabio)	5.400,0

Fuente: Consejería de Economía, Innovación y Ciencia.

La producción de energía con fuentes renovables está presente en el ámbito, con un claro predominio de las instalaciones fotovoltaicas cuyo número asciende a 23 instalaciones construidas con una potencia total instalada de 25.132 kW; existe también una instalación de biomasa y una planta de biocombustibles en Níjar.

El potencial para la instalación de nuevas plantas de energías renovables es muy alto en la zona, y hay, en distinto estado de tramitación, 27 plantas fotovoltaicas (12,6 MW), 2 parques eólicos en Níjar (28,5 MW) y una planta de biogás (1 MW).

7. LOS ESPACIOS PRODUCTIVOS

Desde el punto de vista productivo, el ámbito de la aglomeración urbana de Almería constituye un territorio complejo, debido a las transformaciones económicas tan intensas que se han sucedido recientemente, motivadas, principalmente, por la aparición de sectores económicamente muy dinámicos, como son la agricultura bajo plástico y su actividad terciaria asociada, así como, en menor medida, el turismo.

En el sector primario, la reciente llegada del agua desalada refuerza las ya de por sí excelentes cualidades térmicas y orográficas de la región para el desarrollo del invernadero. A la bondad de su clima, se añade la presencia de llanuras en gran parte del territorio –la Bahía de Almería y el Campo de Níjar–, potenciales áreas de extensión del invernadero, en torno a cuya moderna tecnología se están desarrollando sectores productivos terciarios muy pujantes. La minería es otro de los sectores primarios tradicionales que en el ámbito del Plan cobra relevancia.

Este territorio se presenta también como un destino turístico emergente, con grandes potencialidades, y en el que los márgenes de capacidad de carga permiten, todavía, una orientación razonable de su modelo turístico.

7.1. Un modelo agrícola muy especializado, intensivo y en expansión

El modelo agrícola de la aglomeración viene liderado por la presencia del invernadero. La agricultura tradicional, ligada a las vegas de los cauces, como es el caso de las vegas de Acá y Allá, o la de Níjar, que tuvo en su día una gran significación, adquiere hoy un carácter residual, y sus producciones son mayoritariamente de subsistencia. La ganadería es otra actividad primaria marginal, de tipo extensivo y bajo rendimiento, junto con la pesca, que en los municipios costeros de Almería y Níjar, este sector exhibe un carácter artesano y semi-industrial.

En la comarca del Campo de Níjar el desarrollo clave del invernadero se inició en la década de los 80, periodo en el que las 571 ha cultivadas en 1985, principalmente en los alrededores de San Isidro y Campohermoso, pasan a multiplicarse por cuatro. La superficie invernada sigue incrementándose durante los años 90, si bien con un ritmo menor, que se reaccelera en la última década, hasta alcanzar las 5.300 ha actuales, cifradas en los datos municipales.

En Almería, la entrada fue más tardía, y se produce, en el sector central del municipio, al norte del aeropuerto –en torno de Venta Gaspar, El Alquíán y la Cañada de San Urbano– y, hacia el este, en los alrededores de la población de Ruescas, en el límite con Níjar.

En los últimos 20 años la superficie invernada se ha multiplicado por 10, y la colmatación superficial de la Vega de Acá, ha obligado desde el año 2000, a realizar transformaciones por encima de la cota de la autovía, principalmente sobre los cauces de las ramblas que drenan hacia la bahía. En 2003,

Almería ascendió drásticamente, hasta situarse en el tercer municipio más representativo de la agricultura almeriense, con el 8,54% de la superficie invernada, situándose por delante del término municipal de Vicar en el Poniente, y detrás de Níjar y el Ejido. En la actualidad la superficie invernada se cifra en 3.600 ha.

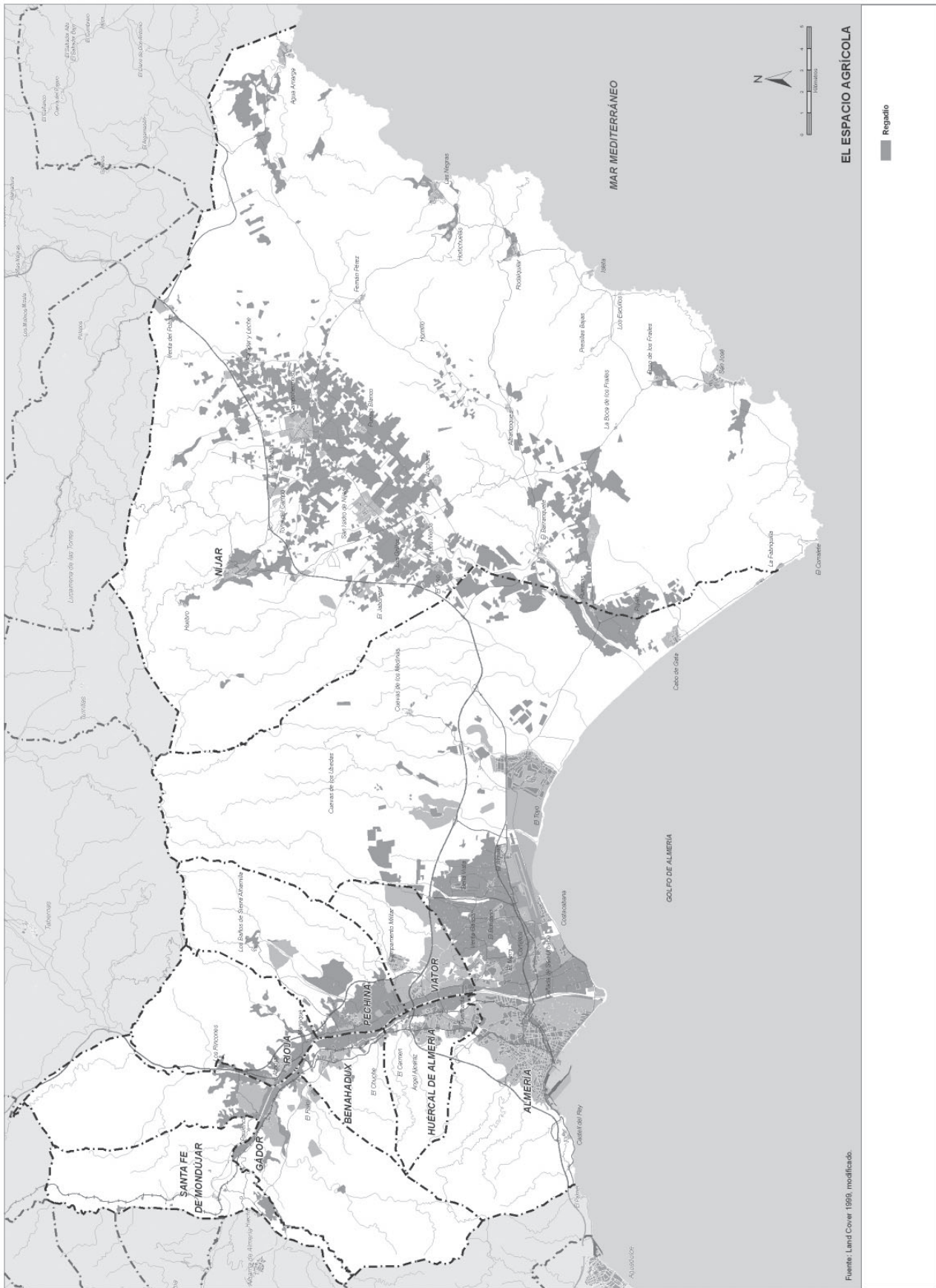
El liderazgo tradicional del Campo de Dalías en el crecimiento de superficie invernada de la provincia de Almería se ha visto desbancado por los municipios de Almería y el Campo de Níjar, que desde la década del 2000 han aportado ratios de crecimiento porcentual muy superiores al primero; en el año 2002-2003 el Campo de Dalías experimentó el 1,67% de crecimiento de superficie frente al 22,5% en el Campo de Níjar y del 45% en el Bajo Andarax.

La competencia por los usos del suelo en un ámbito tan particular como el de la aglomeración, en el que, lo natural, lo rural intensivo (invernaderos), y lo urbano está escasamente diferenciados, induce importantes tensiones debido a la promiscuidad de usos incompatibles entres sí, o por ocupación de suelos de interés territorial para su conservación. Las perspectivas de crecimiento de la ciudad sobre la Vega de Allá y el proyecto urbanístico de El Toyo, ha inducido una dinámica de nuevos cambios de usos en los espacios próximos, tendentes a la sustitución de los invernaderos por nuevas zonas de expansión urbana. La llegada del agua desalada supone también un factor clave en el avance de la superficie invernada. Estas tendencias provocan la búsqueda de nuevos emplazamientos para invernaderos en áreas adyacentes, cuya vocación agrícola no es siempre la más adecuada.

En la actualidad, en el sector de la Cañada de San Urbano y los Llanos del Alquíán, el avance hacia el norte de la superficie invernada está afectando sensiblemente a suelos ubicados en zonas de gran valor territorial de la unidad de Sierra Alhamilla, detectándose una tendencia de expansión al norte de la autovía, en su recorrido hacia Poniente, y en algunos casos, los invernaderos están alcanzando ya cotas importantes en el pie de monte de la sierra. Algunas superficies están empezando a ocupar también suelos forestales de alto valor. Hacia el sureste, el avance está generando tensiones importantes de borde en el límite del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

En el Campo de Níjar, estas tensiones adquieren también relevancia al norte de la autovía, donde el avance de los invernaderos se está produciendo sobre territorios de clara vocación forestal, así como en las zonas de contacto con el Parque Natural de Cabo de Gata. A estas tensiones se añaden las generadas en los contactos entre los suelos urbanos y agrícolas, apareciendo zonas en las que los invernaderos se encuentran colindantes con la edificación residencial de los núcleos urbanos.

Los estudios sectoriales realizados apuntan buenas perspectivas de desarrollo del invernadero en las dos comarcas de la aglomeración, debido a los distintos factores convergentes en este territorio, en particular, la amplia superficie de terreno disponible, y la llegada del agua desalada.



Fuente: Land Cover 1990, modificado.

El sobrecoste evidente que supone el agua desalada frente a los recursos hídricos naturales, no apunta ser un problema en una zona económicamente dinámica como la aglomeración urbana de Almería, donde la rentabilidad de los cultivos permite asumir, en general, ese coste adicional. Sin embargo, los problemas de mercado, la Política Agraria Europea, y la incorporación a la Unión Europea de Países Mediterráneos con un potencial agrícola significativo, pueden hacer prever, a medio plazo, un aumento de la oferta de hortalizas, con la consiguiente pérdida de rentabilidad, y tendencia al decrecimiento de estos cultivos.

Muchos de los estudios realizados reconocen ya, como una realidad, que la rentabilidad financiera del sistema ha descendido bruscamente por el incremento de los gastos de inversión –debido fundamentalmente a la elevación de los precios de la tierra–, la diferencia de productividad de la mano de obra familiar frente a la asalariada, y el escaso incremento de los ingresos. La mano de obra disponible, de origen no comunitario, representa también un problema social importante con el que se enfrenta actualmente este sistema agrario, al plantearse el riesgo, ya cierto, de desequilibrar la composición de poblaciones y municipios que experimentan problemas graves para integrar a su población inmigrante.

Un problema importante de esta tendencia expansiva puede resultar derivado de la capacidad de carga del territorio, en un ámbito en el que la acumulación de población y actividad productiva está generando una fuerte degradación del medio natural y un perceptible deterioro de las condiciones de habitabilidad. En un ámbito litoral como éste, con grandes extensiones de suelo “libre” el debate sobre la capacidad de carga debe entrar en juego, porque técnicamente todo es posible debido a la disponibilidad de agua. El problema puede reducirse a la capacidad de inversión y de decisión en relación con los distintos usos, en particular agrícola y turístico, que compiten por este territorio.

Otra de las cuestiones clave para determinar la dinámica de crecimiento, tiene que ser la garantía de las condiciones de calidad ambiental necesarias para hacer compatibles y rentables los otros usos del territorio, en particular los turísticos, y residenciales.

El modelo de explotación de los cultivos forzados habrá de plantear también la reconversión a largo plazo de sus sistemas de uso masivo de productos químicos hacia un modelo de producción integrada, y afrontar la necesidad de aplicar estrategias para mejorar y ordenar el paisaje rural.

7.2. La pesca como actividad semi-industrial y artesanal

Los municipios costeros de Almería y Níjar mantienen una importante vinculación con el sector pesquero, si bien ello no se traduce en los índices de ocupación de la población, ya que, en ningún caso, la actividad pesquera es un pilar básico de la economía local; el empleo generado se cifra en el 1%, en el caso de Almería, y el 0,3% en Níjar.

El puerto de Almería es el más importante de la provincia y cuenta con una flota semi-industrial significativa, y una producción pesquera importante.

Pero existen además localidades que cuentan con una comunidad pesquera poco representativa en cuanto a población ocupada, en las que la actividad pesquera ha jugado y juega un papel importante; tal es el caso de los núcleos de El Alquíán, Cabo de Gata y La Fabriquilla en Almería, y la Isleta del Moro en Níjar. Si bien en estos núcleos el turismo es la mayor fuente de riqueza –junto a la agricultura, en algunos casos– la actividad pesquera conserva, no obstante, una gran tradición. En las comunidades agropesqueras las dos ocupaciones no se interfieren, manteniéndose diferenciadas las comunidades pesqueras de la actividad agraria.

Se trata de una flota estrictamente artesanal, que utiliza artes selectivos –también el arrastre– con capturas de alto valor comercial, caracterizadas por su extraordinaria frescura y calidad y por tener un potencial mercado selecto en las grandes áreas de servicios que se crean en torno al turismo, precisamente en estas zonas donde desarrolla su actividad esta flota.

7.3. La huella de la minería

La actividad minera ha estado presente en este ámbito desde tiempo inmemorial, y en la actualidad están vigentes gran número de concesiones mineras y permisos de investigación, relativos a yacimientos de minerales industriales, metales preciosos y rocas ornamentales. Se explota bentonita en los relieves volcánicos de Cabo de Gata y la Serrata, yeso y arena en el entorno del Barranquete y Sierra Alhamilla, y piedra ornamental en la Sierra de Gádor. Además, están inventariadas un total de 27 canteras inactivas dispersas por todo el ámbito, en particular el entorno de la sierra de Cabo de Gata y la Serrata que han beneficiado, fundamentalmente, bentonita.

La huella de esta actividad se deja notar de forma muy evidente en el paisaje, en particular en algunos sectores del Parque Natural de Cabo de Gata, donde las explotaciones de bentonita son muy numerosas; en el entorno del Barranquete se produce una gran concentración de explotaciones de arenas, y en la Sierra de Gádor, la explotación tradicional de piedra caliza ha generado importantes áreas degradadas, algunas de ellas de gran entidad superficial e impronta visual. También es relevante su efecto sobre algunas formaciones vegetales de relevancia ambiental, en los sectores serranos de Alhamilla y Gádor.

Como contrapartida, la explotación histórica de los recursos minerales ha legado a la región un importante patrimonio arqueo-industrial de gran interés, vestigio del desarrollo económico que llegó a imprimir esta actividad en la región, y que puede representar un activo turístico-cultural muy significativo.



Fuente: Investigación de minas, canchales y escombros de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente, JUNTA DE ANDALUCÍA, 2004-2005

7.4. El espacio de actividades económicas de base urbana

El espacio destinado a las actividades económicas de base urbana aparece en el ámbito de la aglomeración con las especificidades propias de su territorio. Desde el punto de vista de la actividad, su implantación se puede dividir en tres categorías:

- Instalaciones vinculadas a la agricultura (transformación y productos auxiliares).
- Instalaciones vinculadas al transporte (portuario, aeroportuario, por carretera, por ferrocarril).
- Instalaciones para la producción y servicios.

La organización del tejido industrial vinculado a la agricultura está formada por instalaciones o alhóndigas que se sitúan en puntos accesibles desde las carreteras. Como apoyo a la actividad agrícola surge la fabricación o distribución de productos auxiliares para abastecer a las instalaciones de invernadero, tales como plástico, tubos de riego, estructuras, etc. Esta actividad es la que cuenta con mayor representación dentro del conjunto, si bien se caracteriza por una gran dispersión y apenas regulación.

Por otro lado, el transporte de mercancías demanda un espacio propio para su manipulación. El puerto y el aeropuerto cuentan con sus propias terminales de carga, al igual que la estación de ferrocarril. La mejora de las infraestructuras viarias y ferroviarias aumentará la movilidad y el volumen de las cargas transportadas y por tanto, el espacio necesario para su manipulación.

La aglomeración no dispone en la actualidad de una zona consolidada para actividades logísticas de carácter intermodal, si bien los municipios de Almería y Níjar cuentan en este momento con sendas iniciativas pilotadas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía para la construcción de una Zona de Actividad Logística distribuida en dos emplazamientos diferentes en los municipios mencionados.

EMPLEADOS POR SECTOR A ENERO 2008 (%)				
Municipio	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
Almería	51,21	49,67	78,30	80,61
Benahadux	0,26	2,29	2,56	0,86
Gádor	4,73	3,92	0,17	0,83
Huércal de Almería	0,13	12,75	5,11	4,45
Níjar	41,00	15,36	6,48	8,38
Pechina	1,79	0,65	0,80	1,09
Rioja	0,26	2,29	0,11	0,13
Santa Fe de Mondújar	0,38	0,00	0,00	0,10
Viator	0,26	13,07	6,48	3,55
Total	8,13	3,18	18,28	70,42

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración (2009).

En términos generales la organización espacial del tejido productivo se caracteriza por carecer de una estructura de aglomeración urbana, entendida ésta como planificada desde instancias o intereses supramunicipales. Los polígonos industriales componen un sistema formado por agrupaciones de carácter industrial o de servicios a la industria en localizaciones diversas, la mayoría de ellos sin consolidar, dando lugar a situaciones que podríamos subdividir en tres categorías:

1. Polígonos industriales de dimensión variable y de carácter no contaminante (servicios a la construcción, a la agricultura, concesionarios, etc.). Dentro de este tipo se produce una doble subdivisión derivada de su localización relativa y forma de agrupación:

1.a. instalaciones colindantes con el espacio residencial en mayor o menor grado (Almería, Huércal de Almería, Viator). Esta tipología es susceptible de provocar situaciones de incompatibilidad de uso, sobre todo en los casos de inserción completa en la trama, como en el caso de Huércal.

Viator presenta unas características particulares dentro del sistema, con una concentración elevada de instalaciones industriales, comparativamente al resto, que lo posicionan como un nodo especializado. Este nodo tensiona el extremo occidental de un previsible corredor económico a lo largo de la A-7, que cuenta con el PITA como foco atractor en el lado opuesto.

1.b. instalaciones desplazadas del núcleo principal hacia posiciones más excéntricas pero bien conectadas por carretera (Huércal, Benahadux, Níjar).

2. Industrias aisladas en suelo rústico (predominantemente en Gádor: cementera, astillero, alimentaria, etc.).

3. Espacio tecnológico, el PITA (Parque de Innovación y Tecnología de Almería).

No existe apenas representación de tejido terciario en espacio exclusivo o dominante, ya que, por regla general, se encuentra imbricado en los cascos urbanos de ciudad tradicional, tratándose de comercio, servicios u oficinas.

La observación de las tendencias detecta iniciativas de deslocalización progresiva de suelos industriales en posición céntrica hacia la periferia, en la ciudad de Almería, como consecuencia de la expansión de la ciudad. En los municipios del Bajo Andarax, no se perciben, sin embargo, iniciativas destacables, desde el punto de vista estratégico, más allá de la respuesta a la demanda de ámbito municipal.

El Parque Científico-Tecnológico de Almería, PITA

El PITA se plantea como un área que aglutinará las instalaciones de innovación derivadas de uno de los sectores económicos más representativos de la zona, el agrícola, y que, junto con la concentración de actividad de Viator, constituyen los focos de atracción que generan, a lo largo de la A-7, un corredor estratégico de primera magnitud.

La Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa lleva a cabo el desarrollo del Parque Científico-Tecnológico de Almería (PITA) como instrumento de desarrollo empresarial, de la innovación y de la transferencia de tecnología y del conocimiento.

El PITA ocupará una finca de casi dos millones de metros cuadrados ubicada en el municipio de Almería, en un nudo de la Autovía del Mediterráneo, a doce kilómetros del centro de la capital y de su puerto marítimo, a ocho del campus de la Universidad, a cinco del Aeropuerto y a tres del complejo residencial El Toyo.

En el PITA se pretenden combinar la calidad y amplitud de los espacios, la baja densidad constructiva con los cuidados sistemas interiores de urbanización. Se pretende, además, mantener un compromiso ambiental a través de diseños que no urbanicen espacios innecesarios, infraestructuras que minimicen los consumos de recursos naturales y maximicen, por el contrario, el aprovechamiento de las energías renovables, grandes espacios de protección ambiental, tratamiento adecuado de los residuos, etc. También pretende que la urbanización se adapte a la tipología del terreno lo que dotará al Parque de las mejores infraestructuras.

Las características de la iniciativa representan un salto cualitativo en la oferta de actividades económicas de la aglomeración, así como un cambio de tendencia en la imagen proyectada de cara al exterior.

7.5. Un espacio turístico diferenciado

Los activos naturales de los municipios costeros del ámbito, Níjar y Almería, son claves en la configuración de un espacio turístico que presenta, además de excelentes playas, un ámbito rural muy valioso y diferenciado, así como importantes recursos culturales. La presencia del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar y las playas y arenales de la Bahía de Almería, son claves primarias de su capacidad de atracción turística. El clima privilegiado de la aglomeración, los servicios que ofrece una capital provincial, las excelentes comunicaciones con el exterior, y el desarrollo económico de los últimos años en la provincia, vienen a potenciar estos atributos.

El municipio de Níjar, y en menor escala el de Almería, tienen en esta actividad un importante motor de generación de renta y empleo, con una oferta turística emergente, notoria y claramente diferenciada, que atrae a una demanda, mayoritariamente de carácter nacional. En el Bajo Andarax, el entorno rural en el que se localizan algunos municipios, en particular Gádor y Pechina, actúa como reclamo en la oferta de turismo de naturaleza del espacio de la aglomeración.

Los accesos al ámbito se han visto mejorados en la última década con la ejecución de la Autovía E-15 y la A-92; el Aeropuerto Internacional de Almería actúa como reclamo de una emergente demanda extranjera que podría adquirir cierto liderazgo en unos años. Finalmente, las perspectivas de la alta velocidad ferroviaria desde Murcia hasta Almería, y

hacia Granada completan el panorama de la accesibilidad del ámbito, potenciando su futuro.

El producto turístico por excelencia está basado en la oferta de sol y playas de calidad, en un entorno rural excepcional de gran valor paisajístico, prácticamente virgen y único en el litoral peninsular; garantizada además su preservación por la declaración del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, que ocupa el 60% del frente marítimo del ámbito.

Los atributos de naturaleza y cultura se complementan, definiendo un ámbito rural accesible, bien conservado y todavía poco masificado, que provee una oferta de turismo rural importante, en torno a los conceptos de Paisaje y Parque Natural.

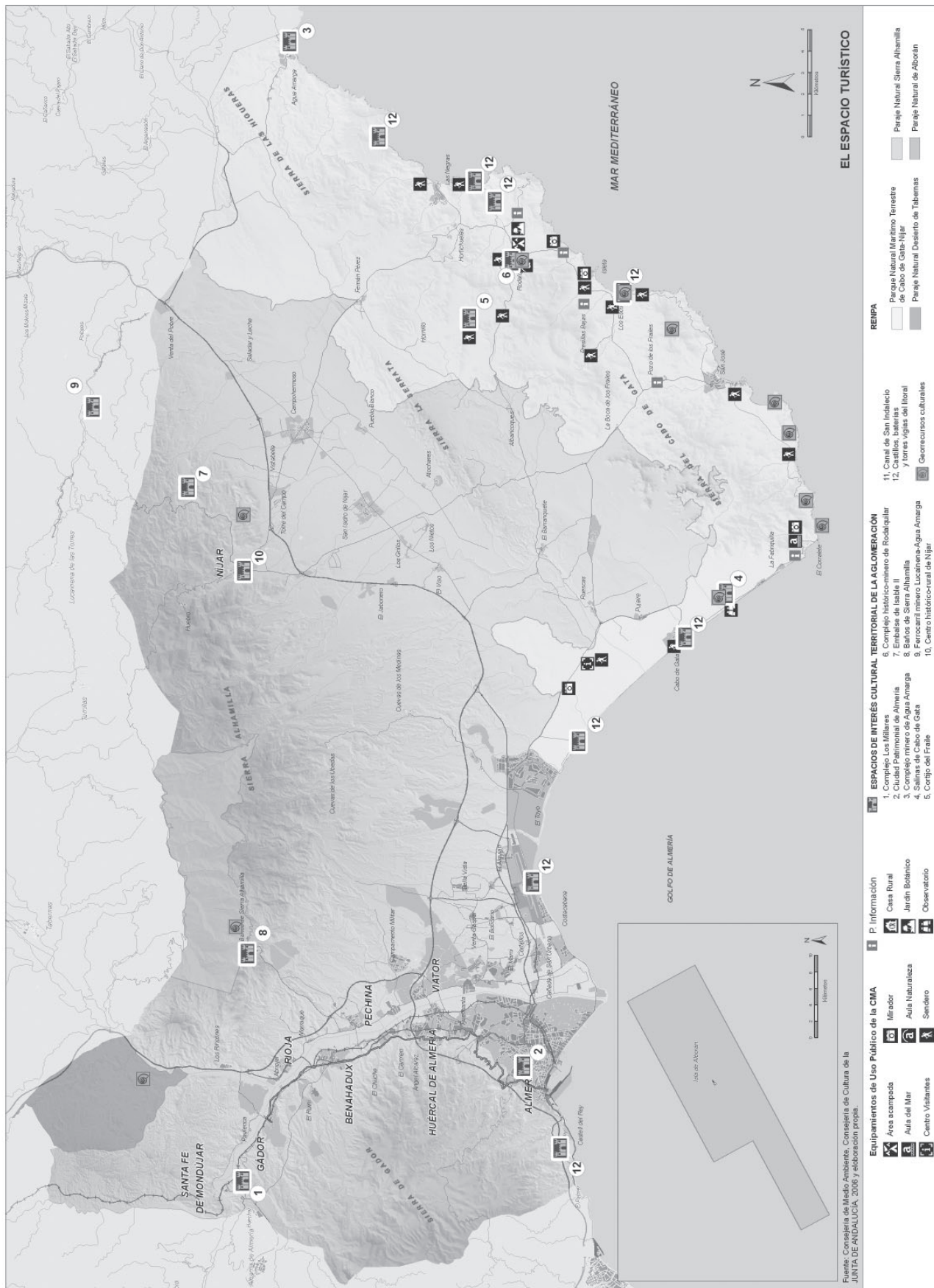
Un tercer elemento de interés en la oferta se refiere al patrimonio cultural basado en el propio carácter monumental de la ciudad de Almería y en el conjunto de elementos de interés distribuidos por el territorio. Finalmente, la actuación urbanística de El Toyo, a 15 kilómetros del centro de Almería, ha propiciado la entrada en la aglomeración del turismo del golf, modalidad muy difundida en la costa andaluza occidental, y también presente en el vecino Poniente Almeriense.

Como parámetros característicos del sector, destacan una oferta de alojamiento baja en relación con la de otros destinos turísticos consolidados del litoral andaluz y una escasa participación de la oferta turística reglada en relación con la vacacional residencial, y que apenas representa un 7% del total de la capacidad instalada de alojamiento potencialmente turístico. El tejido estructural, si bien todavía débil, esboza algunos rasgos emergentes más o menos estructurados.

La oferta turística complementaria a la alojativa es, también, relativamente escasa en el ámbito; las actividades náuticas y el buceo deportivo están bastante difundidos en este tramo litoral; la ciudad de Almería y el núcleo de San José, en Níjar, cuentan con un puerto deportivo con capacidad para 280 y 244 amarres, respectivamente; en Pechina destaca el complejo hotelero-balneario de los Baños de Sierra Alhamilla, que aprovecha una fuente termal cuyo uso se remonta a la prehistoria, con su apogeo en época árabe, y que conserva algunas de las instalaciones de este periodo. Santa Fe de Mondújar acoge el recinto arqueológico de Los Millares.

Otros equipamientos a destacar con atractivo turístico son el campo de golf de 18 hoyos de El Toyo y el conjunto de equipamientos ambientales de uso público y la red de senderos señalizados, instalados en el Parque Natural de Cabo de Gata Níjar.

Las pautas del espacio turístico vienen marcadas por un territorio cuyos niveles de presión humana se encuentran todavía muy por debajo de los estándares preconizados para el disfrute de una experiencia turística satisfactoria, siendo determinantes los ratios de ocupación del primer kilómetro de suelo de la costa, muy por debajo de la media del litoral andaluz, o el grado de densidad, en términos de plazas de alojamiento en suelo urbano, que no alcanza, tampoco, ra-



Fuente: Consejería de Medio Ambiente, Consejería de Cultura de la JUNTA DE ANDALUCÍA, 2005 y elaboración propia.

Equipamientos de Uso Público de la CMA

- Área escarpada
- Aula de Mar
- Centro Visitantes
- Mirador
- Aula Naturalista
- Sendero

P. Información

- Casa Rural
- Jardín Botánico
- Observatorio

ESPACIOS DE INTERÉS CULTURAL TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN

- 1. Complejo Los Millores
- 2. Ciudad Patrimonial de Almería
- 3. Complejo minero de Agua Amarga
- 4. Minas de Gata
- 5. Cortijo del Fraile
- 6. Complejo histórico-minero de Rodalquilar
- 7. Embalses de Isabell II
- 8. Baños de Sierra Alhambilla
- 9. Pericoranti minero Luciano-Agua Amarga
- 10. Centro histórico-cultural de Níjar

REMPA

- Parque Natural Marino Terrestre de Cabo de Gata-Níjar
- Parque Natural Desierto de Tabernas
- Parque Natural Sierra Alhambilla
- Parque Natural Desierto de Alboxan

EL ESPACIO TURÍSTICO

- 11. Canal de San Isidoro
- 12. Castillos, baterías y torres vigía del litoral
- Georrecursos culturales

tios de masificación como en otras provincias o sectores turísticos andaluces.

Por otra parte, los ratios establecidos para algunas dotaciones ligadas al disfrute del litoral, como pueden ser los m² de espacio de playa por persona, superan en Almería y Níjar, el nivel máximo recomendado por la Unión Europea, en torno a los 6, acercándose, por sectores, a los 20 y 30 m² preconizados para destinos de sol y playa de máxima calidad y satisfacción.

Estos estándares aproximan una experiencia turística satisfactoria, en términos generales, así como la ausencia de impactos ambientales significativos derivados de la presión urbanizadora; son por tanto indicadores que se acercan a los del escenario deseado por un nuevo perfil de turista vacacional del siglo XXI, cada día más exigente y en busca de experiencias de ocio en entornos lúdicos singulares y de calidad, personalizados y poco masificados, y, lo que es fundamental, indican que los márgenes de capacidad de carga del ámbito permiten todavía trabajar hacia una orientación razonable de su modelo turístico, en relación con los programas de actividades y alojamiento deseados.

La planificación turística de los municipios del ámbito deberá reflejar una decidida estrategia en términos propiamente turísticos, dotada de una visión global de futuro, con un posicionamiento turístico deseado o predefinido con rigor y una estimación previa de los efectos socioeconómicos que pudieran inducir las diferentes alternativas de ordenación y ritmos de crecimiento por los que opten. Factores todos ellos clave, y que deberían influir de una manera capital, sobre el alcance y dirección de su actual planificación urbanística.

En este contexto, parece imprescindible que el modelo de desarrollo turístico del Plan sea objeto de unas directrices que permitan su impulso, pero que se apoyen en un marco limitativo que garantice que no se modifican las condiciones que lo hacen singular.

Por ello parece conveniente identificar y delimitar, con el nivel de concreción que permite el Plan, los ámbitos donde parece más adecuado este desarrollo, en las condiciones que permitan garantizar una oferta suficiente y con un techo que integre la rentabilidad y la capacidad de acogida.

8. EL PATRIMONIO TERRITORIAL: UN RECURSO PARA LA DIVERSIFICACIÓN DE LA BASE ECONÓMICA Y EL REFUERZO DEL CAPITAL HUMANO

La aglomeración presenta un valioso patrimonio territorial formado por un conjunto de espacios y bienes naturales y culturales, así como una serie de ejes que los articulan entre sí y los hacen accesibles. Su importancia en el ámbito estriba en el interés de este patrimonio para configurar una red coherente, desde un punto de vista territorial, capaz de impulsar el desarrollo turístico de la zona.

El análisis detallado del patrimonio cultural documentado ha puesto en valor la riqueza patrimonial de los términos

municipales que integran el ámbito. El material ubicado es muy abundante y de gran interés, como exponente de primer orden de la intensa ocupación territorial del espacio desde épocas muy tempranas, habiéndose contabilizado 24 elementos protegidos de naturaleza arqueológica, 71 en la modalidad arquitectónica, y 151 de naturaleza etnológica, lo que totaliza una cifra de 246 elementos protegidos dentro del ámbito del Plan (categoría BIC y Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía). Además, existe un gran número de elementos inventariados, que si bien no están sujetos a protección, gozan de un interés cultural relevante.

Del conjunto global de estos elementos, se han seleccionado aquéllos que por su carácter emblemático, pueden resultar la expresión más genuina del patrimonio cultural de la aglomeración, y formar parte de una valiosa red de espacios y bienes naturales y culturales de carácter subregional.

Éstos son los siguientes:

- La Alcazaba de Almería.
- El Cargadero del mineral del Alquife (Almería).
- El yacimiento arqueológico de Los Millares.
- La Factoría romana de salazones de pescado.
- El Cortijo del Fraile.
- La Presa de Isabel II.
- Museo Arqueológico de Almería.
- Patrimonio minero-industrial XIX.
- Minas de oro de Rodalquilar.
- Salinas de Cabo de Gata.
- Los Baños de Sierra Alhamilla.
- Conjunto de castillos, fortalezas, defensas y baterías del litoral.
- Cortijos, balsas, fuentes y aljibes del P.N. Cabo de Gata.

El ámbito cuenta, además, con cuatro espacios protegidos con arreglo a la Ley 2/1989 de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía: el Parque Natural Marítimo-Terrestre de Cabo de Gata-Níjar, el Paraje Natural del Desierto de Tabernas, el Paraje Natural de Sierra Alhamilla y el Paraje Natural de Alborán.

En su territorio se han catalogado 6 Zonas de Especial Protección para Aves (ZEPAs) y de Especial Conservación (ZECs), así como una Reserva de la Biosfera, correspondientes al ámbito de Cabo de Gata.

En el ámbito también están presentes algunos montes públicos distribuidos fundamentalmente en los espacios serranos.

También aparecen representadas un total de 40 localidades geológicas, incluidas dentro del Inventario de Georrecursos Culturales de Andalucía, realizado por la Consejería de Medio Ambiente, que dan testimonio de la riqueza del patrimonio geológico de esta región.

El listado de Inventario de Georrecursos es el siguiente:

1. Subdesiertos de Almería.
2. Mina de las Balsas de Gádor.
3. Minas de azufre de El Trovador.
4. Delta Plioceno de Abrijoa.
5. Travertinos de las Salinas.
6. Cerro Alfaro.
7. Capa Gordo en Rambla de Indalecio.
8. Baños de Sierra Alhamilla.
9. Milonitas del Barranco del Infierno.
10. Serie del Plioceno superior de la Rambla de la Sepultura.
11. Playas fósiles de la Rambla de Amoladeras.
12. Playa del Pocico.
13. Albufera de la Rambla de Morales.
14. Estructuras extensionales del Cerro de la Mina.
15. Albufera de Cabo de Gata.
16. Abanicos aluviales de Cabo de Gata.
17. Hoyazo de Níjar.
18. Domos volcánicos de Punta Baja.
19. Escollo de la Sierra.
20. Domo del Cerro de Vela Blanca.
21. Dunas volcánicas de la playa de Cónsul.
22. Rocas volcánicas del Morrón de los Genoveses.
23. Domos volcánicos de los Frailes.
24. Bentonitas del Morrón de Mateo.
25. Estructura volcánica de Majada.
26. Eolianitas de los Escollos.
27. Minas de oro de Rodalquilar.
28. El playazo de Rodalquilar.
29. Andesitas del Cerro de la Viuda.
30. Enclave de Cala Carnaje.
31. Plataformas de la Molata de las Negras.
32. Carbonatos del Ricardillo.
33. Andesitas de Cerro Negro.
34. Calizas Bioclásticas Cañada de Méndez 1.
35. Falla de Carboneras en el Caballón.
36. Calizas Bioclásticas Cañada de Méndez 2.
37. Sedimentos miocenos de la playa de los Muertos.
38. Megartesas del Argamesón.

39. Megartesas del Llano de D. Antonio.

40. Serie pliocena de Carboneras.

Por último, el territorio se ve recorrido por un importante número de Vías Pecuarias declaradas con arreglo a la Ley 3/1995 de 23 de marzo, cuyo interés en el Plan se centra en su capacidad potencial de actuar como ejes de articulación y acceso de una red verde territorial que haga accesibles entre sí los distintos componentes del patrimonio territorial de la aglomeración.

Éstas son las siguientes:

NOMBRE
O1, Paso de Río Andarax
V1, Vereda de Puente Mocho
V2, Vereda de Piedras Negras
V3, Vereda de los Conejos
O2, Paso de Río Andarax
V4, Vereda de Santa Fé de Mondújar
V5, Vereda de Alejandri
V6, Vereda de los Conejos
Cd1 Cordel de la Campita
V7, Vereda de El Caballar
V8, Vereda de El Pecho Colorado
V9, Vereda de la Rambla de Belén
V10, Vereda de la Cruz de Caravaca
V11, Vereda de la Cuesta de Pío o Viator
V12, Vereda El Salvador
V13, Vereda de la Cueva de los Medina
O3, Paso de la Rambla de Tabernas y Río Andarax
Cd2, Cordel de los Arcos
V14, Vereda de la Palma Vieja
V15, Vereda de Cerro de los Nidos
V16, Vereda del Rey
Cl1, Colada de la Campana
Cñ1, Cañada de Enix
Cd3, Cordel de la Campita
V17, Vereda de Santa Fe de Rioja
V18, Vereda de Puente Mocho
V19, Vereda de los Conejos
Cl2, Colada de Santa Cruz
Cd4, Cordel de Almería
V20, Vereda de Santa Olalla
V21, Vereda de la Cuesta del Pío
V22, Vereda del Salvador
V23, Vereda de la Cueva de los Medina
Cñ2, Cañada del Río Andarax
V24, Vereda de la Rambla de Gabino
O4, Paso de Río Andarax

9. UN TERRITORIO EXPUESTO A RIESGOS NATURALES Y ANTRÓPICOS

9.1. Las amenazas naturales

Los riesgos de inundación por avenidas y crecidas son relevantes en algunos ámbitos del territorio. El mayor riesgo en cauces urbanos se produce en los núcleos de Gádor, Campohermoso, y Níjar. También otros cauces presentan cierto riesgo, si bien menos grave, en los municipios de Almería, Benahadux, Huércal de Almería y algunos de los núcleos de Níjar.

Existen en el ámbito un conjunto de zonas adyacentes a los cauces de arroyos y ramblas, con un riesgo potencial de inundación. Estas zonas se corresponden con las terrazas aluviales que conforman la vega del río Andarax a su paso por el corredor comprendido entre el relieve de la Sierra de Gádor y las estribaciones occidentales de Sierra Alhamilla. También quedan expuestos a estos riesgos hídricos los abanicos aluviales que descienden por las laderas orientales de Sierra Alhamilla y la Serrata, esparciéndose sobre el valle de la Rambla de Artal, y los desarrollados al pie de la Sierra de Cabo de Gata.

La erosión es otro fenómeno recurrente en el sureste peninsular. Sin embargo, en el ámbito de la aglomeración esta amenaza se manifiesta de forma más contenida, posiblemente debido a la propia actividad antrópica. El 51% de la superficie presenta una pérdida de suelo de entre 25-100 T/ha/año, valorada como media. Las zonas afectadas por dicha pérdida corresponden con los relieves integrados en el ámbito: la Sierra de Cabo de Gata y la Serrata de Níjar, el conjunto de Sierra Alhamilla y su conexión con el desierto de Tabernas y la práctica totalidad de la Sierra de Gádor. El 48% de la superficie del ámbito presenta valores de pérdida de suelo bajos (< 25 T/ha/año). Estos son los terrenos de la vega del río Andarax y el Campo de Níjar.

La pertenencia del ámbito de la aglomeración a una Zona Árida del país, obliga a considerar el suelo como un factor limitante cuya protección y mantenimiento han de vincularse a una política de gestión que sea capaz de combinar adecuadamente las instancias productivas de los terrenos de alto rendimiento con la conservación y restauración en las zonas más vulnerables.

9.2. Riesgos tecnológicos del transporte: emisiones, contaminación acústica y vertidos accidentales

El territorio de la aglomeración se ve recorrido por dos importantes vías de comunicación de alta capacidad como son la A-7 y la A-92, ejes potenciales de emisiones atmosféricas (ruido y gases).

Según datos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT), en España, el

transporte por carretera es responsable del 23% del total de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y del 37% de óxidos de nitrógeno (NOx). El ruido provocado por el mismo repercute de forma muy negativa en la salud. Esta emisión de contaminantes tiene una fuerte incidencia en la calidad del aire en los núcleos urbanos.

Por otra parte, también queda asociado al incremento de la movilidad rodada, y sobre todo al transporte de determinadas mercancías, el riesgo de accidentes con graves consecuencias ambientales: fuga de gases tóxicos, derrame de líquidos contaminantes, explosiones e incendios.

El cuadro actual de los emplazamientos económicos y productivos en el ámbito de la aglomeración no presenta puntos de especial criticidad, como pueda ser la presencia significativa de industrias químicas, siderúrgicas y extractivas. Los riesgos asociados son, de momento, los característicos de la movilidad generada por cualquier entorno urbano. No obstante, las hipótesis de creación de áreas logísticas de envergadura dentro del mismo impondrán la adopción de criterios muy estrictos para la ubicación de funciones peligrosas o la aparición de recorridos de riesgo.

9.3. La planificación de los residuos requiere una actualización y una revisión de sus infraestructuras

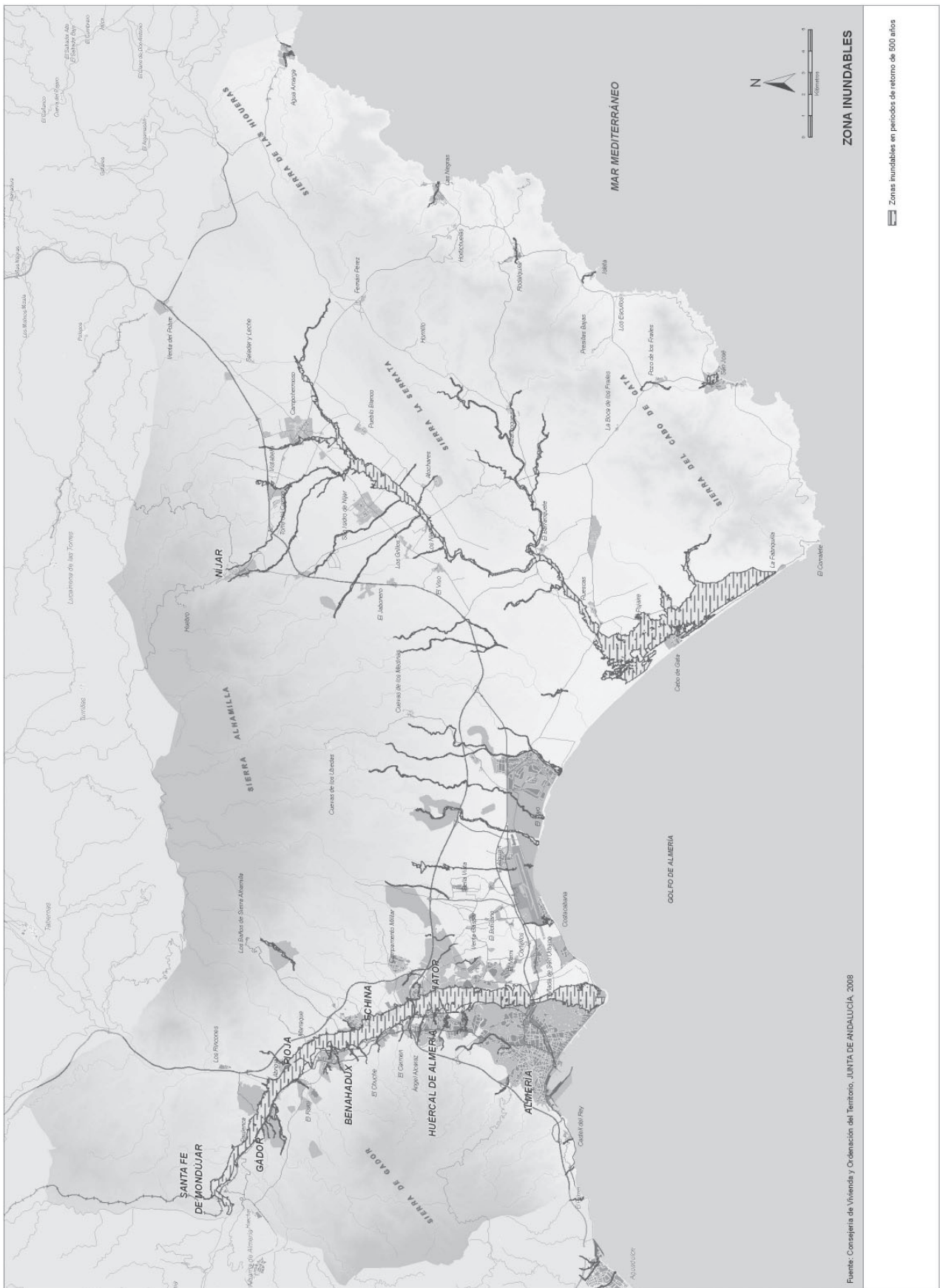
Los residuos urbanos de los núcleos del Bajo Andarax y Níjar son tratados en la planta de recuperación y compostaje y vertedero de apoyo de Gádor.

Almería conduce sus residuos urbanos a la planta de tratamiento del Acebuche, ubicada en la falda de Sierra Alhamilla, al norte de la autovía. Los municipios del Bajo Andarax, a excepción de Almería, forman parte del Consorcio de Gestión de Residuos Urbanos del Sector 2 de la provincia de Almería. Níjar tampoco se encuentra adherida al Consorcio.

Existen dos plantas de transferencia en San Isidro y otra en Benahadux, fuera de servicio.

Los residuos agrícolas son gestionados y tratados por una empresa privada, ubicada al norte de la autovía, en el municipio de Níjar. No existe recogida selectiva de envases, alambres o plásticos.

El Plan Director de Residuos Sólidos de la Provincia de Almería ha quedado desfasado en relación con las previsiones de crecimiento del territorio. Mediante Decreto 397/2010, de 2 de noviembre el Consejo de Gobierno ha aprobado el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos no Peligrosos de Andalucía 2010-2019, que recoge la nueva estrategia de la Administración Autonómica para completar las infraestructuras de tratamiento, reciclaje y valorización.



Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, JUNTA DE ANDALUCÍA, 2008

Zonas inundables en periodos de retorno de 500 años

MEMORIA DE ORDENACIÓN

OBJETIVOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN

El ámbito de la aglomeración urbana de Almería es un territorio sometido a profundos cambios que constituye, en la actualidad, una de las zonas más dinámicas de Andalucía, hecho contrastado por la positiva evolución de los indicadores socioeconómicos y demográficos. La aglomeración es un territorio central, bisagra entre las comarcas del Poniente y Levante almeriense, que se encuentra sumergido en una dinámica de crecimiento urbanístico –focalizado principalmente en la capital provincial y los núcleos urbanos colindantes–, y agrícola.

La aglomeración es también un territorio de oportunidades ligadas a sus características climáticas, a su condición estratégica de futuro enclave nodal de primera magnitud en la articulación regional y nacional, a sus reconocidos valores ambientales, culturales y paisajísticos, y a la presencia y centralidad de la capital provincial, centro regional de primer nivel.

La elaboración del Plan en este momento constituye una oportunidad para aprovechar estas potencialidades y orientar los procesos en marcha de manera que favorezca el desarrollo de la aglomeración urbana sin afectar a la conservación de los recursos naturales no renovables, a los ecosistemas valiosos y a la identidad territorial.

A estos efectos, los contenidos del Plan se concretan en un modelo de ordenación dirigido a la consecución de los objetivos generales previstos en el Decreto de formulación, que se desarrollaran de acuerdo con los siguientes objetivos específicos:

1. Salvaguardar y poner en valor los recursos territoriales de la aglomeración
2. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales, y de las actividades económicas que reequilibre la excesiva centralización del sistema de asentamientos
3. Mejorar la funcionalidad del espacio productivo de la agricultura y su ordenación
4. Promover la creación de un espacio turístico diferenciado
5. Promover las infraestructuras para el desarrollo territorial sostenible
6. Reducir la incidencia de los riesgos naturales

OBJETIVO 1. Salvaguardar y poner en valor los recursos territoriales

Los atributos ligados a la riqueza biológica, geomorfológica y paisajística convergen en este territorio, dotándolo de gran valor. La aglomeración cuenta también con un rico patrimonio cultural, vestigio de la intensa ocupación del espacio desde épocas muy tempranas.

Estos valores desempeñan una función ecológica primordial, como garantes de la biodiversidad del ámbito, paisajística, al configurar la imagen identitaria de la aglomeración, y territorial, al dar soporte a actividades productivas de gran interés económico.

Uno de los objetivos del Plan será reconocer estos valores, apuntando las claves de su ordenación mediante la delimitación de aquellas unidades territoriales cuya integridad natural debe quedar garantizada, fomentando la conservación de corredores ecológicos que garanticen la coherencia y conectividad de los espacios naturales protegidos.

Pero el Plan también favorece la puesta en valor de estos activos naturales, incorporándolos como elementos clave en la articulación del ámbito, y en el desarrollo territorial de la comarca.

Por ello la estrategia del Plan de Ordenación del Territorio se establece en un doble sentido: de protección, por una parte, y de valorización, por otra, adoptando las medidas necesarias para que los recursos sean accesibles y puedan ser disfrutados por la población de la comarca.

En relación con el paisaje, el Plan establece las medidas necesarias para permitir acciones más respetuosas con las características de cada una de las unidades de este territorio, evitando intrusiones que dañen un paisaje muy naturalizado por sectores, al igual que medidas para el fomento del mismo.

OBJETIVO 2. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales, y de actividades económicas que reequilibre la excesiva centralización del sistema de asentamientos

El espacio construido de la aglomeración urbana, en sus condiciones actuales, constituye el soporte para el planteamiento de acciones estructurales que reconduzcan su evolución hacia el equilibrio. Si bien en las últimas décadas se ha producido un desarrollo urbanístico sin precedentes en nuestro país, las especiales cualidades del ámbito han impedido que esta circunstancia tenga efectos irreversibles en el paisaje y el territorio de la aglomeración de Almería. Si a ello se le añade la coyuntura actual, protagonizada por una ralentización de los procesos de desarrollo urbanístico, puede concluirse que es un momento idóneo para la planificación territorial.

Por un lado, el Plan apuesta por condicionar, desde el respeto al medio y la razonabilidad en el uso de los recursos, los nuevos desarrollos urbanos independientemente del uso a que se destinen.

En la aglomeración se diferencian dos subámbitos funcionales y paisajísticos: el Bajo Andarax y Níjar. Asumiendo esta dualidad, y manteniendo la vocación de cada territorio, el Plan se plantea con el objetivo de mitigar los desajustes territoriales existentes, proponiendo acciones o condiciones para ello.

Se establecen en consecuencia actuaciones para reequilibrar la macrocefalia o dependencia global de la ciudad de Almería, promoviendo áreas de activación económica, que eviten la excesiva dependencia de la capital. En relación con los usos logísticos e industriales, el Plan establece también actuaciones para aprovechar las ventajas derivadas de la

implantación progresiva de corredores ferroviarios de alta velocidad, así como reequilibrar la oferta de empleo de los espacios más periféricos de la aglomeración.

OBJETIVO 3. Mejorar la funcionalidad del espacio productivo de la agricultura y su ordenación

El modelo de producción agrícola de la aglomeración, liderado por el cultivo de invernadero, presenta buenas perspectivas de desarrollo en el ámbito, debido a la convergencia de factores clave como son la amplia superficie de terrenos libres y la disponibilidad de recursos hídricos procedentes de la desalación.

Sin embargo, el modelo practicado hasta la fecha viene generando una importante degradación del medio natural, y un perceptible deterioro de las condiciones de habitabilidad y del paisaje, rivalizando, además, con los otros usos que compiten por el territorio, en particular el turístico.

En consecuencia, el Plan, desde sus competencias, establece criterios para orientar la dinámica expansiva del invernadero, afrontando las estrategias necesarias para asegurar su implantación en aquellos suelos agrológicamente aptos para este uso, garantizar su desarrollo en condiciones de calidad ambiental y establecer los requerimientos especiales de ordenación urbanística que requieren estos ámbitos agrícolas.

OBJETIVO 4- Promover la creación de un espacio turístico diferenciado

El espacio turístico de la aglomeración presenta, además de playas de calidad, un ámbito rural diferenciado e importantes recursos culturales. El producto turístico por excelencia está basado en la oferta de sol y playas de calidad, en un entorno excepcionalmente bello, virgen en muchos sectores, y casi único en el litoral peninsular.

Naturaleza y cultura se aúnan para componer, también, un escenario rural de interior accesible, bien conservado, y todavía poco masificado, que provee una oferta de turismo rural de interior, en torno a los conceptos de Paisaje Cultural y Parque Natural.

Los parámetros característicos del sector indican que los márgenes de capacidad de carga del ámbito permiten todavía una reorientación de su modelo turístico.

El Plan se hace eco de esta situación, sentando las bases para conservar las características de naturalidad y excepcionalidad del espacio turístico, promoviendo, a la vez, el desarrollo del sector hacia un modelo diferencial, atractivo y rentable. Ello significa, por un lado, ordenar el proceso de localización de los nuevos desarrollos turísticos, y por otro, orientar las actuaciones urbanísticas de alojamiento y equipamiento complementario que requiere el desarrollo de este sector productivo, limitando la ocupación de suelos por crecimientos urbanísticos ligados a la segunda residencia.

El turismo rural, de salud y belleza, náutico y el ecuestre apuntan como algunos de los subsectores emergentes, con gran potencialidad de desarrollo en el ámbito.

OBJETIVO 5. Potenciar las infraestructuras para el desarrollo territorial sostenible

El modelo de la aglomeración viene determinado por la mejora de la articulación que las grandes infraestructuras de comunicación proporcionan con el resto del territorio regional y nacional, principalmente las nuevas inversiones en ferrocarril de alta velocidad, que coloca a Almería como enclave nodal y logístico de primera magnitud.

La articulación interior de la red viaria, en razón del modelo de localización de actividades elegido, es una cuestión ineludible por la progresiva evolución hacia un modelo metropolitano. Es un objetivo del Plan establecer el esquema que dote de accesibilidad a las distintas partes del territorio, previendo un acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal.

Por ello, en paralelo a las medidas de mejora de la red viaria, se plantean actuaciones para la promoción del transporte público y otros modos no motorizados, de tal forma que el incremento esperado de la movilidad no se traduzca en la congestión de la red.

En relación con las infraestructuras de abastecimiento y depuración se contribuye a las oportunidades de desarrollo territorial, mediante la mejora de las infraestructuras para abastecimiento urbano y la dotación de sistemas de depuración que permitan la reutilización de los vertidos de los núcleos de población. El plan prioriza el refuerzo de la interconexión hidráulica de los municipios del Bajo Andarax para asegurar la garantía de suministro a los núcleos, así como la agrupación, depuración y reutilización de todos los vertidos de las localidades de esta comarca.

Respecto a las infraestructuras energéticas y de telecomunicación, el Plan establece las determinaciones básicas para su ordenación y localización, con el fin de garantizar la cobertura de servicios a la población, mejorar la calidad de las redes e instalaciones y fomentar el uso compartido, siempre que sea viable y se minimice su impacto paisajístico.

OBJETIVO 6. Reducir la incidencia de los riesgos naturales

Los riesgos de inundación por avenidas y crecidas son relevantes en algunos sectores del ámbito, en los que el incremento de su incidencia es consecuencia de las acciones no respetuosas o desconocedoras de los efectos de actuaciones en el medio, que no evalúan su incidencia en situaciones excepcionales o poco habituales como fuertes lluvias o grandes temporales.

Los suelos del ámbito, desde una óptica de su fragilidad general por su localización dentro de una Zona Árida, se convierten en un recurso parcialmente marginal y limitado, cuya supervivencia depende de un equilibrio entre el man-

tenimiento de su productividad, en aquellas zonas de alto rendimiento, y su conservación y restauración en las zonas más vulnerables.

El Plan establece las medidas necesarias y los criterios de buenas prácticas que permitan reducir o eliminar los riesgos y excluir las actuaciones urbanizadoras e infraestructurales en las áreas sujetas a riesgos naturales.

B. BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN

La aglomeración urbana de Almería es un territorio en el que se está produciendo una transformación, cuyas características esenciales son las siguientes:

1. La mejora de la articulación con el exterior. El desarrollo de las infraestructuras viarias ha contribuido a la expansión de los fenómenos metropolitanos, especialmente perceptibles en el incremento de la segunda residencia, los servicios al transporte, las actividades económicas y la movilidad.
2. La consolidación del núcleo urbano de Almería como elemento aglutinador de la actividad y los servicios.
3. La extensión de la segunda residencia, consecuencia de la valorización de los recursos territoriales existentes, de la estructura patrimonial del suelo y de la demanda latente.
4. El desarrollo y diversificación del turismo, que cobra en los últimos años una mayor importancia, incrementándose los alojamientos y equipamientos turísticos.
5. El aumento de la superficie invernada, favorecido por la reconversión de este cultivo en el vecino Campo de Dalías, la disponibilidad de terrenos y, desde época muy reciente, la llegada de agua desalada.

Como consecuencia de estas transformaciones, es necesario establecer un modelo de ordenación territorial que resuelva los conflictos de usos que tienen lugar en este ámbito, y definir las reglas básicas que permitan el desarrollo ordenado de nuevas actividades en el territorio, corrigiendo las disfunciones y desequilibrios existentes.

Esta acción de promoción del territorio supone reforzar los valores y proteger los recursos territoriales que son, a la postre, los factores en los que se basa la dinámica de desarrollo de la aglomeración y el sustento básico de su evolución futura.

Las **bases** sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

1. En relación con los recursos territoriales

- La protección de los recursos territoriales –paisajísticos, naturalísticos, ambientales y culturales– mediante la delimitación de los ámbitos de mayor valor territorial, la regulación de los usos, y las acciones positivas para su valorización y uso público, y su contribución al desarrollo turístico.

- La configuración de una red comarcal de espacios libres para el uso recreativo y disfrute de la naturaleza.

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

- La articulación interna del ámbito mediante la mejora y creación de nuevas carreteras.
- La creación y acondicionamiento de infraestructuras para el impulso del transporte público de viajeros en las áreas más densamente pobladas y a lo largo de los corredores que presentan mayor demanda.
- La integración de los nuevos corredores de alta velocidad en el territorio urbano y suburbano.
- La diversificación de los accesos a la ciudad de Almería, con la doble finalidad de mejorar la conectividad interna, derivando los tráficos y el incremento de la accesibilidad externa.
- La puesta en valor de los ejes viarios que atraviesen paisajes de calidad excepcional.

3. En relación con el equilibrio territorial

- La promoción de centralidades intermedias y especializadas, alternativas a la macrocefalia de la capital, con el fin de mitigar la excesiva dependencia de la misma.
- El impulso al desarrollo de las actividades productivas industriales, logísticas y comerciales, mediante la implantación de áreas de oportunidad de interés supramunicipal y su localización de forma desconcentrada, a fin de propiciar un desarrollo territorial más equilibrado.

4. En relación con el sistema de asentamientos

- La propuesta de actuaciones estructurantes en materia de viario y espacios libres, para la organización y recalificación de la conurbación de Almería.
- El impulso a la localización de nuevos espacios residenciales de interés supramunicipal y su localización de forma desconcentrada y desarrollo ejemplar, a fin de propiciar una distribución territorial más equilibrada.
- El desarrollo del sistema de asentamientos evitando la formación de nuevos núcleos de población.
- El mantenimiento de la identidad de los núcleos de población mediante la adaptación de los nuevos desarrollos urbanos al soporte territorial y la adopción de criterios que garanticen sus actuales características morfológicas.

5. En relación con el desarrollo turístico

- La consecución de un espacio turístico diferenciado en el litoral mediterráneo, a través de la regulación del creci-

miento urbanístico de los núcleos del litoral y la identificación de las áreas y las formas de crecimiento turístico más oportunas para el mismo.

- La potenciación del turismo de interior favoreciendo la implantación de áreas e instalaciones turísticas y el desarrollo de las actividades recreativas y de ocio.

6. En relación con las actividades agrarias

- La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los invernaderos, así como de limitación de los suelos no aptos para acoger tales usos.
- El fomento y mantenimiento de los suelos agrícolas tradicionales de vega de regadío.

7. En relación con los riesgos naturales y la sostenibilidad de las actuaciones urbanísticas

- El establecimiento de determinaciones de ordenación que minimicen las situaciones de riesgos naturales y tecnológicos.
- La determinación de criterios de sostenibilidad para la inserción ambiental de las actuaciones de interés territorial.
- El desarrollo de los núcleos de población mediante la adaptación al soporte territorial y la adopción de criterios que garanticen disposiciones y arquitecturas sostenibles.

8. En relación con las infraestructuras del ciclo del agua, energéticas y de telecomunicación

- La gestión integral del ciclo del agua en el Bajo Andarax para garantizar los suministros, mejorar su calidad y conseguir la depuración integral de los vertidos y su reutilización.
- El establecimiento de los criterios de implantación de las instalaciones de energía y telecomunicación para la cobertura de servicios y protección del paisaje y el fomento del uso compartido cuando ello sea técnicamente viable.

C. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

De acuerdo con los objetivos del Plan y las estrategias planteadas se establece la siguiente ordenación territorial del ámbito de la aglomeración urbana de Almería:

1. LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS TERRITORIALES

Los elementos naturales básicos de la aglomeración están definidos por el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, uno de los espacios andaluces de mayor valor ambiental, y el río Andarax, que atraviesa de norte a sur el sector occidental del ámbito. También destacan los espacios forestales de la sierra de Gádor y Alhamilla (parte de ellos declarados

Paraje Natural), y los paisajes de *badlands* del Desierto de Tabernas, algunos de ellos incluidos dentro del Paraje Natural del mismo nombre. Su litoral se encuentra entre los más hermosos y mejor conservados de las costas andaluza y española, y en gran parte protegido por su inclusión en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. También acoge el Paraje Natural de Alborán.

Esta riqueza biológica, geomorfológica, y paisajística delimita un conjunto de unidades territoriales de interés, señas también de la identidad de la comarca. Finalmente, el patrimonio cultural, basado en el propio carácter monumental de la ciudad de Almería y en otros elementos de naturaleza arqueológica, arquitectónica y etnológica, constituye un activo territorial de primer orden.

Sin embargo, este territorio se encuentra sometido a tensiones progresivas inducidas por las crecientes necesidades de suelo para invernaderos, usos residenciales, o soporte de grandes infraestructuras.

La llegada del agua desalada a la provincia de Almería, las perspectivas de crecimiento de la capital hacia el este, o el proyecto urbanístico del Toyo, entre otros, han inducido una dinámica de nuevos cambios de usos en los espacios próximos, tendentes a la sustitución de los invernaderos por nuevas zonas de expansión urbana; estas tendencias provocan, a su vez, la búsqueda de nuevos emplazamientos para invernaderos en suelos forestales, cuya vocación agrícola no es siempre la más satisfactoria.

El perfil ecológico de la aglomeración justifica la delimitación de ámbitos de valor territorial, objetivamente reconocidos, cuya integridad natural deberá quedar garantizada, privándolos de transformaciones no deseadas. En muchos casos, estos ámbitos coinciden, además, con los iconos identitarios de la imagen de la aglomeración; desempeñan, también, una relevante función como soporte potencial de una red de espacios libres comarcal que vertebré el territorio, con fines recreativos, ecológicos y culturales.

Como estrategia general, el Plan se apoyará en la valorización y protección del patrimonio territorial (natural, ambiental, paisajístico y cultural) mediante medidas que permitan su conservación y contribuyan a su puesta en valor y uso, fortaleciendo su papel en la identidad territorial y en el desarrollo socioeconómico, siempre de conformidad con las determinaciones derivadas de la legislación y planificación sectorial.

La conservación del paisaje

El Plan fomenta expresamente el paisaje como seña de identidad de la aglomeración, promoviendo todas aquellas actuaciones orientadas a su conservación. La protección de este recurso se aborda desde una doble perspectiva; por un lado, se protegen las grandes unidades territoriales, que singularizan la fisonomía del ámbito, preservándolas de procesos transformadores que puedan alterar su fisonomía, y por otro,

se establecen las determinaciones sectoriales que garantizan la inserción paisajística de las actuaciones urbanísticas en el territorio, con el fin de evitar el proceso de uniformidad y banalización del paisaje y contribuir a mantener su diversidad y/o a mejorar sus condiciones.

También se reconocen algunos emplazamientos estratégicos para la ubicación de miradores que aproximen al espectador a la riqueza paisajística del territorio, formando parte de una red autonómica de miradores de Andalucía.

Las zonas de protección territorial

Desde el Plan se propone la delimitación de zonas de protección territorial consideradas como aquellos espacios identificativos de la imagen de la aglomeración y que merece la pena preservar en aras de un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio. Estas zonas por sus valores paisajísticos, geológicos, socioculturales o de pervivencia de formas de uso u ocupación tradicionales, completan la protección ambiental establecida por la legislación sectorial.

Se trata de unidades territoriales homogéneas desde el punto de vista de la protección, por configurar espacios que desempeñan funciones ambientales y territoriales de primer orden en el contexto de la aglomeración. Su preservación garantiza la consolidación de un sistema global paisajístico y medio ambiental coherente.

Como tales se identifican en el ámbito las unidades de protección territorial de la Sierra de Gádor, Vertientes de Sierra Alhamilla-Subdesiertos, Serrata de Níjar y Campillo de Gata.

Los relieves de la Sierra de Gádor presentan valores geomorfológicos y ecológicos relevantes, ejerciendo funciones paisajísticas identitarias de primer orden en la escenografía de la aglomeración.

Las vertientes de Sierra Alhamilla, además de cumplir funciones de relevante interés ambiental –protectora en relación con los fenómenos erosivos de esta vertiente y ecológica por albergar especies de alto valor ecológico– presentan un interés territorial definitorio al completar la unidad global de suelo protegido de la sierra de Alhamilla, con la que colindan, actuando, además, como primer plano del escenario paisajístico de esta unidad, lindante con la autovía del Mediterráneo y en el que cualquier actuación desvirtúa la calidad del telón de fondo del macizo.

La Serrata de Níjar y el Campillo de Gata se corresponden con ámbitos que contienen elementos ecológicos de valor objetivamente reconocido, bien sea por tratarse de hábitats prioritarios de acuerdo a la Directiva Europea de Hábitats, o bien sea por estar considerados terrenos forestales de valor singular con arreglo a los criterios de la Consejería de Medio Ambiente (Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de carácter especial de los terrenos forestales de los términos municipales de Almería). A ello se añade su encuadre fisiográfico y paisajístico y su situación relativa,

respecto a su entorno, colindantes con el Parque Natural de Cabo de Gata.

Los terrenos del Campillo de Gata, además, pertenecen, parcialmente, a la cuenca vertiente de las salinas de Cabo de Gata, zona de Reserva del Parque Natural, catalogada dentro del Inventario de Zonas Húmedas RAMSAR, y Reserva de la Biosfera.

El criterio general de ordenación en estos ámbitos será el de preservarlos de aquellas actuaciones que puedan modificar significativamente sus condiciones naturales, conduciendo a la banalización de sus atributos paisajísticos y la pérdida de sus funciones ambientales y territoriales.

La puesta en valor del patrimonio cultural

El patrimonio cultural documentado en la aglomeración es muy abundante y de gran interés, como exponente de primer orden de la intensa ocupación territorial del espacio desde épocas muy tempranas; han sido inventariados un total de 246 elementos protegidos (categoría BIC y Catálogo General del PHA), y un gran número de elementos, que si bien no están sujetos a protección, gozan de un interés cultural relevante.

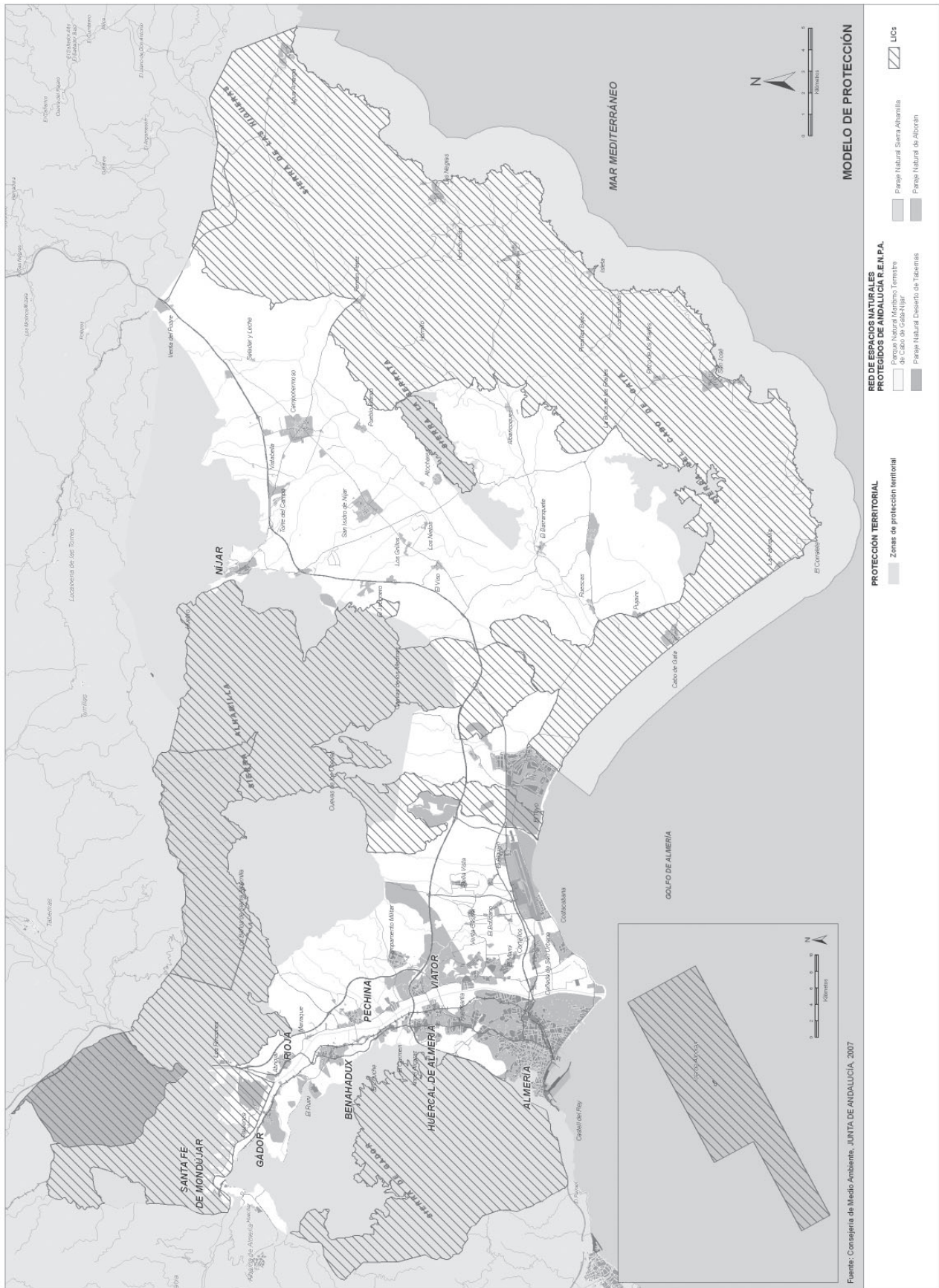
Además destacan un total de 40 georrecursos culturales, incluidos dentro del Inventario de Georrecursos Culturales de Andalucía realizado por la Consejería de Medio Ambiente que dan fe de la riqueza del patrimonio geológico de esta región.

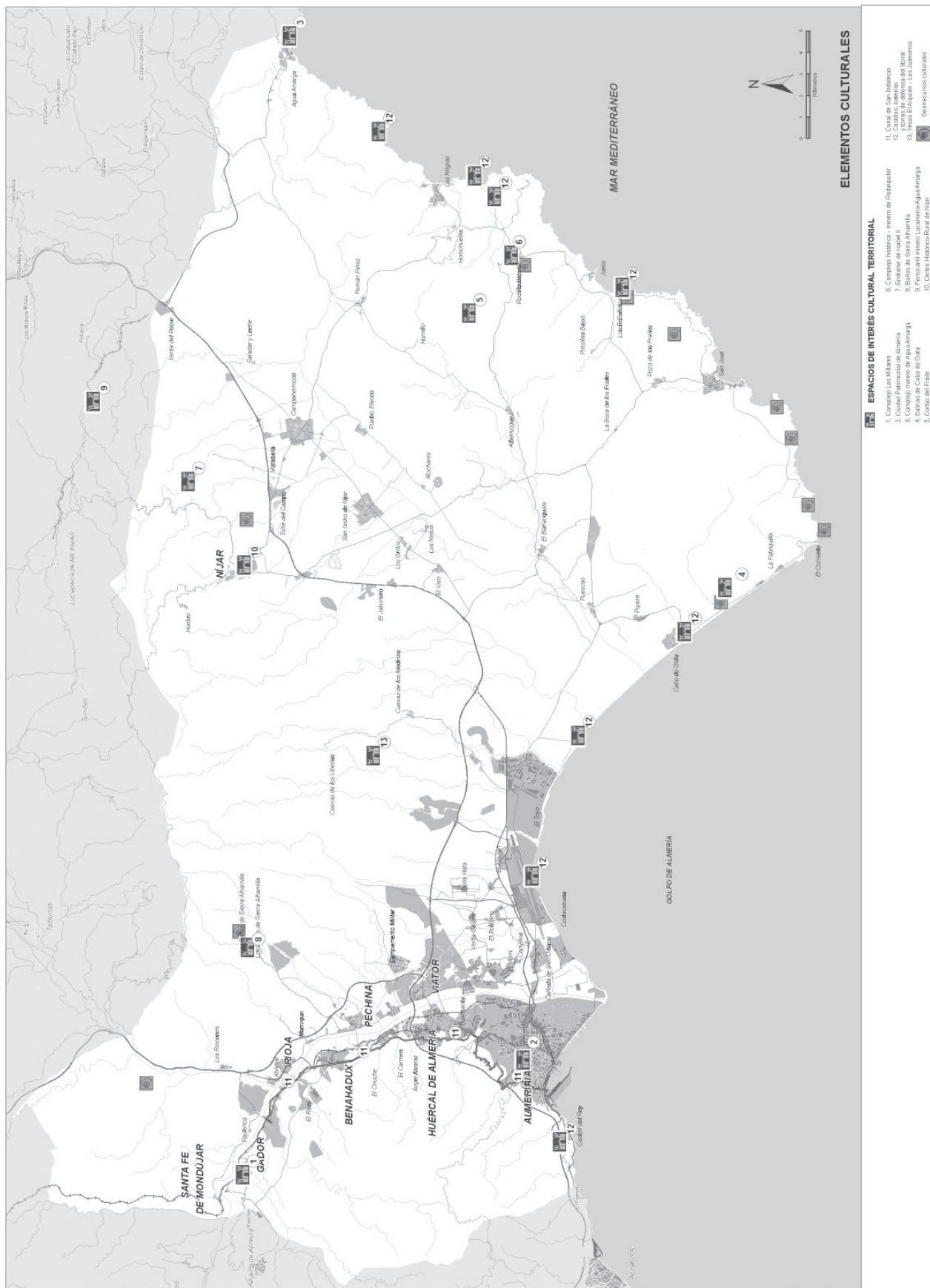
En relación con los recursos culturales, el Plan persigue reforzar la función territorial de los elementos de interés histórico, cultural y etnológico de la aglomeración, favoreciendo su valorización y protección mediante su integración en la estructura territorial del ámbito, a través del uso adecuado de los mismos, conforme a su propia naturaleza.

En este sentido, la protección y valoración de este rico patrimonio se aborda desde la óptica de su conservación activa, destacando del total inventariado, aquéllos elementos que gozan de un interés comarcal por ser claramente expresivos de la identidad del ámbito y capaces de estructurar una red patrimonial territorialmente coherente, cuya puesta en valor se promueve en conexión con la Red Verde del sistema de espacios libres de la aglomeración.

El Plan reconoce también la ciudad patrimonial de Almería, la villa de Níjar y los asentamientos urbanos del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, como ámbitos urbanos de interés territorial, apuntando algunas recomendaciones para su protección; también recomienda la incorporación del territorio minero de Cabo de Gata, y sus asentamientos mineros, en particular el núcleo de Rodalquilar, a la Red de ciudades y territorios mineros de Andalucía.

Para divulgar y aproximar el conocimiento del patrimonio cultural de la Comarca del Campo de Níjar, el Plan propone la instalación de un Museo en la localidad de San Isidro.





La configuración de un sistema comarcal de espacios libres verdes

Los recursos naturales del ámbito pueden jugar un papel indiscutible en la conformación de un sistema de espacios libres de carácter metropolitano, que pueda, de una parte, reforzar la definición de la identidad cultural de la aglomeración, y de otra, ser utilizada para el disfrute y recreo de la población.

El Plan establece las reservas futuras de espacios libres verdes, conforme a un modelo que se constituya a lo largo del tiempo en el esqueleto verde de la aglomeración, sin menoscabo de que dentro de él quepan tantas tipologías de parque, como situaciones particulares en el territorio. También fija las bases sobre la adecuación de los diseños de estos espacios a las condiciones ambientales propias de cada zona.

Para ello se ha realizado una puesta en valor de las unidades geográficas de la aglomeración, entendidas éstas como las áreas y elementos que integran la memoria histórica del territorio: el litoral con sus playas y arenales de la bahía de Almería, el ecosistema agrario de la vega del Andarax, la cornisa de Sierra de Gádor que se funde con las poblaciones ribereñas de la margen derecha del río, y los paisajes forestales de Sierra Alhamilla.

Estos elementos se organizan estructurando el sistema de espacios libres verdes de uso público en las siguientes unidades: el corredor litoral, el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre, los espacios de uso público de la Vega del Andarax, la red de parques, y la Red Verde. También forma parte del sistema de espacios libres, las zonas de uso público de los Espacios Naturales Protegidos establecidas por sus correspondientes instrumentos de planificación.

Siguiendo este esquema, el Plan plantea la ordenación de la franja costera, delimitando un corredor litoral en el que se determinan los usos permitidos y prohibidos. Este corredor litoral incluye los terrenos de dominio público marítimo terrestre y las zonas de servidumbre de protección, establecidos en la legislación de Costas, formando también, parte del mismo, los suelos colindantes al dominio público marítimo terrestre clasificados a la entrada en vigor de este Plan como no urbanizables o urbanizables no sectorizados sin instrumento de desarrollo aprobado, en una franja de, al menos, 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.

En relación con las playas, atendiendo a su localización y grado de naturalidad, el Plan las clasifica en urbanas y naturales, estableciendo para cada una de ellas las correspondientes determinaciones.

Finalmente, en los arenales de la Bahía de Almería, en torno al desarrollo urbanístico del Toyo, el Plan identifica un ámbito para reservar un espacio metropolitano de uso recreativo ligado a los valores naturales de este tramo litoral. Ideado como una zona verde orientada a usos extensivos de ocio y

disfrute del litoral, se pretende recrear los hábitats costeros asociados a las dunas muertas del Complejo Litoral de la Bahía de Almería, de gran valor ecológico, mediante intervenciones de revegetación y adecuaciones blandas de uso público.

El sistema se conecta hacia poniente con la Vega del Andarax a través de una red verde litoral que irá acompañada de infraestructuras de conexión blanda, apoyando la accesibilidad por modos alternativos no contaminantes. Hacia levante, esta línea verde se prolonga a lo largo del paseo marítimo del Toyo, desde donde entronca con el Parque Natural de Cabo de Gata.

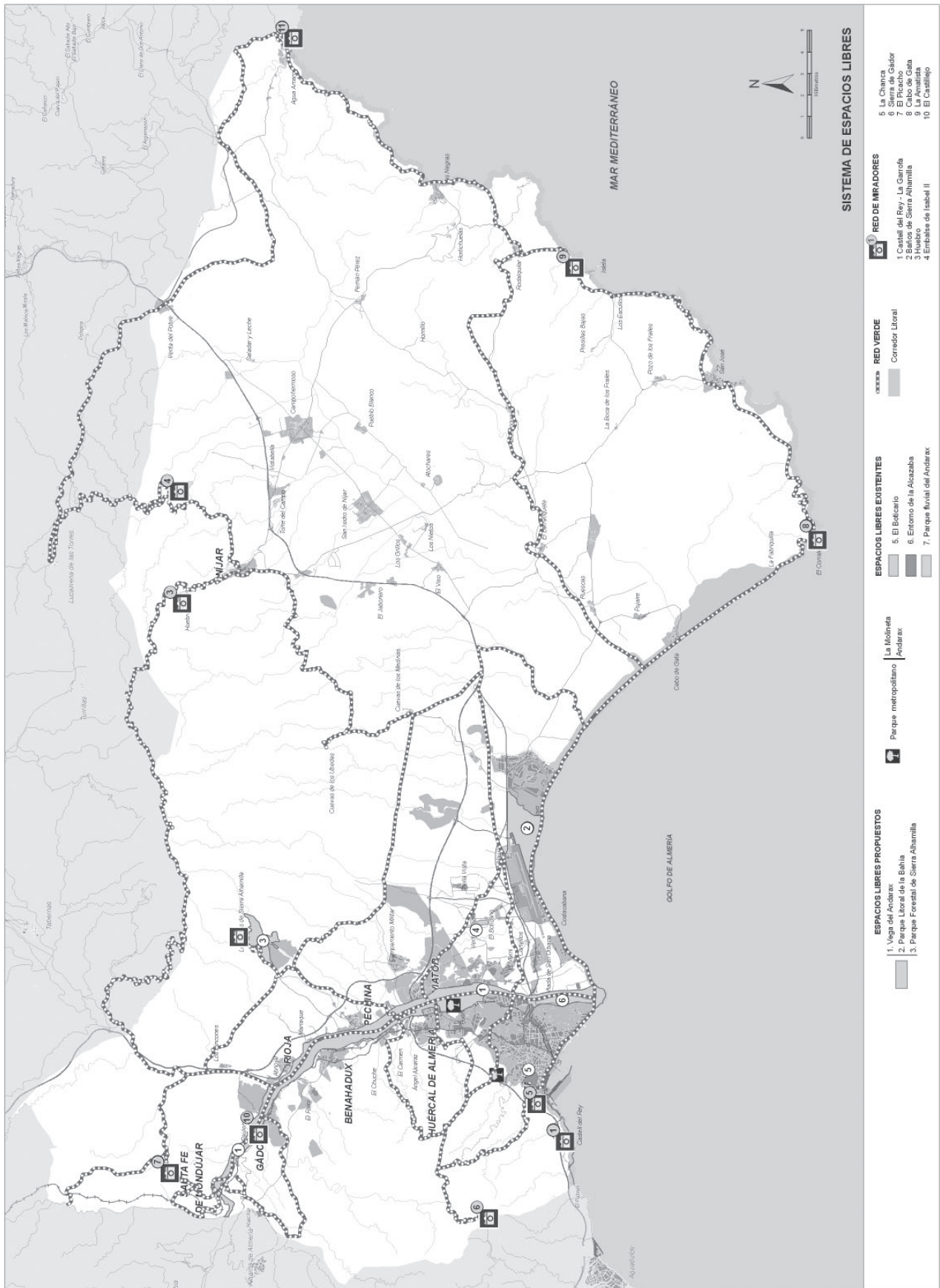
El conjunto de ramblas que drenan la llanuras de Almería y del Campo de Níjar constituyen elementos de relieve de gran interés, tanto desde el punto de vista funcional como territorial; además, pueden asumir diversas funciones territoriales, como la de esponjar zonas con gran intensidad de uso –los Llanos del Alquíán, Campo de Níjar–, actuando a modo de corredores verdes, describiendo itinerarios paisajísticos y recreativos, o conectando diferentes zonas entre sí y con el medio urbano litoral. En general, todos estos cauces se encuentran afectados, directa o indirectamente por la actividad agrícola –ocupación por invernaderos, vertido de residuos, etc.–, pero algunos de ellos conservan todavía restos de vegetación alto valor ecológico.

Desde el Plan, se plantea la recuperación del dominio público hidráulico y las zonas de servidumbre de los ríos y ramblas más significativos que drenan la aglomeración, para la delimitación de potenciales corredores fluviales, acondicionados para un uso blando recreativo: río Andarax, rambla del Charco, rambla Honda, rambla del Alquíán y rambla del Hornillo-Morales.

El río Andarax constituye un eje fluvial con una relevante función territorial de contenido cultural, ambiental y paisajístico, presentando, también, una interesante posición en relación con los núcleos del Bajo Andarax, a los que acoge en su vega. Ésta atesora todavía parte del legado cultural donado por los sucesivos pobladores, si bien es cierto, que su integridad se ha visto seriamente dañada por la aparición de los invernaderos, en particular en el tramo del delta.

Estas funciones deben potenciarse estableciendo en él usos públicos ligados a la naturaleza de este espacio fluvial, agrícola –tradicional, tratando de recuperar los usos tradicionales. Para ello, el Plan delimita un gran espacio libre en torno a este eje fluvial, sobre el que propone la redacción de un Plan Especial, a partir del cual se determinen los sectores que deben ser reservados para el ocio y recreo de la población, así como las actuaciones de recuperación, restauración e integración ambiental y social del espacio. Entre los cometidos del Plan Especial figura, también, la delimitación de un ámbito que constituya el Parque Metropolitano del Andarax, y cuya localización se recoge, de forma cautelara, en la cartografía del Plan.

En el contacto de la Sierra de Gádor con el núcleo de Almería se propone crear un espacio de ocio y recreo, adaptado a la



fisonomía del soporte territorial, que englobe las estructuras paisajísticas relevantes de la Molineta y posibilite el enlace con los espacios libres previstos por el planeamiento vigente de Almería de la Alcazaba, la Joya y San Cristóbal.

En el interior del ámbito, los valores ambientales que contienen los Baños de Sierra Alhamilla, de objetivo interés ecológico y paisajístico, justifican la delimitación de un parque que albergue usos de ocio y disfrute de la población ligados a su naturaleza forestal, al tiempo que favorece la conservación y divulgación del valioso paisaje vegetal y geológico que encierra este singular enclave.

Otro elemento importante en el sistema de espacios libres, como nexo de unión entre ellos, lo conforman las vías pecuarias, los caminos rurales, y las ramblas, espacios lineales de dominio público e interés territorial que pueden asumir funciones recreativas, como elementos de conexión entre zonas verdes y áreas naturales. El Plan identifica en su ámbito aquellos elementos de esta trama lineal, de mayor interés recreativo y funcional, proponiendo una Red Verde continua de itinerarios reservados a desplazamientos no motorizados, y eventualmente ecuestres, de elevado valor natural y cultural, que conecta los ámbitos de mayor valor natural de la aglomeración entre sí y con algunos núcleos de población significativos. La red se apoya sobre elementos patrimoniales de primer orden, en particular las vías pecuarias, utilizando también el antiguo trazado minero del ferrocarril de Lucainena-Agua Amarga, el de Sierra Alhamilla a Almería, algunos caminos rurales, y ramblas. A modo de estaciones, se incorporan a la misma, los elementos culturales de mayor interés reconocidos por el Plan.

En relación con las Vías Pecuarias, desde el Plan se pone de relieve el interés de estos elementos para actuar como ejes de articulación y acceso de la Red Verde de la aglomeración, planteándose como estrategia de conservación activa, el deslinde y clasificación, con carácter prioritario, de aquellas vías que han mostrado su funcionalidad para formar parte de dicha red. También se persigue facilitar su continuidad de estas vías a ambos lados de las infraestructuras viarias, en particular la Autovía A-7.

2. LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA DE LA AGLOMERACIÓN

La articulación externa del ámbito

La red de carreteras del ámbito presenta una configuración sensiblemente radial con centro en el municipio de Almería. La presencia de dos autovías (la A-7 y la A-92) que recorren el territorio de norte a sur y de este a oeste, permite que todas las cabeceras de los ocho municipios se encuentren a una distancia inferior a los 5 Kilómetros de una vía de alta capacidad. Ante esta circunstancia y en términos generales, existe una buena accesibilidad hacia el exterior proporcionada por la red estructurante, que permite la conexión con toda la costa mediterránea a través de la A-7 y con el resto de Andalucía y el centro peninsular a través de la A-92.

Por otra parte, la aglomeración se encuentra en un proceso de mejora de sus comunicaciones viarias que tienen por objeto promover la accesibilidad del ámbito con el exterior, a través del proyecto de los nuevos accesos a Almería y al Puerto, y la ampliación de capacidad del eje N-344 en prolongación de la autovía AL-12 hasta enlazar con la A-7.

Desde el Plan se plantea la ejecución de un nuevo eje Norte-Sur, desde el enlace de la A-7 con la A-92 en Viator hasta La Cañada de San Urbano, con el fin de mejorar la accesibilidad externa de la Vega de Allá y los principales equipamientos situados en ella, tales como la Universidad o el Aeropuerto.

La mejora generalizada de la red de articulación interna que propone el Plan, descrita a continuación, provocará de forma inmediata un incremento de la accesibilidad externa ya que una gran parte del viario que se plantea cumplirá esta misión. Tal es el caso de la conexión oeste de Gádor y la mejora de la AL-3412 que favorecen la conexión entre la Alpujarra y la A-92, y en general las actuaciones de conexión transversal a lo largo de la Vega del Andarax. La mejora de las carreteras de Níjar conectadas directamente con los enlaces de la A-7 sumará a sus ventajas para la articulación interna, la capacidad de agilizar los accesos a dicha autovía.

No obstante, hay que señalar las dificultades de acceso a la red estructurante desde los núcleos de población descolgados de la misma, resuelto a través de las carreteras pertenecientes a la red complementaria, donde se aloja una población minoritaria respecto del total.

En relación con la infraestructura ferroviaria actual, la accesibilidad proporcionada por la única línea de ferrocarril existente es muy deficiente, y casi inexistente como modo de accesibilidad interior. Las actuaciones previstas y en ejecución por el Ministerio de Fomento en materia de alta velocidad ferroviaria, abren la posibilidad de convertir a Almería en un importante nodo logístico y de comunicaciones.

La línea de altas prestaciones entre Murcia y Almería se encuentra ya en construcción y plantea la integración mediante soterramiento del acceso a Almería, circunstancia que abre la posibilidad de rescatar una gran superficie de suelos para uso público y recalificar el paisaje urbano creando una nueva centralidad.

La entrada en Almería del ferrocarril no debe sin embargo convertirse en un fondo de saco, siendo conveniente asegurar la continuidad entre unas líneas y otras; la llegada al puerto de Almería del ferrocarril debe servir de impulso para la intermodalidad en el transporte de mercancías.

El Plan contempla en este corredor ferroviario la localización de una estación/apeadero en Níjar y su adecuada conexión, así como la construcción de un bypass ferroviario de enlace directo con la futura línea a Granada.

La línea Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte, actualmente en estudio), deberá terminar con el efecto barrera que ocasiona en los núcleos urbanos de Huércal de

Almería, Benahadux y Gádor, cuestión que se propone desde este Plan, ya que constituye un auténtico condicionante para el desarrollo urbano, además de una considerable disminución de la habitabilidad de sus núcleos.

La puesta en marcha del corredor Almería-Granada representa una oportunidad para generar un servicio de cercanías a lo largo de la vega del Andarax en el escenario de incremento de los espacios destinados al empleo y uso residencial que plantea el Plan. En la actualidad, no se han determinado todavía las características técnicas de este corredor, ni su configuración como trazado superpuesto al actual o sobre trazado alternativo. En cualquiera de los casos, la eliminación de barreras y el aprovechamiento del corredor como enlace de cercanías para el Bajo Andarax, son propuestas que recoge el presente Plan.

La línea Málaga-Nerja-Motril-Almería prevista en la planificación sectorial no tiene, todavía, trazado alguno definido.

El Aeropuerto de Almería está dotado de capacidad para hacer frente a los tráficos actuales de pasajeros, mercancías y aeronaves y de acuerdo con su Plan Director podrá, en caso de desarrollarse en todas sus posibilidades, soportar más del doble del tráfico actual. Por ello, y ante la inexistencia de otras circunstancias de carácter coyuntural o estratégico, el Plan opta por la no intervención, más allá de las previsiones planteadas por el propio aeropuerto.

Por otra parte, la huella de ruido de 60 dB deberá tenerse en cuenta en la planificación de los terrenos colindantes.

La articulación interna

Las relaciones interiores en el seno de la aglomeración se resuelven actualmente a través de carreteras convencionales de dos carriles de titularidades diversas.

La disposición lineal de la mancha urbana que se dibuja en la comarca del Bajo Andarax facilita, desde un punto de vista topológico, las relaciones interiores entre sus distintos núcleos de población; una buena parte de éstos se encuentran alineados con Almería según el eje que conforman la N-340a y la A-92. Sin embargo, la configuración actual de la red interior de carreteras no es la adecuada, desde el punto de vista funcional. Esta circunstancia provoca que las distancias se agranden, lo que unido a la dependencia hacia Almería coloca en desventaja a los más alejados de la capital. Realmente, la N-340a se convierte, en su tramo de penetración a Almería, (Carretera de Ronda) en un embudo que registra un tráfico superior a los 32.000 vehículos/día, cifra muy próxima al límite de capacidad de esta vía que cuenta con un solo carril por sentido. A ello hay que sumar el efecto barrera y la peligrosidad creciente de las travesías de los municipios atravesados: Huércal de Almería, Benahadux y Rioja.

El modelo de desarrollo urbano por el que opta el presente Plan, impulsa la distribución lineal de actividades residenciales y económicas a lo largo del corredor, esto es, una oferta de empleo vinculado al lugar de residencia, lo que conllevará

un efecto esperable de reducción, o al menos de no incremento, de la dependencia de Almería.

Por otro lado, hay que señalar otra importante deficiencia de la red viaria: la falta de permeabilidad transversal entre los municipios situados a una y otra margen del Río Andarax. Ésta surge como consecuencia de la presencia de dos barreras físicas como son el ferrocarril y el propio río, y redundan en una total ausencia de dinámicas de intercambio entre localidades que apenas distan 3 Km entre sí. El fomento de la integración entre los distintos municipios que conforman la comarca del Bajo Andarax pasa necesariamente por la mejora de la permeabilidad transversal, para lo que se hace precisa la construcción o acondicionamiento de viales que comuniquen ambas márgenes.

Las infraestructuras de transporte no sólo están concebidas para proporcionar accesibilidad al territorio sino que además cumplen la función de estructurarlo. Hacer uso de esta capacidad es especialmente delicado a la hora de anticiparse al desarrollo urbano.

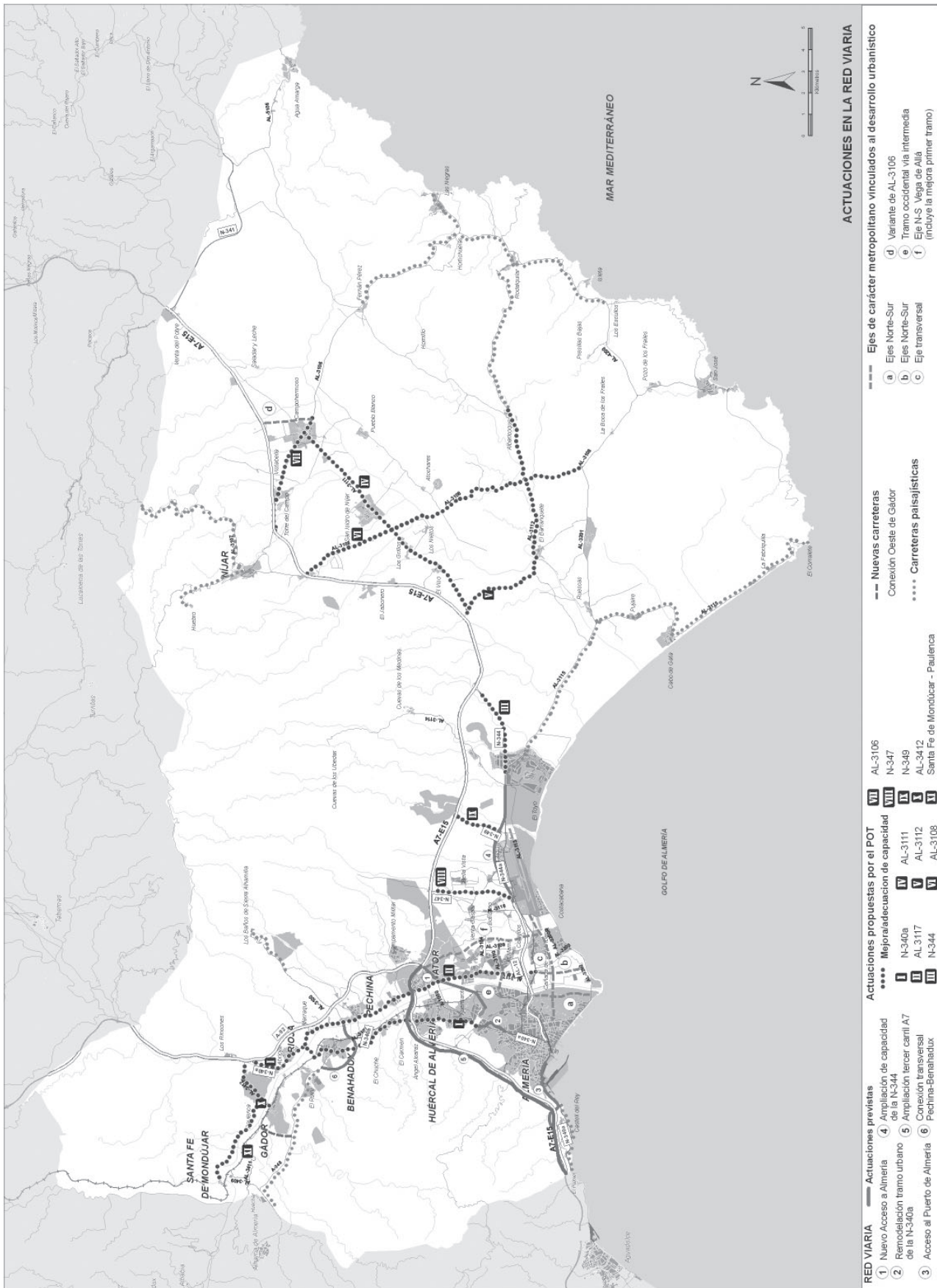
La consolidación del proceso de conurbación y la implantación de nuevos usos en las dos márgenes del Río Andarax, requieren actuar sobre la red viaria que articula de norte a sur la vega de este río. Con ello se promoverá la aparición de centralidades secundarias alternativas a la capital, a la vez que se mejorará la accesibilidad a los servicios supramunicipales y áreas de empleo, fomentando la complementariedad de los equipamientos.

El Plan plantea que dicha red debe estar compuesta, en primer lugar, por un doble corredor paralelo al cauce del río y a cada lado del mismo que acote a ambos lados el límite de la edificación. En segundo lugar, debe estar dotado de vías transversales que crucen el río y comuniquen los desarrollos urbanos de ambas márgenes y éstos con la Universidad, el Aeropuerto y el resto de focos de atracción de viajes situados al este de Almería. El borde litoral también debe ser objeto de articulación a través de vías blandas de carácter paisajístico, deportivo y turístico.

En el área del Campo de Níjar, cuyo paisaje se encuentra profundamente vinculado al cultivo de invernadero, las necesidades en materia de articulación interior vendrán determinadas principalmente por la puesta en carga de las áreas para nuevos usos logísticos e industriales municipales y metropolitanos y las áreas de concentración de usos turísticos. En este último caso, las actuaciones de mejora de capacidad llevarán aparejadas intervenciones para su recualificación paisajística.

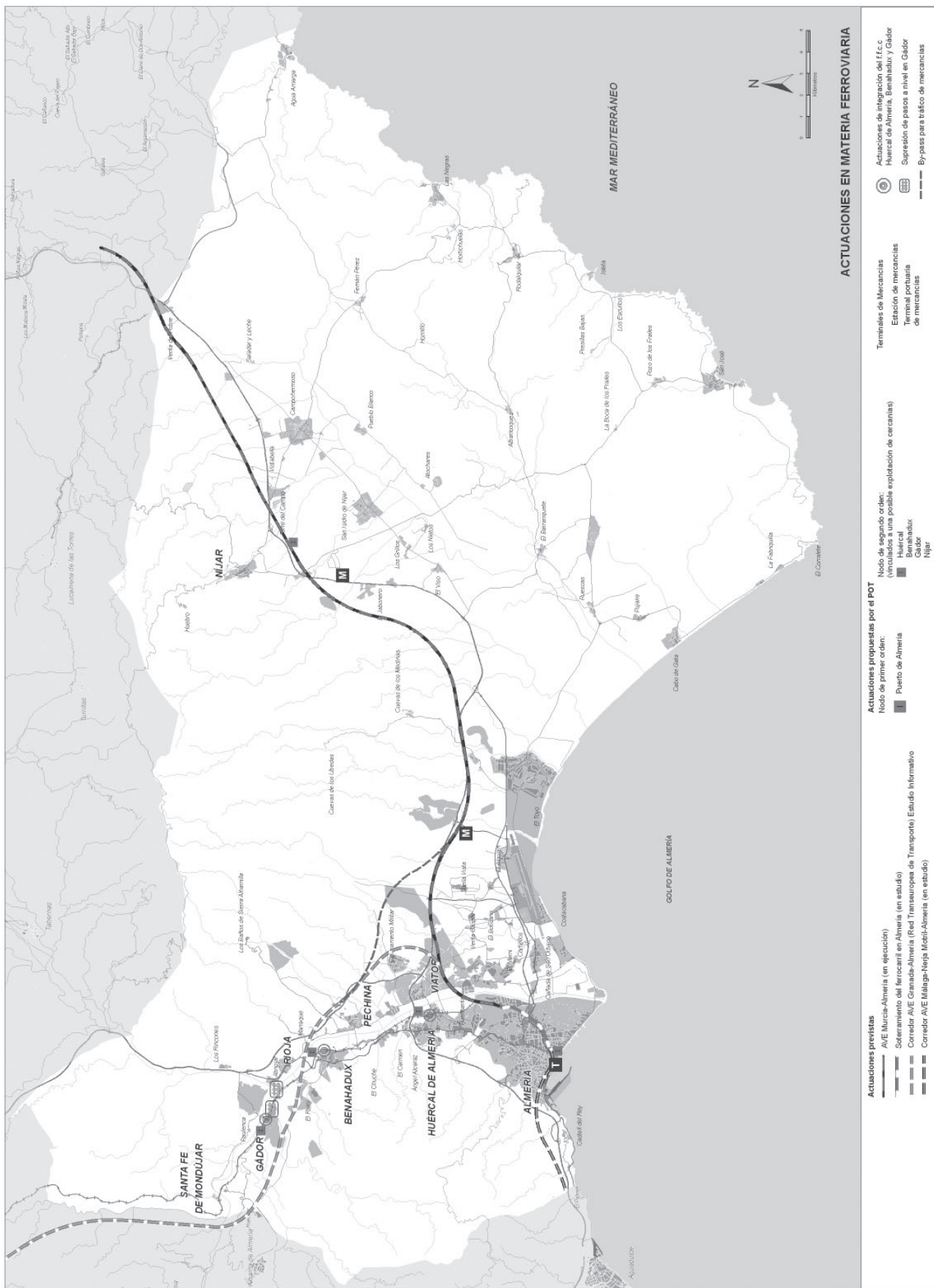
Siguiendo este esquema, las propuestas del Plan se concretan en las siguientes actuaciones:

- Diversificación de los accesos a la ciudad de Almería, contemplados ya en el capítulo de accesibilidad externa. Las especiales circunstancias de este territorio hacen que las grandes vías de comunicación A-92 y A-7, formen parte indispensable de la red de articulación interna.



ACTUACIONES EN LA RED VIARIA

RED VIARIA	<ul style="list-style-type: none"> 1 Nuevo Acceso a Almería 2 Remodelación tramo urbano de la N-340a 3 Acceso al Puerto de Almería 	<ul style="list-style-type: none"> 4 Ampliación de capacidad de la N-344 5 Ampliación tercer carril A7 de la N-340a 6 Conexión transversal Pechina-Benahaduz 	<ul style="list-style-type: none"> VII AL-3106 VIII N-347 IX N-349 X AL-3111 XI AL-3117 XII N-344 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora/adecuación de capacidad N-340a AL-3117 N-344 	<ul style="list-style-type: none"> AL-3106 N-347 N-349 AL-3412 Santa Fe de Mondújar - Paulencia 	<ul style="list-style-type: none"> Nuevas carreteras Conexión Oeste de Gádor Carreteras paisajísticas 	<ul style="list-style-type: none"> Ejes de carácter metropolitano vinculados al desarrollo urbanístico Ejes Norte-Sur Ejes Norte-Sur Eje N-S Vega de Alía (incluye la mejora primer tramo)
-------------------	---	---	---	--	--	--	--



Actuaciones previstas

- AVE Murcia-Almería (en ejecución)
- Soterramiento del ferrocarril en Almería (en estudio)
- Corredor AVE Granada-Almería (Red Trans-europea de Transporte) (Estudio Informativo)
- Corredor AVE Málaga-Nerja-Mobilia-Almería (en estudio)

Actuaciones propuestas por el POT

- Nudo de primer orden:
- Puerto de Almería
- Nudo de segundo orden: (vinculados a una posible explotación de cercanías)
- Huércal
- Benahadux
- Gador
- Nerja

Actuaciones de Mercancías

- Estación de mercancías
- Terminal portuaria de mercancías
- Bypass para tráfico de mercancías

Actuaciones de integración del I.F.C.C.

- Huércal de Almería, Benahadux y Gador
- Separación de pasos a nivel en Gador
- Bypass para tráfico de mercancías

ACTUACIONES EN MATERIA FERROVIARIA



- Mejora de la permeabilidad transversal de la Vega del Andarax, incluyéndose la conexión al oeste de Gádor entre la A-348 y la AL-3411 y la conexión Pechina-Benahadux.
- Adecuación de la capacidad de determinados viales, incluyéndose las mejoras de la N-340a y la AL-3117 o la red de carreteras de Níjar.
- Reserva de corredores viarios para la articulación futura del territorio; se plantean actuaciones como el nuevo eje N-S de la Vega de Allá y la nueva Vía intermedia. Dentro de este grupo se proponen un conjunto de viales, de carácter estructurante en el marco del área metropolitana, con capacidad de ser asumidos por los respectivos desarrollos urbanísticos sin por ello perder sus cualidades articuladoras. Se incluyen los futuros ejes con dirección N-S a ambos lados de la desembocadura del Andarax, en las Vega de Acá y de Allá, respectivamente, el eje transversal de comunicación entre la Vega de Acá y la Vega de Allá, desde la Avenida del Mediterráneo en Almería hasta el aeropuerto, la variante de la AL-3106 en Campohermoso, la conexión Pechina-Benahadux, la conexión oeste de Gádor, o la posibilidad de un nuevo acceso al Cabo de Gata.

El uso del transporte público entre Almería y el Bajo Andarax, y entre Almería y Níjar es mínimo, debido, principalmente, a la escasez de servicios, que, a su vez, se justifica porque no existe una masa crítica de población que permita establecer un servicio rentable de alta frecuencia. El modelo de ocupación propuesto por el Plan recomienda establecer las reservas de suelo necesarias con vistas a las posibles intervenciones para la disposición de plataformas reservadas al menos en los dos itinerarios:

a) Plataforma en anillo para los municipios del Bajo Andarax, apoyada sobre la N-340a, la AL-3117 y el nuevo acceso norte a Almería.

b) Plataforma de conexión del Bajo Andarax con la zona oriental, apoyada sobre la carretera AL-12, N-344 y AL-3115 hasta el Cabo de Gata.

Por tanto, el establecimiento de un servicio eficiente de transporte público con el Bajo Andarax pasa por la consolidación de una mancha urbana de carácter lineal que aglutine la masa poblacional suficiente, para que resulte rentable, en términos económicos, un servicio de transporte público de calidad.

El Plan establece la necesidad de que las plataformas propuestas dentro del ámbito vayan asociadas a carriles bici como medida de fomento de los modos blandos de transporte, y permitan la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados. También se recomienda dotar de continuidad a la red supramunicipal de plataformas en el interior de la ciudad de Almería, apoyándose preferentemente en los viales previstos de nueva ejecución, y una red básica municipal constituida por la rambla, la Avenida del Mediterráneo y la carretera de ronda N-340 en el tramo urbano.

3. LA LOCALIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS, UN IMPULSO AL REEQUILIBRIO TERRITORIAL

La aglomeración urbana de Almería es un ámbito especializado en el sector servicios, donde la industria, que representa solo el 7,5% de la actividad económica, se desarrolla mayoritariamente en polígonos de carácter municipal que atienden las demandas cercanas y en instalaciones industriales aisladas de gran tamaño (cementeras, fábrica de zumos, astillero, etc.). Todos los municipios cuentan con uno o más polígonos industriales, a excepción de Santa Fe y Rioja; entre ellos destaca por su tamaño el de Viator, municipio que ha sabido aprovechar las excelentes condiciones de accesibilidad externa que le brinda estar localizado junto a la intersección de las autovías A-7 y A-92, para erigirse en núcleo especializado en actividades económicas de base urbana.

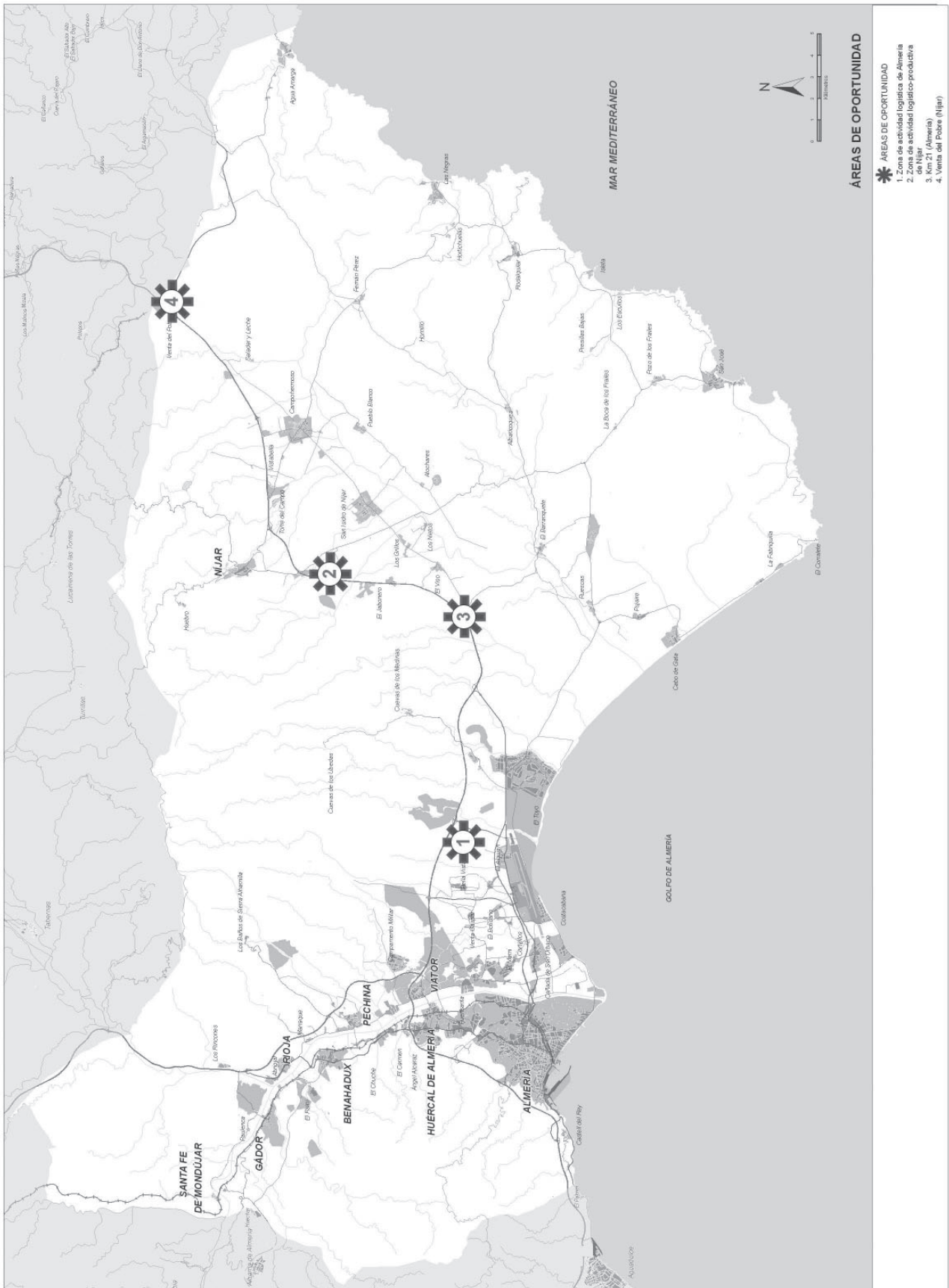
Se puede por tanto afirmar que la organización espacial del tejido productivo de la aglomeración adolece de una cierta debilidad al carecer de estructura y planteamientos de carácter supramunicipal.

Sin embargo, la transformación de la aglomeración en nodo ferroviario tras las actuaciones planteadas por el gobierno central en materia de alta velocidad, va a sentar las bases para un cambio progresivo de modelo hacia una estrategia de impulso a la localización equilibrada de actividades productivas en el conjunto de su territorio, en coordinación con las políticas de reequilibrio residencial.

De entrada, estas actuaciones llevan aparejadas la generación de espacios destinados a la logística y las actividades productivas. Ya es una realidad la puesta en marcha de dos ámbitos en desarrollo del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), donde se plantea desarrollar una oferta cualificada de áreas para uso logístico, en los enclaves de Almería y Níjar, con posibilidad de enlace ferroviario directo al corredor y excelente conexión a la A-7. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráfico y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos se prevé la ampliación de la instalación portuaria y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La creciente producción del sector hortofrutícola se traduce en un aumento en la demanda de transporte, con la consecuente necesidad de servicios y de instalaciones especializadas en la que organizar la distribución de mercancías.

Ambas actuaciones se adecuan al modelo propuesto por el presente Plan, basado en la localización estratégica de un conjunto de Áreas de Oportunidad de Actividad Económica.

Estas áreas vinculadas al corredor económico de la A-7 en correspondencia con la estrategia de activación económica de este corredor, que abarca desde el límite oriental del ámbito, en el municipio de Carboneras hasta el nodo industrial de Viator. Dichas áreas son las siguientes:



- Nodo Estratégico de la Venta del Pobre, con la finalidad de aglutinar y dotar de estructura a las instalaciones existentes, dar servicio al ámbito de la aglomeración y dotar de una oferta de suelo alternativa a las necesidades del puerto de Carboneras. Esta zona tiene la particularidad de erigirse en puerta oriental de la aglomeración.
- Área Logístico Productiva de Níjar, antes mencionada.
- Nodo Estratégico del Kilómetro 21, con vocación de articular las actividades derivadas de la actividad agrícola, industria escarapate y otras que demanden buena accesibilidad.
- Área Logística de Almería, que junto con la mencionada de Níjar configuran el Nodo Logístico antes descrito.

El corredor se completa con el Parque Científico Tecnológico de Almería (PITA), actuación regional ya en marcha y culmina, como ya se ha dicho, con las instalaciones industriales de Viator.

Las condiciones de la aglomeración como espacio charnela entre los ámbitos del Levante y el Poniente con elevadas dinámicas turísticas y económicas y los consiguientes tráficos de paso, hacen conveniente promover también la instalación de enclaves comerciales en algunos nodos de carácter estratégico, tales como los accesos occidentales de la A-7 a la ciudad de Almería, que recogerían posibles demandas del vecino Poniente, los nodos estratégicos del kilómetro 21, y el área logístico-productiva de Níjar.

Las dotaciones públicas, así como de los servicios privados, contribuyen a dotar de centralidad a los núcleos y la decisión de localización tiene implicaciones notables en la conformación de los sistemas urbanos. La aglomeración de Almería incluye a la ciudad de mayor rango provincial y por este motivo las condiciones de centralidad territorial del más alto nivel que concentra la red de equipamientos supramunicipales de mayor especialización cultural, educativa, sanitaria, etc.

El Plan considera como ámbito espacial de máxima centralidad, no solo la ciudad de Almería, sino la conurbación formada por los núcleos de Almería y Huércal. Las propuestas para la rearticulación interna de este ámbito, las medidas en materia de transporte público, etc., que emanan de este Plan, proporcionan una accesibilidad equivalente al conjunto de este área. Será tarea de los planeamientos y la coordinación intermunicipal, situar los servicios a la población con objetivos de reequilibrio y diversificación de las funciones.

Por otra parte, el Plan propone una estrategia de difusión de la centralidad hacia espacios periféricos con más baja accesibilidad respecto de la capital, particularmente a lo largo de la Vega del Andarax y en el territorio de Níjar. Dichos espacios centrales se irán consolidando a medida que alcancen umbrales suficientes de población.

Para ello, los respectivos instrumentos de planeamiento deberán efectuar reservas suficientes de suelo en los municipios de Pechina y Níjar, para la localización de equipa-

mientos especializados. De esta forma se incrementará su capacidad de prestación de servicios y por tanto la mejora de la calidad de vida del ámbito y la reducción de la movilidad motorizada. Con la localización de estos equipamientos se favorece la diversificación funcional.

Los instrumentos de planeamiento general deben también garantizar el acceso en transporte público a los equipamientos supramunicipales y las dotaciones comerciales, por lo que deberán estar adecuadamente integrados en la trama urbana, evitándose que el incremento de tráfico en torno a las grandes superficies comerciales incida negativamente en la funcionalidad de las redes viarias definidas en este Plan.

El núcleo de La Cañada, en el municipio de Almería, es otro de los lugares que presenta una clara vocación central fruto de sus condiciones de localización junto al aeropuerto, excelente accesibilidad rodada, tamaño poblacional y presencia de la universidad. La estrategia de equipamientos sugiere la puesta en marcha de una instalación de equipamientos con carácter de innovación vinculada a la universidad y con proyección internacional.

De esta forma, el mapa de distribución y especialización de sistema centralidades del ámbito quedaría como sigue:

- Conurbación de Almería-Huércal: centralidad rango máximo.
- Pechina: centralidad funcional secundaria del Bajo Andarax.
- La Cañada: centralidad internacional de la innovación y las nuevas tecnologías.
- Níjar: centralidad funcional secundaria.

4. LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES DEL DESARROLLO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

El desarrollo urbanístico de la aglomeración urbana de Almería ha cobrado un fuerte impulso en los últimos años, fruto principalmente del auge de la construcción que ha caracterizado estas últimas etapas, y que, últimamente, ha remitido a causa de la crisis generalizada.

El incremento del número de viviendas y por tanto la extensión de la mancha urbana, se produjo fundamentalmente en el entorno de la capital, Almería, y sus núcleos colindantes (Huércal de Almería y Viator), a consecuencia de la búsqueda de vivienda bien localizada a precios más asequibles.

La conurbación entre los núcleos de Almería, Huércal de Almería y Viator es ya un hecho; sin embargo, a pesar del tamaño que actualmente presenta, no es posible afirmar que esté soportada por estructuras territoriales capaces de articular espacialmente los usos actuales y futuros. De ahí que una buena parte de las propuestas de este Plan vayan encaminadas a reforzar dichas estructuras, tanto las de comunicación, como el sistema de espacios libres.

El resto de municipios del Bajo Andarax ha experimentado un crecimiento paulatino en función de sus necesidades y la mayoría de ellos se encuentran inmersos en procesos de revisión de sus planes municipales para la generación de sus respectivos modelos futuros.

Las expectativas generadas en los últimos años en relación a la capacidad de los planes generales de ofertar suelo edificable, se han visto, en cierto modo, frenadas por los límites al crecimiento planteados por la planificación aprobada en la Comunidad Autónoma. Esta decisión ha conseguido, por un lado, limitar los impulsos expansionistas de algunos municipios, pero, de otra parte, algunos de pequeño tamaño han visto limitado su crecimiento, cuando éste parecía justificado.

En respuesta a esta situación y dentro del marco del presente Plan, se plantea la posibilidad de que los planeamientos promuevan desarrollos residenciales cuya vocación es la de activar, en algunos de estos municipios, espacios residenciales de carácter estratégico como oferta supramunicipal, con el objetivo, además, de impulsar la reestructuración de los núcleos actuales, incluyendo una oferta de dotaciones para reequilibrar las existentes.

Los nuevos desarrollos edificatorios responden, por regla general, a tipologías universales de bloque de vivienda o unifamiliares agrupadas sobre tramas viarias, casi siempre sobredimensionadas, cuyas referencias al lugar son escasas. En el caso de la ciudad de Almería, como en la mayoría de capitales de provincia o ciudades de cierto tamaño, el resultado paisajístico del ensanche contemporáneo está asumido, si bien, en los núcleos de pequeño tamaño, que aún conservan algunas trazas identitarias y modos de expresión urbana consecuencia de la histórica adaptación al medio, conviene reducir los riesgos de una degradación de los tejidos o deterioro del modelo.

Esta circunstancia se puede producir como consecuencia de la expansión natural de los núcleos de pequeño tamaño del Bajo Andarax, tales como Santa Fe de Mondújar, Gádor, Pechina y Benahadux o la Villa de Níjar en el sector oriental.

En este sentido, estos crecimientos que no computarían a los efectos establecidos en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, deben ajustarse a unas condiciones para su ordenación y desarrollo sobre todo en materia de densidad edificatoria, dotación mínima de vivienda con algún tipo de protección, fijada en el 55%, y mezcla obligatoria de usos diferentes al puramente residencial (15% mínimo).

Con carácter general, el Plan establece como condicionante de los nuevos desarrollos urbanísticos, que éstos contribuyan a mantener y a mejorar, en su caso, las características de los núcleos de población del ámbito, para lo cual, los nuevos desarrollos urbanos residenciales deberán disponerse en contigüidad física a los suelos urbanos ya existentes, evitando vacíos intersticiales, y dando continuidad a los viarios estructurantes y otras infraestructura básicas.

Mención aparte merece el particular paisaje de la Vega de Allá, espacio en el que se viene produciendo una mezcla de usos residenciales irregulares sobre parcela agrícola junto a usos dotacionales, comerciales y de servicios generados en torno a algún viario con mejor acceso, todo ello intercalado con instalaciones de cultivo intensivo en invernadero. Estas circunstancias han alterado profundamente el territorio y generado un deterioro de unos espacios muy valiosos desde el punto de vista paisajístico con efectos bien manifiestos en el funcionamiento de los servicios urbanos, inadecuación de los viarios, déficits en las redes, etc.

Para la reordenación de este territorio el Plan considera adecuada la creación de un viario con fuerte capacidad estructurante, la llamada Vía intermedia, que, al margen de su vocación funcional como corredor de transporte necesario a medio plazo, tiene la misión de organizar y jerarquizar espacialmente este entorno.

Con carácter general, el planeamiento de cada municipio afectado por edificaciones irregulares deberá valorar la idoneidad de regularizar estas áreas en función de los riesgos que sobre ellas graviten o de las cualidades del paisaje en que se enclavan.

Níjar

Debido a la declaración de Parque Natural, los desarrollos residenciales del municipio de Níjar se han localizado principalmente en el núcleo capital, Villa de Níjar y en los núcleos de Campohermoso y San Isidro, con fuerte vocación de servicios a la población y alguna instalación de carácter industrial.

En este subámbito, las propuestas del Plan tienen un doble objetivo: de una parte satisfacer algunas demandas históricas de crecimiento residencial y de otra, favorecer el desarrollo de espacios diferenciados para el turismo, alternativos a los núcleos del Parque. Para ello se propone que el planeamiento podrá clasificar suelo destinado a satisfacer la demanda supramunicipal de vivienda protegida, por un lado, y de usos y actividades turísticas, por otro, cumpliendo una serie de condicionantes relativos a la integración urbana y la capacidad alojativa.

5. EL DESARROLLO TURÍSTICO

El espacio turístico de la aglomeración presenta unas características naturales muy relevantes, con un magnífico litoral, poco masificado y un valioso interior rural, aspectos que se combinan para hacer de este espacio un enclave casi exclusivo en el contexto andaluz y peninsular.

La declaración del Parque Natural Cabo de Gata en 1987, ha restringido notablemente las posibilidades de desarrollo urbanístico de los núcleos urbanos litorales, favoreciendo la *naturalidad* de este espacio, que constituye uno de sus mayores atractivos.

Los municipios de Níjar y Almería, y en menor medida Pechina y Gádor, tienen en la actividad turística un importante motor de generación de renta y empleo.

El Plan opta, en consecuencia, por mantener estas cualidades inherentes del ámbito como espacio turístico competitivo a nivel nacional e internacional, basado en sus atributos de excelencia turística, y que dé cabida a un turista exigente, sensible a los rasgos de identidad locales y sus opciones alternativas, sin hipotecar los recursos naturales sobre los que se sustenta.

La propuesta esencial del Plan, dentro de sus competencias, se basa en asumir un crecimiento urbanístico con una percepción de límites y una estrategia territorial a medio plazo, en clave diferencial, basada en los aspectos que identifican la escenografía del ámbito como son su naturalidad, la persistencia de enclaves tradicionales de entidad diversa, la variedad y valor de sus recursos naturales, su baja masificación, etc., tratando de eliminar la posibilidad de actuaciones aisladas que comprometan el futuro turístico del conjunto como destino.

Pero también se centra en favorecer las demandas de crecimiento residencial de algunos municipios, en particular el de Níjar, que por su ubicación dentro del espacio protegido no ha visto cubiertas sus expectativas de crecimiento turístico.

A tal efecto, se propicia el desarrollo de la actividad turística, en las condiciones que garanticen una oferta suficiente y con un techo que oscila entre la rentabilidad y la capacidad de acogida del territorio en cuestión con el fin de estructurar y consolidar el proceso de especialización turística y reforzar la oferta de servicios y rentabilizando los ya existentes.

El Plan plantea, igualmente, una diversificación turística del conjunto del territorio, apoyando el desarrollo de actuaciones de interior, basadas en los recursos del ocio, la cultura y el paisaje. El principal atractivo de este espacio ha de ser la singularidad que le proporcionan sus recursos turísticos, que han de ser aprovechados para conformar productos turísticos diversos.

En suma, las propuestas, que serán planteadas por los municipios siguiendo los criterios establecidos por este Plan, tienen por objeto que el desarrollo turístico se efectúe de una manera ordenada, impidiendo los impactos negativos sobre los recursos en los que se basa la singularidad de este territorio y a partir de los cuales se pretende potenciar el sector y establecer un marco territorial en el que el sector empresarial, así como los municipios y otros entes de gestión territorial y socioeconómica puedan desarrollar sus iniciativas y proyectos.

El Plan también busca, siguiendo las pautas establecidas en el Plan Turístico del Bajo Andarax, una progresiva dotación de instalaciones supralocales para el desarrollo del turismo cultural, ambiental, y deportivo, a través de equipamientos de interés supramunicipal, que hagan posible actividades

turísticas vinculadas a estos recursos; tal es el caso del Espacio Cultural de Santa Fe de Mondújar, asociado al yacimiento arqueológico de los Millares, y también de la Puerta del Parque Natural Cabo de Gata en El Nazareno (Níjar), o del museo Histórico y Etnográfico de los Campos de Níjar en San Isidro. Como equipamiento turístico-deportivo se plantea la posibilidad de implantación de un puerto deportivo en El Toyo, si el estudio de viabilidad correspondiente así lo determina.

Finalmente, el Plan define una Red Verde cuyo objetivo es facilitar la creación de itinerarios no motorizados, sobre carreteras, caminos, vías pecuarias y márgenes fluviales para el desarrollo de actividades naturalísticas, recreativas, etc., potenciando, en suma, el turismo activo de naturaleza. En ella se integran los elementos culturales más sobresalientes de la aglomeración, revalorizando de esta forma el patrimonio arquitectónico y monumental de los núcleos de población, y el patrimonio etnológico y arqueológico.

6. LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA

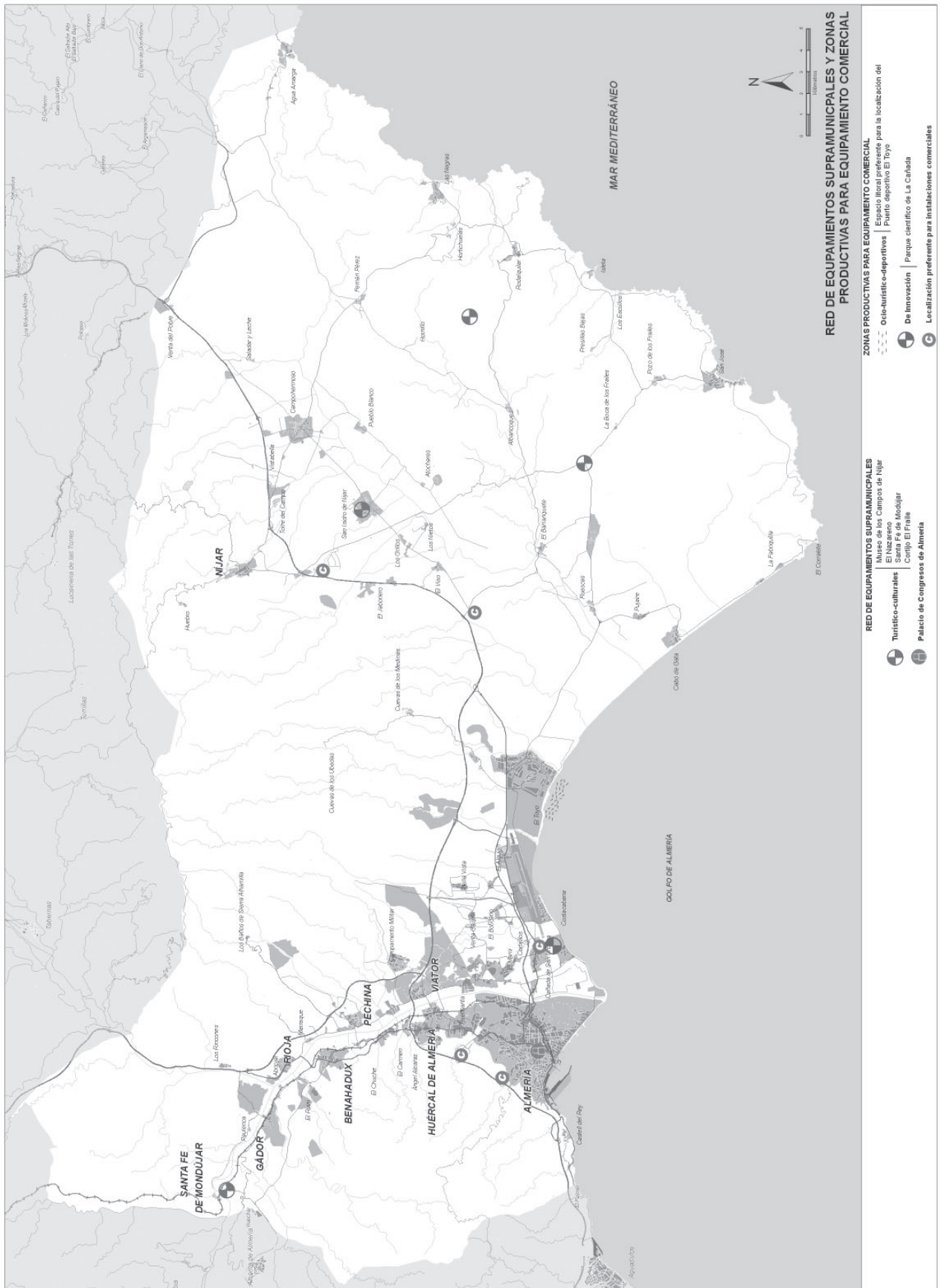
Ante las favorables perspectivas de desarrollo del invernadero en el ámbito, el Plan aboga por establecer unos límites al crecimiento del mismo en relación con la capacidad de carga de las distintas zonas del territorio. Otra de las cuestiones clave que determina el Plan se basa en establecer las condiciones de calidad ambiental necesarias para hacer compatible y rentable este uso con otros que concurren en el territorio, en particular los turísticos y residenciales.

Desde el Plan se han abordado estas cuestiones delimitando, por un lado, aquellas zonas que por sus características ambientales (en particular la vocación forestal de sus suelos, no apta para dar soporte a este uso) o estratégicas, por su función paisajística, como señas de identidad del ámbito, deben ser preservadas de estos usos.

Por otra parte, para los nuevos suelos agrícolas que se desarrollen, se establecen determinaciones que permitan definir los requerimientos especiales de ordenación urbanística que precisan estos ámbitos de agricultura intensiva, así como las dotaciones específicas de infraestructuras y servicios.

Estos requerimientos se refieren, fundamentalmente, a la definición de los espacios libres de la parcela, retranqueos a viario y usos colindantes, así como regulaciones en la edificación, infraestructuras e instalaciones requeridas para el desarrollo de la actividad. También se fomenta su integración paisajística.

De forma paralela, desde el Plan se contribuye a la conservación de los escasos cultivos de vega tradicionales que perviven en el territorio, como son la Vega del Andarax y la de Níjar, delimitando su localización y estableciendo para estos ámbitos una serie de directrices orientadas al mantenimiento de la actividad agrícola de regadío, así como de los elementos y estructuras territoriales que han forjado el paisaje rural de vega tradicional.



7. LA PROTECCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

Los riesgos de inundación por avenidas y crecidas son relevantes en algunos ámbitos del territorio de la aglomeración, en particular en los cauces urbanos de los núcleos de Gádor, Campohermoso, y Níjar. También otros cauces presentan cierto riesgo, si bien menos grave, en los municipios de Almería, Benahadux, Huércal de Almería y algunos de los núcleos de Níjar. La erosión es otro de los riesgos recurrentes en las zonas serranas, con valores medios de pérdida de suelo en los relieves de la Sierra de Cabo de Gata y la Serrata de Níjar, Sierra Alhamilla y su conexión con el desierto de Tabernas y la práctica totalidad de la Sierra de Gádor. Los incendios forestales no son frecuentes en este ámbito, debido a la escasa cobertura vegetal de los terrenos forestales.

En relación con los riesgos tecnológicos, la localización de los focos económicos y productivos no presenta especiales puntos críticos, como pueda ser la presencia significativa de industrias químicas, siderúrgicas y extractivas. Los riesgos asociados son, de momento, los característicos de la movilidad generada por cualquier entorno urbano.

Vistos los hechos, el Plan establece las determinaciones básicas para la protección cautelando ante riesgos de avenidas e inundaciones y los derivados de la posible contaminación de residuos urbanos y agrícolas.

Para los riesgos de erosión, se establecen determinaciones de carácter general a tener en cuenta para las actuaciones de transformación del suelo, y se limitan determinados usos incompatibles con el mantenimiento del suelo en las áreas consideradas más vulnerables.

8. EL DESARROLLO Y ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA, DE LA ENERGÍA Y DE LAS TELECOMUNICACIONES

Las infraestructuras de abastecimiento y depuración

Desde el Plan se aboga por impulsar la gestión conjunta entre los sistemas del ciclo del agua del Bajo Andarax y del municipio de Almería mediante la creación de un pasillo hidráulico que discurra por el río Andarax y permita la conexión hidráulica de la desaladora de Almería con los municipios del Bajo Andarax.

Este pasillo prevé, igualmente, la ejecución de un colector que a lo largo del río recoja las aguas residuales de los nú-

cleos ribereños para su conducción y tratamiento en la EDAR del Bobar, la cual deberá ser, necesariamente ampliada.

Desde el Plan se impulsa la ejecución de estas infraestructuras, cuya ejecución, a cargo de la Junta de Andalucía se encuentra ya iniciada, instando a la reserva de suelo para los sistemas generales correspondientes.

En Níjar, el saneamiento se encuentra muy condicionado por la dispersión geográfica de los distintos núcleos, algunos de los cuales no cuentan con sistemas de depuración, y otros disponen de sistemas poco eficientes o en mal estado. La EDAR del VISO, que da cobertura a las entidades de mayor población ubicadas en la llanura del Campo, así como a la villa de Níjar, se encuentra saturada. Desde el Plan se insta igualmente a la subsanación de estos déficits mediante la dotación de las infraestructuras adecuadas tanto para la depuración como para la reutilización.

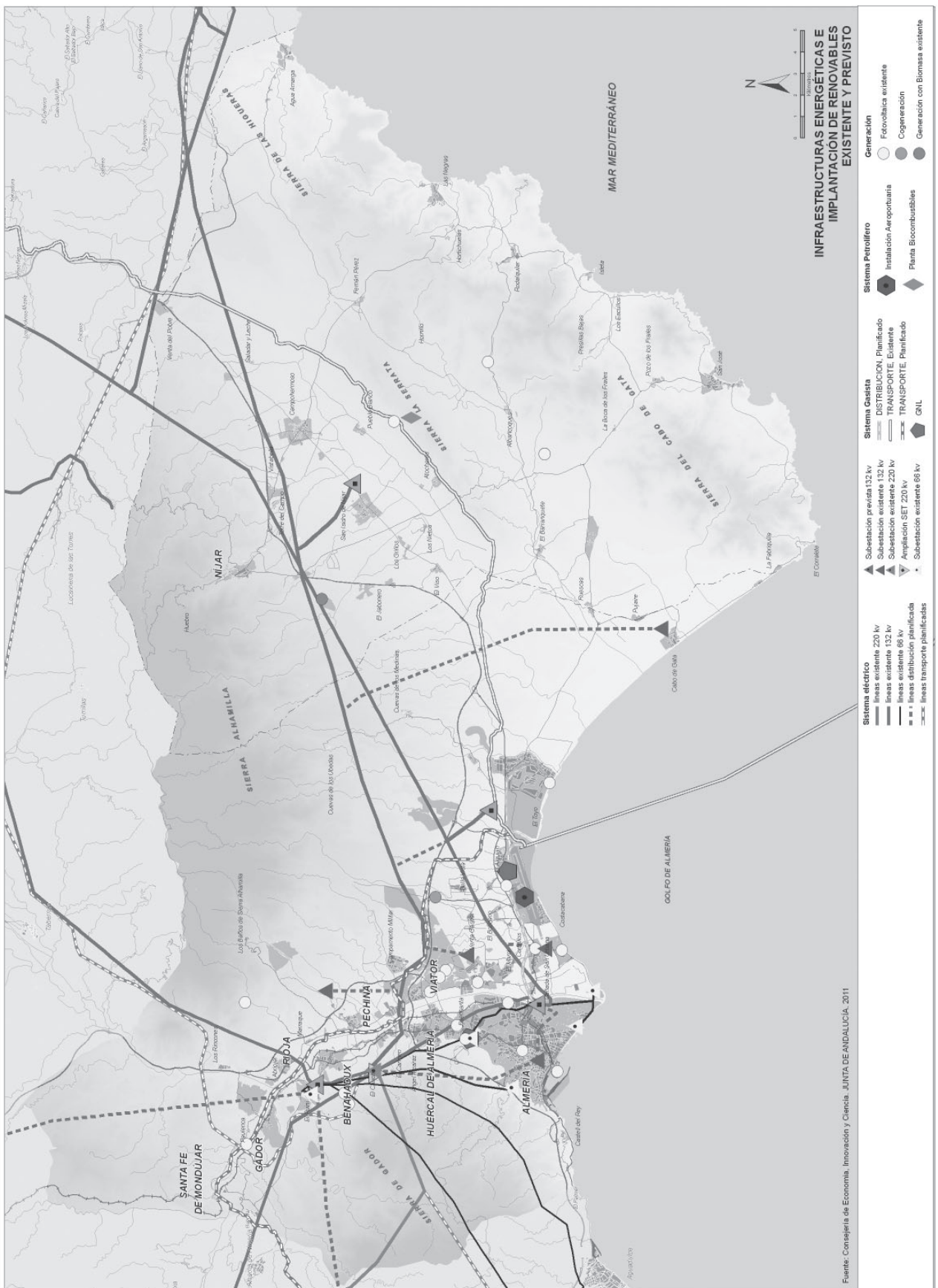
Con carácter general, el Plan regula que las implantaciones urbanas de cualquier tipo (residenciales, logísticas, turísticas, etc.) que no se encuentren conectadas a los sistemas generales de saneamiento deberán contar con sistemas de tratamiento de sus aguas residuales acordes a la carga contaminante y características del medio receptor.

Las infraestructuras energéticas y de telecomunicación

El Plan establece las determinaciones y criterios generales para integrar las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones en el territorio de la aglomeración y disminuir su impacto sobre los recursos naturales y el paisaje.

A tal efecto establece las directrices para el desarrollo de las nuevas infraestructuras energéticas, así como los pasillos por los que se recomienda deben discurrir las nuevas líneas eléctricas, cuyos tendidos garantizarán la preservación ambiental y paisajística de los espacios por los que discurran. No podrán afectar al Corredor Litoral, salvo que, no existiendo otra alternativa posible, se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios. Igualmente, las nuevas líneas que discurran por la Vega del Andarax deberán hacerlo por los pasillos señalados a tal efecto con el fin de minimizar el impacto paisajístico que representa el cruce de los tendidos por este ámbito.

El Plan tiene como objetivo fomentar el aprovechamiento de las energías renovables y establece en su normativa los criterios de implantación de las mismas en las zonas identificadas de protección, a los efectos de compatibilizar su aprovechamiento con los valores ambientales y territoriales a preservar.



MEMORIA ECONÓMICA

1. MEMORIA GENERAL

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

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

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

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la iniciativa privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final dependen de estas fases, como por ejemplo sucede con los estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos que esta Memoria actualmente no puede, lógicamente, evaluar. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte el órgano de gestión y seguimiento del Plan.

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

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

pliquen un muy elevado porcentaje de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

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

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

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

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere determinar la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la acción, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo, en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración, no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias.

Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

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

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

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

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características al año 2009. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

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

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

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

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

Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y son indispensables para el desarrollo de ulteriores acciones. Así, la realización de un puerto deportivo sólo será factible si el estudio de viabilidad muestra su factibilidad; por ello en esta Memoria no se incluye el coste de esta infraestructura. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones cuyo desarrollo se encuentra supeditado a otra planificación subsidiaria (por ejemplo urbanística), o su ejecución no presenta el carácter de premura de las anteriores.

Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores y que pueden ser desplazadas en el tiempo ya que, o bien no inci-

den esencialmente en el modelo territorial propuesto, o bien en términos presupuestarios no se hace factible avanzar su programación.

3. EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a 15 años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cinco años para el corto plazo, acciones que se inician entre los cinco y diez años para el medio plazo, y después de los diez años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada periodo.

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

Ha de señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que, de acuerdo al art. 8 de la Normativa no requiere la modificación del Plan, y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en ese mismo artículo. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

Programas	Importe (miles €)
1. Articulación territorial	1.470.329
2. Espacio turístico y recreativo	31.500
3. Patrimonio cultural y natural	4.400
4. Infraestructuras del ciclo del agua	59.700
5. Gestión del POT	600
Total	1.566.529

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 1.566,529 millones de euros a precios corrientes de 2010, de los que el programa de Articulación Territorial representa el 93,85% del total, seguido de lejos por el programa de infraestructuras del ciclo del agua con un volumen de inversión del 3,8%, y el programa del Espacio turístico y recreativo, con un 2% del presupuesto total. Ya con un descenso muy notable en la inversión le siguen el programa de Patrimonio Cultural y Natural y el de Gestión del propio Plan. Las acciones contempladas en cada programa se presentan en el cuadro final.

La distribución temporal se realiza como sigue: 526,071 millones de euros en el corto plazo, 634,803 millones de euros

en el medio plazo, y 405,655 millones de euros en el largo plazo.

PROGRAMA	ACTUACIONES	PLAZOS			ORGANISMO RESPONSABLE
		CORTO	MEDIO	LARGO	
1. Infraestructuras y sistema de transportes					
	Nuevo acceso a Almería	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		COPV
	Tercer carril de la A-7 desde el nudo de Viator hacia Poniente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Remodelación tramo urbano de la N-340a	<input type="checkbox"/>			Mº Fomento
	Nuevo acceso al Puerto de Almería	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Ampliación de capacidad de la N-344 entre la AL-12 y el enlace de Retamar	<input type="checkbox"/>			Mº Fomento, COPV y Ayto.
	Mejora de la N-340a entre Benahadux y Torrecárdenas (Almería)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Mejora de la AL-3412 entre Paulenca y la A-92		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COPV
	Adecuación funcional del camino de Santa Fe a Paulenca		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP
	Mejora de la AL-3117 entre Rioja y La Cañada de San Urbano		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP
	Mejora de la N-344 entre el enlace de Retamar y su enlace final con la A-7		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Mejora de la N-347		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Mejora de la N-349		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Mejora de la AL-3111 entre la A-7 y Campohermoso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP
	Mejora de la AL-3112 entre la A-7 y Los Albaricoques		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP
	Mejora de la AL-3108 entre la A-7 y la Boca de los Frailes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP
	Mejora de la AL-3106 entre la A-7 y Campohermoso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP
	Nueva conexión transversal Pechina-Benahadux (incluye puente sobre el Andarax)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COPV
	Ejes Norte-Sur metropolitanos de Almería		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayto. de Almería
	Eje transversal metropolitano de Almería entre la ciudad y el aeropuerto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayto. de Almería
	Estudio de viabilidad del nuevo acceso al núcleo de Cabo de Gata			<input type="checkbox"/>	COPV
	Variante de la carretera AL-3106 en Campohermoso (Níjar)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayto. de Níjar
	Vía Intermedia (tramo occidental)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayto. de Almería
	Eje-Norte Sur metropolitano Vega de Allá		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayts. de Almería y Viator
	Actuaciones en itinerarios paisajísticos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DP y COPV
	By pass ferroviario			<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Ave Murcia-Almería	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Estudio Viabilidad Corredor Ave Málaga-Nerja-Motril-Almería			<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Corredor AVE-Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte) Estudio Informativo		<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Plan Funcional, proyecto de desarrollo urbanístico y ejecución de la Z.A.L. de Almería-Níjar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COPV, Mº Fomento
	Estudio de viabilidad de la Terminal portuaria de mercancías de Almería	<input type="checkbox"/>			Mº Fomento
	Integración del ferrocarril en Almería	<input type="checkbox"/>			Mº Fomento
	Nodo de Almería (estación intermodal)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº de Fomento, COPV y Ayto. de Almería
	Nodos secundarios (intercambiador modal)				
	Huércal de Almería		<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Benahadux			<input type="checkbox"/>	Mº Fomento

PROGRAMA	ACTUACIONES	PLAZOS			ORGANISMO RESPONSABLE
		CORTO	MEDIO	LARGO	
	Gádor			<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Níjar		<input type="checkbox"/>		Mº Fomento
	Integración urbana del ferrocarril actual				
	Huércal de Almería		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Benahadux		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Gádor		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mº Fomento
	Parque Científico-Tecnológico de La Cañada		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Universidad de Almería y privados
	Plan de Movilidad Sostenible del Parque Natural Cabo de Gata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		COPV
	Redacción del Plan Especial de ordenación y mejora de la red de caminos rurales de la aglomeración		<input type="checkbox"/>		CAP y COPV
2. Espacio turístico y recreativo					
	Parque Metropolitano La Molineta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		COPV y Ayto. Almería
	Parque Metropolitano de la Vega del Andarax		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COPV y Aytos. del Bajo Andarax
	Parque Forestal de Sierra Alhamilla		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayto. de Pechina
	Parque Litoral de la Bahía		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ayto. de Almería
	Itinerarios recreativos. Acondicionamiento y señalización RED VERDE		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CMA
	Pasarela del Cordel de la Campita		<input type="checkbox"/>		CMA
	Miradores. Acondicionamiento, accesos y señalización		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CMA
	Redacción del Plan Especial de la Vega del Andarax	<input type="checkbox"/>			COPV, CAP y Aytos. del Bajo Andarax
	Estudio viabilidad Puerto de El Toyo			<input type="checkbox"/>	COPV
3. Patrimonio cultural y natural					
	Espacio Cultural de Santa Fe de Mondújar	<input type="checkbox"/>			CC y Ayto. de Santa Fe de Mondújar
	Museo de San Isidro de Níjar			<input type="checkbox"/>	Ayto. de Níjar
	Puerta del Parque Natural Cabo de Gata en El Nazareno (Níjar)		<input type="checkbox"/>		CMA y Ayto. de Níjar
4. Infraestructuras del ciclo del agua					
	Anillo hídrico del Bajo Andarax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		CMA y Aytos. del Bajo Andarax
	Ampliación de la EDAR de El Bobar	<input type="checkbox"/>			CMA y Ayto. de Almería
	EDAR de El Cautivo (Níjar)	<input type="checkbox"/>			CMA y Ayto. de Níjar
	Sistema de saneamiento de localidades pequeñas del municipio de Níjar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CMA y Ayto. de Níjar
5. Gestión del POT					
	Gestión y desarrollo del POT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	COPV

Nota: CMA: Consejería de Medio Ambiente; COPV: Consejería de Obras Públicas y Vivienda; CAP: Consejería de Agricultura y Pesca; CTCD: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte; CC: Consejería de Cultura; DP: Diputación Provincial.

NORMATIVA**TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES**

- Artículo 1. Naturaleza. (N)
 Artículo 2. Ámbito. (N)
 Artículo 3. Objetivos generales del Plan. (N)
 Artículo 4. Contenido del Plan. (N)
 Artículo 5. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan. (N)
 Artículo 6. Documentación del Plan. (N)
 Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)
 Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)
 Artículo 9. Actualización del Plan. (N)
 Artículo 10. Seguimiento del Plan. (N)
 Artículo 11. Programación de acciones. (D)

TÍTULO PRIMERO. EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL**Capítulo I. El sistema de asentamientos**

- Artículo 12. Composición y organización del sistema de asentamientos. (N)
 Artículo 13. Objetivos. (N)
 Artículo 14. Determinaciones para el mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos. (D)
 Artículo 15. Las Áreas de Oportunidad de la aglomeración urbana. (N)

Capítulo II. El sistema de comunicaciones y transportes

- Artículo 16. Objetivos generales. (N)
 Artículo 17. Organización del sistema de comunicaciones y transportes. (N)

Sección 1ª. El Aeropuerto y el Puerto de Almería

- Artículo 18. Objetivos y prioridades para el Aeropuerto de Almería. (N y D)
 Artículo 19. Objetivos y directrices para el Puerto de Almería. (N y D)

Sección 2ª. La red ferroviaria

- Artículo 20. Objetivos para la red ferroviaria. (N)
 Artículo 21. Actuaciones y prioridades. (D y R)

Sección 3ª. Red viaria

- Artículo 22. Objetivos para la red viaria (N)
 Artículo 23. Jerarquía funcional de la red viaria (D).
 Artículo 24. Características de la red viaria. (D)
 Artículo 25. Actuaciones sobre la red viaria. (D y R)
 Artículo 26. Prioridades para la ejecución de la red viaria. (D)
 Artículo 27. Integración ambiental y paisajística del viario. (D y R)
 Artículo 28. Carreteras Paisajísticas. (D)

Sección 4ª. El transportes de viajeros y mercancías

- Artículo 29. Objetivos generales del sistema de transportes. (N)
 Artículo 30. Desarrollo del sistema de transportes. (D)
 Artículo 31. Red de plataformas reservadas de transporte público. (D y R)
 Artículo 32. Los nodos de transporte público. (D)
 Artículo 33. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)
 Artículo 34. Zona Logística de Almería. (D y R)
 Artículo 35. Minimización de impactos. (D)

Capítulo III. Red de equipamientos supramunicipales

- Artículo 36. Objetivos generales. (N)
 Artículo 37. Definición e identificación. (D y R)
 Artículo 38. Actuaciones en relación a los equipamientos metropolitanos. (D)

Capítulo IV. Sistema de espacios libres de la aglomeración

- Artículo 39. Objetivos. (N)
 Artículo 40. Estructura y delimitación del sistema de espacios libres. (N, D y R)
 Artículo 41. El corredor litoral. (N y D)
 Artículo 42. Accesibilidad y equipamiento de playas. (D y R)
 Artículo 43. Itinerarios fluviales. (D)
 Artículo 44. La Vega del Andarax. (N, D)
 Artículo 45. Parque Litoral de la Bahía. (D)
 Artículo 46. Parque Metropolitano La Molineta. (D)
 Artículo 47. Parque Forestal de Sierra Alhamilla. (D)
 Artículo 48. Itinerarios Recreativos. Red Verde. (D y R)
 Artículo 49. Miradores. (D y R)
 Artículo 50. Protección cautelar del suelo afecto a los espacios libres. (N)
 Artículo 51. Ejecución y gestión de espacios libres de la aglomeración. (D)

TÍTULO SEGUNDO. ORDENACIÓN DE LOS USOS**Capítulo I. Ordenación de los usos urbanos**

- Artículo 52. Objetivos generales. (N y R)
 Artículo 53. Determinaciones para la ordenación de los suelos urbanos. (D y R)
 Artículo 54. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D)
 Artículo 55. Determinaciones territoriales específicas para la ordenación de los usos residenciales. (D)
 Artículo 56. Determinaciones específicas para los nuevos usos residenciales de interés supramunicipal. (D)
 Artículo 57. Determinaciones territoriales específicas para los nuevos usos productivos industriales y logísticos. (D)
 Artículo 58. Determinaciones territoriales generales para la ordenación de las Áreas de Oportunidad destinadas a actividades productivas de interés supramunicipal. (D)

Artículo 59. Protección cautelar del suelo afecto a las Áreas de Oportunidad. (N)

Artículo 60. Determinaciones territoriales específicas para los nuevos usos terciarios. (D y R)

Artículo 61. Determinaciones territoriales específicas para los nuevos usos turísticos. (D y R)

Artículo 62. Los Conjuntos Paisajísticos. (D)

Capítulo II. Ordenación de los usos náuticos e instalaciones turísticas y recreativas supramunicipales

Artículo 63. Instalaciones náutico-deportivas. (R)

Artículo 64. Instalaciones turísticas y recreativas de ámbito supramunicipal. (N y D)

Capítulo III. Ordenación de los usos agrícolas

Artículo 65. Objetivos. (N)

Artículo 66. Determinaciones para la ordenación de usos en las vegas tradicionales. (D)

Artículo 67. Determinaciones para la ordenación de los usos de agricultura intensiva de invernadero. (N y D)

Artículo 68. Caminos rurales. (N, D y R)

TÍTULO TERCERO. PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES, Y RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

Artículo 69. Objetivos generales. (N)

Capítulo I. Zonas de protección

Artículo 70. Delimitación de las Zonas de Protección. (N)

Artículo 71. Zonas de Protección Ambiental. (N, D y R)

Artículo 72. Zonas de Protección Territorial. (N y D)

Artículo 73. Determinaciones generales para la ordenación de las Zonas de Protección Territorial. (D)

Artículo 74. Determinaciones particulares de las Zonas de Protección Territorial. (D)

Capítulo II. Patrimonio cultural

Artículo 75. Recursos culturales de interés territorial. (D y R)

Artículo 76. Museo Histórico de los Campos de Níjar. (R)

Artículo 77. Ámbitos urbanos de interés territorial. (N)

Capítulo III. Riesgos naturales y tecnológicos

Artículo 78. Objetivos. (N)

Artículo 79. Prevención de riesgos naturales en las actuaciones de transformación de suelos. (D)

Artículo 80. Riesgos hídricos. (D y R)

Artículo 81. Zonas cautelares inundables. (D)

Artículo 82. Protección contra incendios forestales. (D)

Artículo 83. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)

TÍTULO CUARTO. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

Capítulo I. Infraestructuras básicas

Artículo 84. Objetivos. (N)

Artículo 85. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras básicas. (D)

Capítulo II. Infraestructuras del ciclo del agua

Artículo 86. Determinaciones para el ciclo del agua. (D)

Artículo 87. Red en alta de abastecimiento de agua. (D)

Artículo 88. Infraestructuras de saneamiento y depuración de aguas residuales. (N,D y R)

Artículo 89. Pasillo hidráulico del Bajo Andarax. (D)

Capítulo III. Infraestructuras energéticas y de telecomunicación

Artículo 90. Objetivos. (N)

Artículo 91. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras energéticas. (D y R)

Artículo 92. Integración paisajística de los tendidos y subestaciones eléctricas. (D)

Artículo 93. Trazado de la Red de Gas y de Productos Líquidos Derivados del Petróleo. (D)

Artículo 94. Energías Renovables. (N y D)

Artículo 95. Determinaciones para la localización de instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)

Capítulo IV. Instalaciones de residuos sólidos urbanos y agrícolas

Artículo 96. Objetivos. (N)

Artículo 97. Gestión de Residuos. (D)

TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Naturaleza. (N)

El presente Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería tiene naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el apartado b) del Artículo 5.1 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 521/2008, de 9 de diciembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Almería.

Artículo 2. Ámbito. (N)

El ámbito territorial de aplicación del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 521/2008, de 9 de diciembre, que incluye los términos municipales completos de Almería, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Níjar, Pechina, Ríoja, Santa de Fe de Mondújar y Viator.

Artículo 3. Objetivos generales del Plan. (N)

1. De acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan de Ordenación del Territorio tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.

2. El modelo territorial del Plan se define de acuerdo con los siguientes objetivos generales establecidos en Decreto 521/2008, de 9 de diciembre:

- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana de Almería en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
- b) Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan con las determinaciones contenidas en los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional correspondientes a áreas geográficas colindantes.
- c) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- d) Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas y para la ubicación de viviendas protegidas para la población del ámbito metropolitano.
- e) Identificar las zonas de oportunidad para desarrollos turísticos especializados.
- f) Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial de la aglomeración urbana de Almería y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público, en coherencia con lo que establezca el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería: Plan de Movilidad Sostenible.
- g) Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito territorial del Plan e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.
- h) Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial del ámbito.
- i) Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.

3. Los objetivos del Plan se desarrollarán tomando como referencia las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afecten a este ámbito de ordenación, en especial las referidas a los centros regionales.

Artículo 4. Contenido del Plan. (N)

1. En desarrollo del Artículo 11 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, el modelo territorial de la aglomeración urbana de Almería se conforma por el esquema de articulación territorial y por las zonas para la ordenación y compatibilización de usos y para la ordenación y mejora del paisaje, los recursos naturales y el patrimonio histórico y cultural.

2. El esquema de articulación territorial de la aglomeración urbana de Almería está compuesto por:

- a) El sistema de asentamientos de la aglomeración.
- b) El sistema de comunicaciones y transportes.
- c) El sistema de espacios libres.
- d) Los equipamientos de carácter supramunicipal.

3. Conforman también el modelo territorial del Plan las zonas que por sus valores naturales, paisajísticos y culturales, por su posición estratégica o en razón de los riesgos deban quedar preservadas de la urbanización.

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

1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares en la aglomeración urbana de Almería se ajustarán al contenido del presente Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa.

2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, las determinaciones de este Plan podrán tener el carácter de Normas (N), Directrices (D) y Recomendaciones (R), indicándose para cada artículo o epígrafe su carácter con estas iniciales.

3. Las determinaciones que tengan carácter de Normas y regulen las construcciones, usos y actividades en suelos clasificados como urbanizables o no urbanizables serán de aplicación directa sin necesidad de desarrollo posterior, y vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares.

4. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Los Órganos de las Administraciones Públicas a las que corresponda su desarrollo y aplicación establecerán las medidas para la consecución de dichos fines.

5. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones Públicas que, en

caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del Plan establecidos en los artículos que le sean de aplicación.

6. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general.

7. En cualquier caso, las determinaciones de este Plan, sea cual sea su carácter, estarán sometidas al ordenamiento jurídico vigente en el momento de su aplicación.

Artículo 6. Documentación del Plan. (N)

1. Los documentos que integran el Plan constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria de Ordenación.

2. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, el Plan de Ordenación del Territorio consta de los siguientes documentos: Memoria Informativa, Memoria de Ordenación, Memoria Económica, Normativa, y Planos de Ordenación. Las discordancias de las determinaciones que pudieran detectarse en la aplicación del Plan se resolverán por el órgano competente aplicando los siguientes criterios:

- a) La Memoria Informativa contiene una síntesis de los estudios que han servido para fundamentar las propuestas del Plan. No tiene valor normativo.
- b) La Memoria de Ordenación establece y desarrolla los objetivos territoriales y los elementos básicos para la organización y estructura del territorio. Es el instrumento para la interpretación del Plan en su conjunto y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre distintas determinaciones si resultaran para ello insuficientes las disposiciones de la Normativa. Las determinaciones de la Memoria de Ordenación que no tengan reflejo en la Normativa se entenderán que tienen el carácter de Recomendación.
- c) La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz. La valoración de los programas y subprogramas tienen el carácter de Recomendación.
- d) El Plano de Articulación Territorial, que contiene las determinaciones gráficas relativas a las infraestructuras, las áreas de oportunidad y los equipamientos supramunicipales. El Plano de Protección territorial, que contiene las determinaciones gráficas relativas a la protección territorial,

el sistema de espacios libres y los riesgos. En caso de contradicción entre los contenidos de los Planos prevalecerá aquél que desarrolle de manera más específica el aspecto objeto de controversia.

- e) En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y los Planos de los apartados anteriores, prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y los Planos de Ordenación prevalecerán estos últimos.
- f) La Normativa contiene el conjunto de determinaciones de ordenación territorial. En caso de discrepancia prevalece sobre los restantes documentos del Plan. En las posibles discrepancias entre la Normativa y los contenidos de los Anexos, prevalece la Normativa y en las posibles discrepancias entre los gráficos que acompañan los Anexos de la Normativa y el Plano de Protección de Recursos prevalecerá este último. En las posibles discrepancias entre los gráficos que acompañan los Anexos de la Normativa y el Plano de Articulación Territorial prevalecerá los Anexos en los aspectos referidos a las Áreas de Oportunidad.
- g) Si aplicados los criterios anteriores subsiste la imprecisión, prevalecerá la interpretación más favorable para la sostenibilidad, la protección de los recursos naturales, culturales y paisajísticos y al interés público y social.

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

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

Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)

- 1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa y justificada de las zonificaciones y trazados propuestos en las escalas cartográficas apropiadas a los instrumentos de planeamiento o de los estudios informativos y anteproyectos para su ejecución.

2. Se consideran además ajustes del Plan las alteraciones en el plazo de ejecución de las actuaciones propuestas en la Memoria Económica.

3. Los instrumentos de planeamiento general y los Proyectos de Actuación aplicarán las determinaciones y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites no puede suponer una disminución o incremento de la superficie de la zona afectada en el municipio superior al 10% y el nuevo límite deberá estar constituido por elementos físicos o territoriales reconocibles.

4. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes en la delimitación de zonas, o en el trazado de las infraestructuras y demás ajustes que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de las previsiones contenidas en el mismo.

5. Los ajustes del Plan se incluirán en la siguiente actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.

6. La aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 9. Actualización del Plan. (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en un documento único y completo de las determinaciones vigentes del mismo, en el que queden incluidas tanto las modificaciones aprobadas, en su caso, como los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.

2. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento a que hace referencia el artículo siguiente.

3. La actualización del Plan corresponderá al titular de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 10. Seguimiento del Plan. (N)

1. Corresponde a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan.

2. La Consejería competente en materia de ordenación del territorio, o el organismo en quien delegue, elaborará cada cinco años un Informe de seguimiento del Plan.

3. Los Informes de seguimiento y evaluación del Plan, que integrarán los indicadores previstos en la Memoria Ambiental, tendrán por finalidad analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 11. Programación de acciones. (D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan correspondan llevar a cabo por los órganos de la Administración Autónoma serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas. A los efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerce una función técnica precisa y que contempla objetivos claramente definidos.

2. Las Administraciones y organismos públicos de las que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones comprometidas, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.

3. El órgano de seguimiento del Plan podrá proponer la actualización y la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanístico del ámbito. Esta actualización y alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras.

TÍTULO PRIMERO. EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Capítulo I. El sistema de asentamientos

Artículo 12. Composición y organización del sistema de asentamientos. (N)

1. Son elementos componentes del sistema de asentamientos los siguientes:

a) Los núcleos urbanos configurados por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentre aprobado definitivamente a la entrada en vigor del Plan.

b) Los nuevos suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por las innovaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan.

2. La delimitación de los suelos urbanos y urbanizables reflejada en la cartografía del Plan tiene un carácter meramente informativo del estado del planeamiento en el momento de la redacción de este Plan.

3. Las Áreas de Oportunidad de carácter metropolitano que se identifican en el Plano de Articulación Territorial y Sistema de Asentamientos se integrarán en el sistema de asentamientos una vez se produzca su incorporación al proceso urbanístico, con las condiciones establecidas en la presente Normativa.

4. En el sistema de asentamientos se diferencian dos subámbitos funcionales: la aglomeración urbana del Bajo Andarax,

formada por los núcleos incluidos en los municipios de Almería, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja, Santa de Fe de Mondújar y Viator, y los núcleos urbanos incluidos en el municipio de Níjar.

Artículo 13. Objetivos. (N)

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

- a) Consolidar la aglomeración como centro regional del sistema de ciudades de Andalucía.
- b) Fortalecer el carácter de la aglomeración como área urbana polinuclear de naturaleza metropolitana, reforzando las áreas urbanas actuales y evitando la fragmentación territorial.
- c) Garantizar la cohesión territorial y el equilibrio de la aglomeración mediante la distribución equilibrada de los usos, servicios, equipamientos y dotaciones de rango supramunicipal.
- d) Favorecer un desarrollo urbano más compacto y diversificado, potenciando la creación de nuevos espacios productivos.
- e) Adecuar el desarrollo del sistema urbano a los condicionantes naturales del medio físico.
- f) Contribuir al mantenimiento de la identidad y las características morfológicas de los núcleos históricos, ordenar los procesos de conurbación consolidados y evitar la aparición de nuevas conurbaciones urbanas, así como la formación de nuevos núcleos de población.

Artículo 14. Determinaciones para el mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general evitarán la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos en colindancia con los suelos urbanos o urbanizables existentes.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la integración de los componentes rurales o naturales que enmarcan los núcleos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites ordenados entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán identificar los ámbitos que contengan edificaciones llevadas a cabo irregularmente en suelo no urbanizable, para su posible incorporación al proceso urbanístico, con los condicionantes y limitaciones establecidos en este Plan y por la normativa urbanística y sectorial de aplicación.
4. La incorporación al proceso urbanístico de los ámbitos delimitados según lo establecido en el apartado anterior se

efectuará en la medida y con el ritmo que el propio planeamiento urbanístico general determine, siempre y cuando se garanticen los siguientes aspectos:

- a) Conexión al sistema viario definido en este Plan.
- b) Disponibilidad de infraestructuras urbanas de agua, saneamiento y energía.
- c) Dotación de suelo para equipamientos y servicios públicos acordes a la potencial población del ámbito.
- d) Constitución de las correspondientes Entidades Urbanísticas de Conservación, cuando se trate de zonas aisladas.
- e) Medidas para impedir su expansión estableciendo una corona de suelo no urbanizable de especial protección, excepto cuando los ámbitos sean colindantes con los suelos urbanos o urbanizables definidos por el propio planeamiento urbanístico general.

5. Lo establecido en el apartado anterior no será de aplicación en los suelos especialmente protegidos por este Plan o por cualquier otra legislación específica, que deberán quedar en situación de fuera de ordenación, sin perjuicio de las posibles actuaciones disciplinarias, sancionadoras o de protección de la legalidad y restitución de la realidad física alterada que contra las mismas se acuerden.

6. Los municipios de la aglomeración que formen un continuo urbano garantizarán, desde la coordinación de sus planeamientos locales, la continuidad de los viarios estructurantes y otras redes de infraestructuras, la continuidad de la red de espacios libres y la complementariedad del sistema de equipamientos y dotaciones.

Artículo 15. Las Áreas de Oportunidad de la aglomeración urbana. (N y D)

1. Los instrumentos de planeamiento general podrán incorporar al sistema de asentamientos las Áreas de Oportunidad de carácter metropolitano identificadas en el Plano de Articulación Territorial, que tienen por finalidad contribuir a la recualificación territorial y mejorar la organización y estructuración interna de la aglomeración urbana, garantizando la dedicación de estos suelos a usos de interés supramunicipal. (D)
2. El presente Plan determina las siguientes Áreas de oportunidad:(D)
 - a) Área de Oportunidad destinada a la implantación de actividades logísticas "ZAL de Almería", apoyada en la A-7, el futuro ferrocarril Almería Murcia y la carretera N-349.
 - b) Área de Oportunidad destinada a la implantación de actividades productivas "ZAL de Níjar", apoyada en la A-7, el futuro ferrocarril Almería Murcia y la carretera AL-3108.
 - c) Área de Oportunidad destinada a la implantación de actividades productivas "Almería kilómetro 21", apoyada en la A-7 y en las carreteras AL-3112 y AL-3111.

d) Área de Oportunidad destinada a la implantación de actividades productivas "Venta del Pobre", en el término municipal de Níjar, apoyada en la A-7 y en la carreteras AL-3112 y AL-3111.

3. La localización propuesta por el presente Plan para cada Área de Oportunidad tiene carácter vinculante, debiendo el planeamiento urbanístico o, en su caso, el Proyecto de Actuación, delimitar con precisión el suelo afectado a cada Área, con los condicionantes establecidos en esta normativa. (D)

4. La ordenación de las Áreas de Oportunidad se efectuará conforme a lo establecido en el Título Segundo de esta Normativa y en las Fichas correspondiente a cada Área de Oportunidad. (D)

5. La clasificación como urbanizable de los suelos incluidos en las Áreas de Oportunidad Metropolitana no computará a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. (N)

Capítulo II. El sistema de comunicaciones y transportes

Artículo 16. Objetivos generales. (N)

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

- a) Mejorar la accesibilidad de la aglomeración urbana de Almería con el resto de Andalucía y la Península.
- b) Impulsar la vertebración interna de la aglomeración urbana de Almería y la cohesión entre los distintos espacios urbanos que conforman el ámbito del Plan.
- c) Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes del ámbito, mejorando las condiciones de acceso al transporte público de viajeros.
- d) Apoyar las instalaciones relacionadas con la logística del transporte potenciando el futuro Nodo Logístico de Almería.
- e) Favorecer la intermodalidad y otros modos alternativos de transporte de mercancías, particularmente su interconexión con las redes ferroviarias, así como con el Aeropuerto y el Puerto de Almería.
- f) Fomentar la integración de las infraestructuras portuaria y ferroviaria en la ciudad.
- g) Reducir los impactos negativos de la penetración de las infraestructuras de transporte en los espacios urbanos y favorecer su integración con el entorno urbano que atraían.
- h) Minimizar el impacto en las zonas de valor natural, ambiental y ecológico de la aglomeración tanto durante su construcción como durante su explotación.

Artículo 17. Organización del sistema de comunicaciones y transportes. (N y D)

1. El sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Almería está compuesto por las siguientes redes y nodos: (N)

- a) El Aeropuerto y el Puerto de Almería.
- b) La red ferroviaria, compuesta por el conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello.
- c) La red viaria, formada por el conjunto de vías que permiten su articulación en las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad.
- d) Los nodos, aparcamientos y plataformas reservadas destinadas a favorecer la intermodalidad del sistema de transporte.

2. Los trazados y características técnicas de los elementos del sistema de transportes identificados en la documentación gráfica del presente Plan no tienen carácter vinculante, pudiendo ser modificados por la administración competente en el procedimiento previsto por la legislación sectorial para su ejecución, siempre que se mantenga el principio de la conexión entre los nodos del itinerario reflejado en la cartografía del presente Plan. (D)

SECCIÓN 1ª. EL AEROPUERTO Y EL PUERTO DE ALMERÍA

Artículo 18. Objetivos y prioridades para el Aeropuerto de Almería. (N y D)

1. Son objetivos de este Plan en relación con el Aeropuerto de Almería los siguientes: (N)

- a) Desarrollar las actuaciones previstas por el Plan Director aprobado o sus modificaciones, en su caso.
- b) Potenciar las funciones económicas y logísticas.
- c) Integrar plenamente el Aeropuerto en el sistema intermodal de transportes de Andalucía, mediante su conexión con la red viaria de alta capacidad e integración de plataformas reservadas para transporte público.

2. Las prioridades en cuanto a las actuaciones previstas se ajustarán a lo establecido por el Plan Director del Aeropuerto de Almería, el Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado y al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía. (D)

3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico, así como las edificaciones e infraestructuras afectadas por las servidumbres aeronáuticas, definirán sus características respe-

tando las limitaciones impuestas por la legislación específica aeroportuaria y de navegación aérea. (D)

Artículo 19. Objetivos y directrices para el Puerto de Almería. (N y D)

1. Son objetivos del Plan en relación con el Puerto de Almería los siguientes: (N)

- a) Integrar plenamente el Puerto de Almería en el conjunto del sistema intermodal de transportes de Andalucía (conexiones viarias, ferroviarias, aeroportuarias, de telecomunicaciones), y la red logística.
- b) Potenciar sus funciones comerciales, turísticas y económicas.
- c) Reordenar el espacio portuario en su contacto con la ciudad, mejorando y fomentando su integración urbana y su relación con otros medios de transporte urbano e interurbano, favoreciendo la creación de nuevas centralidades.

2. Son directrices del Plan en relación con el Puerto de Almería los siguientes: (D)

- a) Las prioridades en cuanto a las actuaciones previstas se ajustarán a lo establecido por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, al Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado y al Plan de Infraestructuras Sostenibles para el Transporte de Andalucía.
- b) Las Administraciones Públicas adoptarán las medidas necesarias para garantizar la funcionalidad de las instalaciones sin menoscabo de las áreas urbanas colindantes, ni deterioro de su calidad ambiental, o alteración de características naturales de las aguas, y propiciarán que el desarrollo de las instalaciones sea coherente con la organización del territorio, con la localización y destino de las áreas urbanas y con diseño de la red de infraestructuras de transportes.
- c) El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Almería incluirá la delimitación de las zonas de servicio de cada una de los muelles, y justificará la conveniencia y necesidad de las distintas instalaciones también en función de su incidencia en el territorio, debiendo considerar a estos efectos sus previsiones de futuro, la integración en las redes de transportes y sus relaciones con las áreas urbanas limítrofes.
- d) El Plan General de Ordenación Urbanística de Almería y la revisión del Plan Especial del Puerto de Almería deberán desarrollar las previsiones del presente Plan, sin perjuicio de su adecuación al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

SECCIÓN 2ª. LA RED FERROVIARIA

Artículo 20. Objetivos para la red ferroviaria. (N)

Son objetivos del Plan para la red ferroviaria los siguientes:

- a) Potenciar las conexiones ferroviarias con las grandes redes europeas del transporte de viajeros de Alta Velocidad.
- b) Potenciar y mejorar la intermodalidad del transporte de mercancías en modo ferroviario con el Puerto de Almería, el Aeropuerto Internacional de Almería y las áreas de oportunidad de contenido productivo a que se hace referencia en el Artículo siguiente.
- c) Favorecer la complementariedad de la red ferroviaria y el resto de los modos de transporte, incrementando la participación del ferrocarril en el reparto modal del tráfico de pasajeros y mercancías, propiciando el desarrollo de los servicios de cercanías.

Artículo 21. Actuaciones y prioridades. (D y R)

- 1. Las actuaciones y prioridades de la red ferroviaria se ajustarán a lo previsto en el Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado y al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. (D)
- 2. Los instrumentos de planeamiento establecerán las reservas de suelo que se determinen en el proyecto del corredor ferroviario, así como para las estaciones, nodos y demás infraestructuras al servicio del transporte ferroviario, sin que el simple ajuste de las determinaciones del Plan se considere modificación del mismo. (D)
- 3. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones y nodos desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas de los municipios, así como la conectividad con el transporte público de viajeros por carretera. (D)
- 4. La aprobación de los proyectos de trazado definitivos, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo. (D)
- 5. Se recomienda minimizar el impacto de la línea actual Almería-Granada a su paso por los núcleos urbanos del Bajo Andarax, con las siguientes actuaciones: (R)
 - a) Integración urbana a su paso por Huércal de Almería, mediante ejecución de variante o soterramiento para eliminar la fractura entre ambas márgenes.
 - b) Integración a su paso por Benahadux con el fin de resolver el borde urbano.
 - c) Integración urbana de la línea en Gádor con eliminación de los pasos a nivel.
- 6. En el diseño de la línea de altas prestaciones Murcia-Almería, se recomienda considerar la ubicación de un apeadero para pasajeros en el Punto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes de Níjar. (R)

SECCIÓN 3ª. RED VIARIA

Artículo 22. Objetivos para la red viaria. (N)

Son objetivos del Plan para la red viaria los siguientes:

- a) Resolver los déficits de conectividad entre ambas márgenes de la Vega del Andarax a lo largo de toda la extensión de la misma.
- b) Mejorar la accesibilidad en sentido Este-Oeste desde la autovía A-7 la ciudad de Almería y en sentido Norte-Sur de acceso al litoral.
- c) Adecuar la capacidad de la red de infraestructuras a las demandas actual y futura, especializando los itinerarios y trazados de acuerdo con las distintas demandas de movilidad regional, subregional, interurbana de la aglomeración en su conjunto y de cada zona.
- d) Asegurar la accesibilidad a todos los ámbitos urbanos en condiciones de calidad y capacidad acorde a las actividades urbanas implantadas o previstas, especialmente a las dotaciones y equipamientos públicos y a las áreas productivas.
- e) Reducir los niveles de congestión en los accesos a Almería.
- f) Garantizar la fluidez del tráfico y la progresiva introducción de plataformas reservadas para las demandas de transporte público y modos no motorizados en las conexiones interurbanas de la aglomeración, coordinando las propuestas con el resto de actuaciones del sistema de comunicaciones y transportes.
- g) Adecuar el trazado de las redes a las previsiones de crecimiento, a la organización de usos y actividades y a las características de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.

Artículo 23. Jerarquía funcional de la red viaria. (D)

1. El modelo la red viaria quedará dividida según su funcionalidad territorial en los siguientes tipos:

- a) Red de conexión exterior.
 - b) Red de conexión interna de la aglomeración.
2. Forman parte de la red de conexión exterior los siguientes itinerarios recogidos en el Plano de Articulación del Plan.
- a) A-7.
 - b) A-92.
 - c) La AL-12 y su prolongación N-344 hasta enlazar con la A-7.
 - d) Itinerario de acceso al Puerto de Almería desde la A-7.
 - e) Nuevo acceso a la ciudad de Almería desde el enlace de la A-7 y la A-92 en Viator hasta Torrecárdenas.
 - f) Nuevo eje Norte-Sur Vega de Allá desde el enlace de la A-7 con la A-92 en Viator hasta La Cañada de San Urbano.

g) Ejes perpendiculares de conexión de la A-7 y la AL-12: la N-347 y la N-349.

3. La red de conexión interna de la aglomeración se compone de los siguientes viales e itinerarios:

- a) Un eje a cada lado del Río Andarax apoyado sobre carreteras existentes N-340a y su variante de Benahadux y AL-3117.
- b) Viales transversales de comunicación entre las dos márgenes del río:
 - Conexión al oeste de Gádor entre la A-348 y la AL-3411.
 - Conexión transversal Pechina-Benahadux.
- c) Nueva vía intermedia entre los dos ejes de disposición E-W: la A-7 y la AL-12 y la N-344.
- d) Nuevo sistema viario de articulación sobre el delta del Andarax con carácter metropolitano, compuesto por:
 - Eje de conexión entre el Aeropuerto y la Avenida del Mediterráneo.
 - Dos ejes paralelos al Andarax uno a cada margen del río.

e) AL-3115 entre Retamar y Ruescas.

f) Las siguientes carreteras interiores de Nijar:

1. AL-3115 entre Ruescas y El Corralete.
2. AL-3111 entre el Kilómetro 21 y Campohermoso.
3. AL-3112 entre el Kilómetro 21 y Albaricoques.
4. AL-3108 entre el enlace con la A-7 y San José.
5. AL-3106 entre Torre del Campo y las Negras.
6. AL-4200 entre el Pozo de los Frailes y Hortichuelas.
7. N-341 y su prolongación AL-5106 a Agua Amarga.
8. AL-3201 entre Ruescas y la Boca del Fraile.
9. Carretera local entre Los Albaricoques y la AL-5106.

Artículo 24. Características de la red viaria. (D)

1. La capacidad y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirán por el organismo competente en materia de carreteras, de acuerdo con su planificación sectorial.

2. Las vías de la red de conexión exterior se diseñarán, preferentemente y de acuerdo con los tráficos que soporten, como vías de alta capacidad, adaptándose a su paso por zonas consolidadas para procurar su mejor integración con el entorno urbano.

3. Las vías de la red de conexión interior se diseñarán según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por

el que discurran. Dichas características se adaptarán a su paso por zonas consolidadas, procurando su mejor integración con el entorno urbano.

4. En las vías en las que se prevén plataformas reservadas, éstas se diseñarán, para acoger sistemas de capacidad intermedia para el transporte público y espacios para los modos no motorizados. La sección de estas vías se adaptará a su paso por zonas consolidadas, priorizando en todo caso la viabilidad del transporte público.

5. Los trazados contenidos en el presente Plan tienen carácter de recomendación y vinculan a las administraciones competentes en cuanto a su finalidad de relacionar zonas y establecer conexiones con otras infraestructuras. Las actuaciones de las administraciones públicas que puedan afectar a la red viaria establecida por el presente Plan deberán justificar su compatibilidad con la misma.

6. La aprobación del estudio informativo o proyecto de trazado o construcción, o del planeamiento urbanístico general revisado de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo.

Artículo 25. Actuaciones sobre la red viaria. (D y R)

1. Actuaciones previstas por la planificación sectorial: (D)

- a) Itinerario de acceso al Puerto de Almería desde la A-7.
- b) Nuevo acceso a la ciudad de Almería desde el enlace de la A-7 y la A-92 en municipio de Viator hasta Torrecárdenas.
- c) Actuación de mejora de la carretera N-344 entre la AL-12 y la Glorieta del Toyo.
- d) Mejora de un tramo urbano de la N-340a en el municipio de Almería.
- e) Ampliación del tercer carril de la autovía A-7.
- f) Conexión transversal Pechina-Benahadux.

2. Se establecen actuaciones de acondicionamiento y mejora sobre los siguientes viarios: (D)

- a) La N-340a entre Benahadux y Almería (Torrecárdenas).
- b) AL-3117 entre Ríoja y La Cañada de San Urbano.
- c) N-347 y N-349: Ejes norte-sur entre la A-7 y la AL-12 y la N-344.
- d) N-344 entre el enlace de Retamar y su enlace final con la A-7.
- e) AL-3111 entre la A-7 y Campohermoso.
- f) AL-3112 entre la A-7 y Los Albaricoques.

g) AL-3108 entre la A-7 y El Nazareno.

h) AL-3106 entre la A-7 y Campohermoso.

i) AL- 3411 entre Paulenca y la A-92.

j) Acondicionamiento del viario entre Santa Fe de Mondújar y Paulenca.

3. Se proponen el siguiente tramo de nuevo trazado: (D)

a) Conexión al oeste de Gádor entre la carretera A-348 y la AL-3411.

4. Se proponen las siguientes actuaciones de nuevos viarios de carácter metropolitano asociados a los desarrollos urbanísticos: (D)

- a) Nuevo Eje Norte Sur Vega de Allá: desde el enlace del nuevo acceso a Almería con la A-7 hasta La Cañada de San Urbano.
- b) Nuevo Ejes con dirección N-S a ambos lados de la desembocadura del Andarax, en las Vega de Acá y de Allá, respectivamente.
- c) Nuevo Eje transversal de comunicación entre la Vega de Acá y la Vega de Allá desde la Avenida del Mediterráneo en Almería hasta el aeropuerto.
- d) Nueva variante de la AL-3106 en Campohermoso.
- e) Nueva Vía Intermedia tramo oeste entre el polígono industrial de Sepes y el eje Norte Sur Vega de Allá, sobre la traza de la AL-3110 donde corresponda.

5. Se analizará la viabilidad de un nuevo acceso al Cabo de Gata: variante de la AL-3115 entre Pujaire y Cabo de Gata. (D)

6. Los Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios afectados recogerán las actuaciones propuestas. (D)

7. Sobre la red de vías que incorporen plataforma reservada, los proyectos de construcción de nuevas carreteras o de reforma de carreteras existentes, así como los diseños de los viarios asociados a las nuevas edificaciones urbanas contemplarán la reserva del suelo necesaria. (D)

8. Se recomienda la redacción de un Plan de Movilidad Sostenible para los terrenos comprendidos en el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar atendiendo a los siguientes criterios: (R)

- a) Definir una estrategia de accesos al Parque Natural desde la infraestructura general y adecuarla a la capacidad de carga del mismo.
- b) Definir la estructura de articulación interna para modos motorizados y no motorizados en función de los usos y las intensidades de los mismos, tanto los del propio Parque Natural, como los de sus entornos de influencia.

- c) Adecuar los modos de transporte al perfil de accesibilidad de las personas, así como de las características paisajísticas y fragilidad del área en que se insertan.
- d) Analizar la contribución de las medidas que incluya el Plan de Movilidad al desarrollo económico de la zona.
- e) Reordenar las áreas de aparcamiento vinculadas a las playas y a los principales espacios de concentración de actividad.

Artículo 26. Prioridades para la ejecución de la red viaria. (D)

1. Las prioridades y los plazos para la ejecución de las actuaciones en la red viaria se ajustarán a lo previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transportes del Estado y en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 y a los siguientes criterios:

- a) Contribución de cada una de las actuaciones propuestas por el Plan a la consecución del modelo territorial.
- b) Vinculación de las actuaciones a la puesta en carga de las áreas de oportunidad del Plan y a los desarrollos urbanísticos previstos.

2. Tienen la consideración de actuaciones a corto plazo las siguientes:

- a) Nuevo acceso norte a Almería desde el enlace de las autovías A-7 con la A-92.
- b) Mejora del tramo urbano de la N-340a en el municipio de Almería.
- c) Mejora del tramo de la N-344 comprendido entre la A-12 y la rotonda de El Toyo.
- d) Mejora de la N-340a entre Almería y Benahadux.
- e) Tercer carril de la A-7 desde el nudo de Viator hacia Poniente.

3. Tienen consideración de actuaciones a medio plazo las siguientes:

- a) Mejora del acceso occidental al Puerto de Almería.
- b) Nueva conexión transversal Pechina-Benahadux.
- c) Mejora de la AL-3117 entre Rioja y La Cañada de San Urbano.
- d) Mejora de la N-344 entre el enlace de Retamar y su enlace final con la A-7.
- e) Mejora de las carreteras N-347 y N-349 que conectan la A-7 con las AL-12 y N-344.
- f) Mejora de la AL-3111 entre la A-7 y Campohermoso.

g) Mejora de AL-3108 entre la A-7 y El Nazareno.

h) Mejora de AL-3106 entre la A-7 y Campohermoso.

i) Mejora de la AL-3412 entre Paulenca y la A-92.

j) Acondicionamiento del viario entre Santa Fe de Mondújar y Paulenca.

4. El resto de actuaciones prevista se programan a largo plazo.

Artículo 27. Integración ambiental y paisajística del viario. (D y R)

1. La construcción de nuevas carreteras conllevará medidas de integración específicas a las condiciones particulares del paisaje que atraviesa, respetando los siguientes criterios: (D)

a) Minimizar los efectos de la carretera en el paisaje reduciendo en lo posible los movimientos de tierras y limitando su anchura total de calzada y taludes a la mínima imprescindible con la funcionalidad prevista para los mismos, cuidando expresamente la implantación de vegetación autóctona en taludes con sus correspondientes controles de drenaje y erosión.

b) Favorecer la integración de la carretera en el territorio, mediante los necesarios ajustes del trazado que eviten dañar los principales valores ambientales, y la adopción de dispositivos de corrección de la afección ambiental.

c) Favorecer una integración escénica adecuada de la carretera reduciendo exposiciones excesivas de sus elementos más notorios (desmontes, taludes, estructuras, enlaces, etc.).

d) Favorecer una relación positiva de la carretera con los aspectos estructurales del carácter del paisaje, manteniendo en lo posible las pautas de referencia y conservando sus principales hitos de interpretación.

e) Incluir en el diseño de la carretera referencias al carácter del lugar.

2. Las administraciones competentes en función de las características funcionales de cada tramo y de la visibilidad paisajística desde el mismo, definirán las actuaciones y equipamientos asociados a la observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, y procurarán que la señalización y los distintos elementos que configuran la imagen visual de estos viarios se disponga de manera que se adapte al entorno natural. (D)

3. Se recomienda a las administraciones competentes la construcción de carriles bici y la introducción de elementos disuasorios de velocidad en los tramos de mayor calidad paisajística. (R)

4. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de estas instalaciones y de la señalética a fin de ofrecer una

imagen común de los itinerarios y, en su caso, se deberá asegurar su congruencia con los criterios de diseño establecidos por la Consejería de Medio Ambiente en los espacios naturales protegidos. (R)

5. Será objeto de tratamiento paisajístico específico el eje AL-3117, desde el núcleo urbano de Rioja hasta la costa, con el fin de recualificar la fachada urbana de la margen izquierda del espacio libre de la Vega del Andarax. (D)

6. La actuación señalada en el apartado anterior se desarrollará conforme a un proyecto director unitario, dentro del cual se podrán diferenciar tramos en el recorrido, diferenciando las intervenciones según el carácter urbano, natural, rural, etc. de la zona que se atraviesa. El vial se diseñará conforme a los siguientes criterios: (D)

- a) Mantener la continuidad y seguridad del recorrido peatonal y ciclista a lo largo del eje viario.
- b) Integrar en el diseño un carril ciclista, una plataforma reservada para transporte público y una franja de tamaño suficiente para el tránsito peatonal, especialmente del lado de la Vega del Andarax, procurando recorridos en sombra a lo largo de toda la intervención.
- c) Identificar y diseñar como espacios singulares los puntos de acceso a las áreas de uso público incorporadas en el espacio libre de la Vega del Andarax.
- d) Prever miradores accesibles que faciliten la visión de los puntos notables del paisaje en los trazados que discurren por lugares de vistas de especial valor paisajístico.
- e) Integrar un proyecto de paisajismo y jardinería unitario que exprese la transición transversal entre la vega agrícola del Andarax y las zonas adyacentes y que refuerce el carácter homogéneo de la actuación a lo largo de su recorrido.

Artículo 28. Carreteras Paisajísticas. (D)

1. Se denominan así las carreteras que discurren por espacios de alto valor paisajístico y tienen además la finalidad de poner de manifiesto dichos valores. Se incluyen las siguientes:

- a) Itinerario correspondiente a la carretera AL-3100 desde su entronque con la vía verde propuesta sobre la vereda de las Cuevas de los Medina hasta los Baños de Sierra Alhamilla.
- b) Itinerario de Almería a Aguadulce (Cañarete) por la N-340.
- c) Itinerarios de Níjar a Huebro y a Lucainena de las Torres.
- d) Itinerario correspondiente a la carretera AL-3112 desde Los Albaricoques hasta Rodalquilar.
- e) Itinerario correspondiente a la carretera AL-4200 desde Los Escullos hasta el cruce con la AL-3106.

f) Itinerario correspondiente a la A-348 desde el límite del ámbito hasta la intersección con la N-340a en el municipio de Benahadux.

g) Itinerario correspondiente a la AL-3115 desde Retamar hasta el Faro de Cabo de Gata.

h) Itinerario correspondiente a la carretera AL-3106 desde Fernán Pérez hasta Las Negras.

2. En los viarios señalados en el apartado anterior se deberán incorporar instalaciones específicas para el disfrute del paisaje a través de la construcción de miradores accesibles que faciliten la visión de los puntos notables del paisaje.

3. Las carreteras identificadas en los epígrafes a), d), e) y g) del apartado 1 se acondicionarán con carriles-bici para facilitar el uso no motorizado de las mismas.

4. Las actuaciones para la mejora de las carreteras paisajísticas no podrán modificar el carácter de las mismas.

SECCIÓN 4ª. EL TRANSPORTES DE VIAJEROS Y MERCANCIAS

Artículo 29. Objetivos generales del sistema de transportes. (N)

Son objetivos del Plan para el transporte los siguientes:

- a) Contribuir a la articulación del territorio de la aglomeración, internamente y con el exterior.
- b) Aumentar sustancialmente la participación del transporte público, y de manera específica, de los modos ferroviarios, en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías.
- c) Dar accesibilidad mediante transporte público a los núcleos urbanos, y en su caso, a las zonas de oportunidad para la localización de actividades.
- d) Coordinar el transporte urbano y metropolitano procurando la integración y complementariedad entre los distintos modos de transportes.

Artículo 30. Desarrollo del sistema de transportes. (D)

Se elaborará un plan de transportes para la aglomeración urbana de Almería con los siguientes objetivos:

- a) Potenciar el transporte público interurbano y, en especial, desarrollar un sistema tranviario y de plataformas de transporte reservado, como vertebrador de la oferta de transporte público.
- b) Planificar y organizar el sistema de transporte de la aglomeración en coordinación con el ámbito del Poniente de Almería.
- c) Apoyar la intermodalidad entre los modos presentes en la aglomeración, coordinando los distintos sistemas de

transportes mediante la planificación conjunta de servicios y su explotación.

- d) Impulsar el Consorcio de Transportes Metropolitano de Almería como ente de gestión coordinada en materia de transportes.
- e) Dar cobertura a las actividades localizadas en la aglomeración y a las previstas por el presente Plan en desarrollo de los objetivos de organización y estructura territorial.
- f) Desarrollar las determinaciones sobre red viaria, red ferroviaria y sistema de transportes establecido por el presente Plan.
- g) Establecer la programación, evaluación económica y prever los recursos para la realización de las actuaciones necesarias para el funcionamiento integrado del sistema de transporte.
- h) Potenciar el desarrollo de los modos no motorizados, y en especial la bicicleta.

Artículo 31. Red de plataformas reservadas de transporte público. (D y R)

1. El Plan de Transporte establecerá la red de plataforma reservada para transporte público de carácter supramunicipal. (D)

2. Hasta tanto se aprueba el Plan de Transporte, los Planes Generales de Ordenación Urbana municipales contemplarán las reservas de suelo necesarias con vistas a las posibles intervenciones para la disposición de plataformas reservadas al menos en los siguientes itinerarios: (D)

- a) Plataforma en anillo para los municipios del Bajo Andarax, apoyada sobre la N-340a, la AL-3117 y el nuevo acceso norte a Almería.
- b) Plataforma de conexión del Bajo Andarax con la zona oriental, apoyada sobre la carretera AL-12, N-344 y AL-3115 hasta el Cabo de Gata.

3. El modo de transporte, así como la solución de diseño de los viales que incorporen plataformas reservadas, estará condicionado a las previsiones de demanda de viaje que se estimen por el organismo competente y, en su caso, según se desprenda del plan de transporte a elaborar para este ámbito. (D)

4. El conjunto de terminales de transporte, paradas y nodos de las plataformas reservadas serán objeto de las actuaciones necesarias para garantizar su adecuada accesibilidad mediante líneas de transporte público, la adecuación del entorno para la circulación de bicicletas y peatones, y la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados. (D)

5. El modo de transporte que se habrá de disponer en cada caso se determinará atendiendo a los siguientes criterios: (D)

a) Exigencias de trazado.

b) Volumen de viajeros.

c) Continuidad de la red.

d) Flexibilidad para la definición de itinerarios y localización de paradas.

6. Se recomienda dotar de continuidad a la red supramunicipal de plataformas en el interior de la ciudad de Almería, apoyándose preferentemente en los siguientes viales: (R)

a) Vía Parque, destinada a todos los servicios de autobuses metropolitanos e interurbanos hasta la futura Estación Intermodal.

b) El vial que surgirá como resultado del soterramiento del trazado viario en el acceso a Almería.

c) Una red básica municipal constituida por la Rambla, la Avenida del Mediterráneo y la carretera de ronda N-340 en el tramo urbano.

d) La traza de los nuevos accesos al Puerto.

Artículo 32. Los nodos de transporte público. (D)

1. La red de nodos de transporte de la aglomeración urbana incluye las estaciones y apeaderos de ferrocarril, autobús metropolitano, ferrocarril de cercanías, y los aparcamientos disuasorios ubicados en sus entornos.

2. Se considera nodo de primer orden la Estación Intermodal de Almería (en el futuro estación de Alta Velocidad).

3. Son nodos de segundo orden los señalados en el Plano de Articulación Territorial ubicados en los siguientes municipios:

a) Huércal de Almería.

b) Benahadux.

c) Gádor.

d) Níjar.

4. El planeamiento urbanístico o la planificación sectorial podrán, justificadamente, ajustar la localización, siempre que no impliquen pérdida de opciones de intermodalidad, se mantenga el servicio a las áreas urbanas sin merma de su calidad y se asegure el aparcamiento y equipamiento complementario para la prestación del servicio. La aprobación definitiva del planeamiento o del plan de transporte, de conformidad con lo previsto por el presente Plan, determinará por sí sola el ajuste del suelo afectado, sin que sea necesaria la modificación de este Plan.

Artículo 33. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)

1. Para favorecer la movilidad mediante transporte público, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán:

- a) Establecer las reservas de suelo necesarias para el trazado de las infraestructuras previstas en el presente Plan y por el Plan de Transporte Metropolitano a elaborar, incluyendo los nodos de transporte.
- b) Incluir en su ordenación las plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento.
- c) Favorecer la concentración de usos residenciales para optimizar los recursos del transporte público en el entorno de los nodos principales y del conjunto de terminales de transporte, paradas y nodos de las plataformas reservadas, y establecer medidas para preservar la funcionalidad del sistema.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico identificarán las actuaciones urbanísticas relevantes para el sistema de transporte y movilidad de la aglomeración, entre las que se encontrarán necesariamente aquellas en las que, previsiblemente, el volumen de viajes motorizados atraídos y generados superen la cifra de 10.000 en un día laborable medio. En dichas actuaciones los instrumentos de planeamiento establecerán las condiciones específicas para su desarrollo en función de la movilidad.

Artículo 34. Zona Logística de Almería. (D y R)

1. Se creará la Zona Logística de Almería como un enclave de origen y destino del tráfico de mercancías en que se producirá la intermodalidad de los sistemas de transportes marítimo, aéreo, viario y ferroviario. (D)

2. El Puerto de Almería, la estación ferroviaria y el Aeropuerto se constituyen como principal activo de la Zona Logística de Almería, procurando su interconexión. (D)

3. La Zona de Actividades Logística se organiza en dos sectores cuya localización se refleja en el Plano de Articulación Territorial y está destinada a dar servicio a las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Almería y facilitar la integración de los tráficos portuarios, aéreos, ferroviarios y por carretera. La Zona de Actividad Logística (ZAL) tiene el carácter de interés autonómico a los efectos de lo previsto en la Ley 5/2001 de Transportes de Mercancías. (D)

4. Se deberá recuperar el acceso ferroviario al Puerto de Almería, garantizando la conexión con la línea Almería-Moreda y con la línea de altas prestaciones Almería-Murcia. (R)

SECCIÓN 5ª. INSERCIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Artículo 35. Minimización de impactos. (D)

1. Al objeto de minimizar el impacto de los nuevos trazados viarios y ferroviarios, sus modificaciones, así como sus

instalaciones auxiliares, éstos se integrarán en el entorno respetando en lo posible la forma del relieve y limitando su anchura total y taludes a la mínima imprescindible por su funcionalidad, cuidando expresamente el tratamiento de los taludes con sus correspondientes controles de drenaje y erosión y garantías de conservación, así como la plantación adecuada de arboleda en calles y espacios abiertos de aparcamientos.

2. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables, los trazados viarios y ferroviarios serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, se elegirán soluciones adaptadas al medio.

3. En los tramos de trazados en que sea necesaria la construcción de muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes, se realizarán con materiales que permitan el crecimiento de la vegetación y soluciones de integración en el entorno.

Capítulo III. Red de equipamientos supramunicipales

Artículo 36. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación al sistema de equipamientos metropolitanos de la aglomeración urbana de Almería los siguientes:

- a) Mejorar los niveles de competitividad de la aglomeración urbana procurando la ubicación de equipamientos especializados de nivel provincial/regional que cualifiquen el ámbito desde el punto de vista funcional y productivo.
- b) Propiciar la implantación de equipamientos especializados en los municipios de mayor potencial de especialización en la periferia metropolitana, evitando la excesiva concentración en la ciudad central.
- c) Ubicar los nuevos equipamientos metropolitanos en las mejores condiciones de accesibilidad desde el transporte público, al objeto de favorecer su funcionamiento en red.
- d) Contribuir a la cohesión y articulación del territorio mediante la jerarquización y organización del sistema de equipamientos, desde el nivel local al metropolitano.

Artículo 37. Definición e identificación. (D y R)

1. Para el presente Plan, son equipamientos de carácter metropolitano los que tienen un carácter excepcional y/o aquellos que acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio. (D)

2. La red de equipamientos metropolitanos se constituye por los equipamientos metropolitanos existentes y los que se establecen en la Memoria de Ordenación y en el Plano de Articulación Territorial y Sistema de Asentamientos de este Plan. La relación de los equipamientos supramunicipales propuestos es la siguiente: (D)

- a) De carácter cultural, relacionados con el acceso al conocimiento del patrimonio ambiental y cultural del ámbito:
- Puerta del Parque Natural Cabo de Gata en El Nazareno (Níjar).
 - Espacio Cultural de Santa Fe de Mondújar.
 - Museo de los Campos de Níjar (San Isidro).
 - Cortijo del Fraile.
- b) Con carácter de innovación:
- Parque Científico de La Cañada.

3. El Puerto Deportivo de El Toyo tendrá la consideración de equipamiento supramunicipal de carácter de ocio-turístico-deportivo, si se acreditara la oportunidad de su ejecución una vez realizado el estudio de viabilidad previsto en el Artículo 63 de la presente normativa. (D)

4. Se recomienda reservar suelo para la futura ampliación de la Universidad de Almería. (R)

Artículo 38. Actuaciones en relación a los equipamientos metropolitanos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general localizarán y ajustarán detalladamente el perímetro de las áreas previstas como equipamientos metropolitanos por el presente Plan, calificándolas como dotaciones de carácter público o privado según su naturaleza y función y con la consideración de sistema general.

2. Las administraciones y entidades públicas prestatarias de servicios y los municipios, cooperarán en orden a conseguir la integración territorial y urbana de los nuevos equipamientos metropolitanos y a facilitar la gestión urbanística para la obtención del suelo necesario para la efectiva implantación de éstos.

3. El suelo, las instalaciones y las construcciones afectadas a equipamientos metropolitanos sólo podrán ser desafectados cuando se haya procedido a su previo traslado, o hayan dejado de prestar servicio por resultar este innecesario.

4. Para la gestión y ejecución de los equipamientos metropolitanos propuestos, se podrá proceder por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la normativa urbanística a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante la correspondiente Declaración de Interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero.

CAPÍTULO IV. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES DE LA AGLOMERACIÓN

Artículo 39. Objetivos. (N)

1. Son objetivos de la red de espacios libres los siguientes:

a) Contribuir a la organización, estructura y articulación de la aglomeración urbana, permitiendo la relación entre las áreas urbanas y sus entornos naturales, incluyendo los

suelos de protección y los elementos ambientales y culturales más relevantes del ámbito.

b) Propiciar un uso recreativo de espacios naturales de interés y accesibles desde la red viaria, mediante la ubicación de instalaciones que favorezcan el conocimiento e interpretación de los recursos naturales de la comarca y los procesos de transformación de usos del suelo que han sucedido en la misma.

c) Promover una red de itinerarios que garantice la continuidad interna de la red de espacios libres y la conexión de ésta con los espacios naturales, poniendo en valor la red de vías pecuarias y potenciando su uso para el disfrute de la naturaleza y un mejor conocimiento de la aglomeración urbana.

d) Contribuir a mejorar los déficits de los sectores urbanos más consolidados e infradotados de la aglomeración.

2. El planeamiento urbanístico asegurará la inserción territorial del sistema de espacios libres propuesto por este Plan y completará la red en la escala local, de manera que se conecten los espacios de valor natural, agrícola, y de uso público de la aglomeración con los espacios libres de uso público ubicados en cada municipio.

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

Artículo 40. Estructura y delimitación del sistema de espacios libres. (N, D y R)

1. Constituyen la red de espacios libres de la aglomeración urbana de Almería los que se indican a continuación y se delimitan en el plano de Protección Territorial: (N)

a) El corredor litoral.

b) Itinerarios fluviales.

c) Los espacios de uso público de La Vega del Andarax.

d) Los Parques Metropolitanos:

- La Molineta.
- El Andarax.

e) El Parque Forestal de Sierra Alhamilla.

f) El Parque Litoral de la Bahía.

g) El Parque Forestal del Boticario.

h) La Red Verde.

i) Los Miradores.

2. Forman también parte de la red de espacios libres de la aglomeración, el entorno de la Alcazaba de Almería, y las zonas de uso público del Parque Natural de Cabo de Gata

Níjar y de los Parajes Naturales del Desierto de Tabernas y de Sierra Alhamilla, respectivamente, establecidas por sus correspondientes instrumentos de planificación que se registrarán por sus respectivas normas y planes de ordenación y gestión. (D)

3. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en la Red de Espacios Libres de los procesos de urbanización y la protección de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de planeamiento general clasificarán estos suelos como no urbanizables de especial protección o como sistema de espacios libres, respetando en todo caso la normativa específica que le sea de aplicación. (D)

4. En los suelos destinados al desarrollo del Sistema de Espacios Libres no podrán realizarse edificaciones, construcciones o instalaciones, ni realizarse usos o actividades que no guarden vinculación con el destino definido en el apartado anterior salvo las infraestructuras lineales de interés público permitidas por la legislación sectorial y que garanticen, en todo caso, la preservación ambiental y paisajística de los espacios libres. (N)

5. Los espacios libres que se incluyan en el planeamiento general como sistemas generales sin clasificación de suelo deberán establecer la correspondiente adscripción a los efectos de su obtención. (N)

6. Los espacios libres que se mantengan como suelo no urbanizable, no contabilizarán su superficie a los efectos del cálculo del estándar establecido en el artículo 10. 1. A). c. c.1, de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. (N)

7. La delimitación propuesta por el presente Plan de los espacios libres tiene carácter indicativo y cautelar. Justificadamente, el instrumento de carácter urbanístico o territorial que lo desarrolle, deberá ajustar la delimitación propuesta por el presente Plan. (N)

8. Se recomienda adoptar un mismo concepto de diseño de miradores y adecuaciones recreativas a fin de ofrecer una imagen común. (R)

Artículo 41. El corredor litoral. (N y D)

1. El corredor litoral comprende los terrenos de dominio público marítimo terrestre y las zonas de servidumbre de protección y tránsito, en los términos establecidos en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. La regulación de los usos en este ámbito estará a lo dispuesto en dicha Ley. (N)

2. Asimismo, forman parte del corredor litoral, los suelos colindantes al dominio público marítimo-terrestre clasificado a la entrada en vigor de este Plan como no urbanizables, o urbanizables no sectorizados, en una franja de, al menos, 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. (N)

3. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios delimitarán el corredor litoral así definido, la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, sus servidumbres de protección y de tránsito, así como la zona de influencia litoral y contendrán las determinaciones para la protección y adecuada utilización del litoral. Igualmente, delimitarán las zonas degradadas y establecerán las determinaciones necesarias para su recuperación y ordenación. (D)

4. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en el corredor litoral de los procesos de urbanización así como la protección de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de planeamiento general clasificarán estos suelos como no urbanizables de especial protección o, como sistema general de espacios libres en función de su ubicación y de la normativa específica que le sea de aplicación. (D)

5. El planeamiento urbanístico general establecerá las medidas oportunas para procurar la supresión de los usos, edificaciones e instalaciones existentes que sean contrarios a los criterios establecidos por la legislación de Costas y por la Ley 2/2002, de 17 de diciembre, para el dominio público y sus zonas de servidumbres. (D)

6. En el corredor litoral se considera incompatible la implantación de agricultura intensiva de invernadero. (N)

7. Se pondrán en marcha las actuaciones necesarias para dotar de continuidad de recorrido peatonal al corredor litoral, adaptando su realización a las características del entorno. (D)

8. En los terrenos del corredor litoral incluidos en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, prevalecerá lo dispuesto en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales de este ámbito. (D)

Artículo 42. Accesibilidad y equipamiento de playas. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general, atendiendo al grado de urbanización del frente litoral y a su intensidad de ocupación, clasificarán las playas, en playas urbanas y playas libres. (D)

2. Las demandas sobre servicios de temporada, seguridad en los lugares de baño y las actuaciones de regeneración se realizarán prioritariamente en las playas urbanas. (D)

3. En las playas urbanas, los instrumentos de planeamiento ubicarán las instalaciones de equipamiento de playa fuera de la ribera del mar y de la servidumbre de tránsito, y procurarán su conexión con los restantes servicios e infraestructuras urbanas. Si esto no fuera posible se ubicarán adosadas al límite interior de la playa mediante instalaciones desmontables, o integradas en las edificaciones existentes. (D)

4. Las unidades de equipamiento deberán tener resuelto el sistema de evacuación de las aguas residuales, quedando

prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a los suelos, a las arenas de las playas o a la calidad de las aguas de baño. (D)

5. Se recomienda que los equipamientos de las playas respondan a un mismo concepto de diseño que permita contribuir a una imagen común como destino turístico del litoral del ámbito. (R)

6. Para el acceso y el uso de las playas libres se establecerán por la administración competente los accesos para el tráfico rodado y las superficies de suelo para aparcamientos de acuerdo con los siguientes criterios: (D)

- a) Las superficies de aparcamiento se situarán fuera de la ribera del mar y servidumbre de tránsito y, en su caso, se ocultará su visión desde las playas mediante pantallas vegetales u otros elementos que se determinen.
- b) Las superficies de los aparcamientos se ubicarán junto a los accesos y en los mismos no se admitirá ningún tipo de edificación, ni marquesinas u otro tipo de instalaciones.
- c) En los accesos y aparcamientos sólo se permitirá la compactación del terreno.
- d) Los accesos peatonales desde los aparcamientos salvarán la diferencia de cota hasta el mar mediante estructuras integradas en la morfología y paisaje costeros.

7. En las playas incluidas dentro del Parque Natural de Cabo de Gata – Níjar se estará a lo dispuesto en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales. (D)

Artículo 43. Itinerarios fluviales. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán el deslinde del dominio público hidráulico y su zona de servidumbre, que será clasificada como suelo no urbanizable de especial de protección o como espacios libres supramunicipales de uso y disfrute público en suelo no urbanizable.

2. A los efectos del apartado anterior, se considera prioritario el deslinde de la delimitación del dominio público hidráulico de los siguientes cauces:

- a) Río Andarax.
- b) Rambla del Charco.
- c) Rambla Honda.
- d) Rambla de El Alquíán.
- e) Rambla del Hornillo-Morales.

3. La administración competente desarrollará actuaciones tendentes a recuperar la funcionalidad hidráulica de estos cauces y potenciar su capacidad para dar soporte actividades de uso público.

Artículo 44. La Vega del Andarax. (N y D)

1. Por la administración competente en materia de ordenación del territorio se elaborará un Plan Especial de la Vega del Andarax, conforme a lo previsto en la legislación urbanística aplicable, orientado a determinar las condiciones generales de uso y ordenación del espacio, así como a identificar aquellos suelos susceptibles de ser adscritos a la titularidad y uso público. (N)

2. El ámbito del Plan Especial de la Vega del Andarax estará formado por los suelos de vega del río que se extienden entre la desembocadura y el municipio de Santa Fe de Mondújar, tomando la carretera AL-3117 como límite este en los municipios de Viator y Pechina, tal y como aparece representado en el Plano de Protección Territorial. (N)

3. El Plan Especial tendrá por objeto establecer los espacios destinados a satisfacer las demandas de ocio y recreo de la población, así como las actuaciones de recuperación, restauración e integración ambiental y social de la vega en el conjunto urbano de la aglomeración. A tal efecto el Plan Especial desarrollará los siguientes contenidos: (D)

- a) Definir el sistema de corredores, apoyándose donde fuera posible en el dominio público hidráulico, pecuario y viario, y establecer las áreas para la localización de actividades para el uso y disfrute del espacio de la vega. La red de corredores debe relacionar las actuaciones entre sí, con los núcleos urbanos ubicados en su entorno y con el resto de la red de espacios libres de la aglomeración urbana.
- b) Recuperar y poner en valor el patrimonio natural, histórico y cultural asociado al uso tradicional de los suelos productivos de la vega, tales como cortijos, norias, tomaderos, acequias, boqueras, partidores, etc., y las medidas de restauración paisajística del ámbito.
- c) Establecer las bases de coordinación entre las distintas Administraciones responsables de la ejecución de actuaciones concretas, integrando en la ordenación el parque fluvial ejecutado en la vega de Acá en el término municipal de Almería.
- d) Definir las actuaciones específicas, de forma coordinada con los planes y proyectos con incidencia en el territorio del Plan Especial, promovidos por las Administraciones Públicas.
- e) Servir de base normativa para la ejecución y gestión de las actuaciones programadas.
- f) Proponer una o más zonas, con superficie adecuada a las funciones y usos públicos que se le asignen, que deberá constituir el Parque Metropolitano del Andarax, a desarrollar según los criterios establecidos en el siguiente apartado. Su localización definitiva se condicionará, entre otros aspectos, a la solución constructiva que se adopte para el trazado ferroviario en su entrada a la ciudad de Almería.

4. En la ordenación y diseño del Parque Metropolitano del Andarax, el Plan Especial y los instrumentos de ordenación y ejecución que lo desarrollen tendrán en cuenta los siguientes criterios: (D)

- a) Tendrá carácter de parque relacionado con la actividad agrícola que permita mantener y generar el paisaje de vega y acoger actividades y funciones de uso público asociadas a dicha actividad.
- b) Se localizará a ambos lados del cauce y estará integrado en el modelo de uso público adoptado por la ordenación integral del Plan Especial.
- c) Potenciará los valores paisajísticos y culturales de la Vega del Andarax mediante la instalación de algún equipamiento funcional compatible con los mismos e integrado paisajísticamente.
- d) Protegerá e integrará en la ordenación aquellos elementos culturales de interés territorial existentes, en compatibilidad con la normativa sectorial vigente.
- e) En el diseño del parque se deberán tener en cuenta las afecciones cautelares de inundabilidad contempladas en este plan.

5. Hasta tanto se apruebe el Plan Especial, en los suelos de la Vega del Andarax se deberá garantizar el mantenimiento de sus características rurales, no estando permitidos más usos y transformaciones que los relativos a la explotación agrícola -a excepción del invernadero-, y ganadera, los usos ligados a la naturaleza y las actuaciones de interés público, siempre y cuando no impliquen alteraciones del paisaje de vega tradicional y sus elementos patrimoniales. (D)

Artículo 45. Parque Litoral de la Bahía. (D)

1. El Parque Litoral de la Bahía se delimita sobre los terrenos ubicados al sur de la N-344a, entre la urbanización del Toyo, el aeropuerto y el núcleo residencial de Costacabana, tal y como se delimita en el plano de Protección Territorial.

2. Las intervenciones en esta área se orientarán a la creación de un espacio libre litoral dedicado a un uso público extensivo compatible con la conservación de los hábitats que alberga y que han motivado su incorporación a la Red Natura 2000.

3. Se ordenará de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) Respetar y potenciar los valores naturales y paisajísticos de este enclave, planteando un modelo de espacio que recree el ecosistema de arenales de la bahía de Almería.
- b) Proteger e integrar en la ordenación los elementos culturales de interés territorial, en compatibilidad con la normativa sectorial vigente.
- c) Favorecer su relación con el tramo del corredor litoral colindante, hacia el este con el Parque Natural de Cabo

de Gata-Níjar, y hacia el oeste con la Vega del Andarax y la ciudad de Almería, incorporando un recorrido peatonal paralelo a la costa.

- d) Minimizar la implantación de equipamientos significativos, incidentes en el medio natural, optando por aquéllos que posibilitan el simple tránsito peatonal y disfrute del entorno, tales como senderos, pasarelas, equipos para avistamiento de fauna, miradores, áreas para la estancia, etc., que deberán contar con un diseño cuidadoso e integrado en el paisaje.

Artículo 46. Parque Metropolitano La Molineta. (D)

El instrumento de planeamiento urbanístico general de Almería delimitará el ámbito del parque de La Molineta propuesto por este Plan al oeste del núcleo urbano de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) La superficie mínima del parque será 55 has.
- b) Se preverán itinerarios que posibiliten la conexión de este ámbito con la vega del Andarax, con la sierra de Gádor y con el Parque de la Joya, que bordea por el lado oeste la Alcazaba de Almería.
- c) Se preverá la inclusión o conexión del parque con las estructuras paisajísticas relevantes (cornisas, vaguadas, resaltes topográficos,...), así como con los elementos existentes del patrimonio hidráulico y los de interés ambiental.
- d) Se garantizará la conservación de los valores naturales y paisajísticos del ámbito, respetando las formaciones de matorral existentes y las zonas inventariadas por la Consejería de Medio Ambiente con especies vegetales protegidas.
- e) En las zonas de menor pendiente, se incorporarán estructuras de acogida y uso público blandas e integradas en la topografía (sendas, áreas para la estancia, etc).
- f) Se dará continuidad a la vía pecuaria del Cordel de la Campita hacia la sierra de Gádor, mediante pasarelas peatonales sobre la A-7.
- g) Se pondrán en valor los vestigios del patrimonio hidráulico reconocibles, en particular el Canal de San Indalecio y las balsas y aljibes asociados al mismo.
- h) La delimitación y ordenación del parque, en consonancia con el carácter metropolitano del mismo, deberá garantizar su accesibilidad desde el espacio urbano circundante y su integración en la estructura urbanística de la aglomeración.

Artículo 47. Parque Forestal de Sierra Alhamilla. (D)

1. Este espacio libre se conforma sobre los terrenos que se extienden al sur de los Baños de Sierra Alhamilla, tal y como viene delimitado en el plano de Protección Territorial.

2. El límite sur del parque lo constituye el suelo urbanizable sectorizado clasificado por el plan general de ordenación urbanística de Pechina, A los efectos de garantizar una adecuada integración de la ordenación de estos sectores en el parque, el planeamiento de desarrollo de estos sectores localizarán el sistema de espacios libres al norte de los mismos en situación de continuidad con el parque forestal propuesto.

3. El parque tiene por objeto la creación de un espacio verde de ocio, inspirado en los principios de jardinería mediterránea, que ponga en valor el patrimonio natural y cultural de los Baños de Sierra Alhamilla.

4. Para su diseño se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Preservar la vegetación arbórea existente.
- b) No alterar las formas de relieve.
- c) Incorporar elementos vegetales acordes con la vegetación del entorno, en particular la de los Baños de Sierra Alhamilla.
- d) Garantizar su conexión funcional con los Baños de Sierra Alhamilla.
- e) Garantizar la conservación del patrimonio geológico circundante.

Artículo 48. Itinerarios Recreativos. Red Verde. (D y R)

1. Configura la Red Verde de la aglomeración el conjunto de itinerarios recreativos de interés ecológico y cultural, señalados en el plano de Protección Territorial, que complementa a la red de comunicaciones y transportes con modos no motorizados. (D)

2. Su trazado se apoyará sobre elementos lineales existentes, de titularidad pública -camino y senderos, vías pecuarias, zonas de servidumbre del dominio público hidráulico, o viario- permitiendo el recorrido en todo su trazado mediante medios no motorizados. (D)

3. Los Itinerarios recreativos conectarán los núcleos componentes del sistema de asentamientos con el sistema de espacios libres, los recursos culturales de interés territorial y los miradores que han sido identificados en este Plan. (D)

4. La red de Itinerarios recreativos que se configure en desarrollo de este Plan, y/o por actuaciones de las administraciones competentes, procurará la interconexión entre los distintos itinerarios y favorecerá la accesibilidad y el reconocimiento del conjunto del territorio. (D)

5. En los casos en que los Itinerarios recreativos se apoyen sobre cauces fluviales, se adecuarán los caminos de acceso y de recorrido lineal aprovechando preferentemente las franjas de servidumbre de uso público colindantes al cauce, y se

acondicionarán las zonas y miradores para el uso recreativo y de ocio, fuera de las zonas de riesgo frecuente de inundación. (D)

6. Los itinerarios se dotarán de señalización, con puntos de observación e interpretación de los recursos naturales y culturales, así como de áreas y elementos de descanso y de apoyo a la actividad recreativa. (D)

7. La señalización y tratamiento de borde se realizarán de manera que se favorezca el recorrido peatonal y ciclista y se constituyan pasillos naturales aprovechando la vegetación existente. (D)

8. Los elementos funcionales de estos itinerarios recreativos se adaptarán al entorno natural. (D)

9. Se podrán establecer otros itinerarios adicionales a los considerados por este Plan, que deberán cumplir las condiciones establecidas en los apartados anteriores. (D)

10. Se recomienda la adopción de un mismo concepto de señalización y diseño de los itinerarios para ofrecer una imagen común. (R)

11. Se recomienda coordinar las actuaciones que afecten a vías pecuarias o al dominio público hidráulico para garantizar la continuidad y conexión de los itinerarios propuestos. (R)

12. Se recomienda practicar con carácter prioritario, el deslinde de las vías pecuarias incorporadas en la red de itinerarios que discurren en dirección Norte-Sur por la Vega del Andarax, así como las clasificadas dentro de la Red Verde Europea: (R)

a) Colada del Paso del Río Andarax (Benahadux y Rioja).

b) Cañada del Río Andarax (Huércal de Almería).

c) Cañada Real del Andarax (Viator).

d) Cordel de la Campita (Red Verde Europea) (Gádor y Almería).

13. Se recomienda practicar, también, en segundo término, el deslinde de las restantes vías pecuarias incorporadas en la Red Verde, y que son las siguientes: (R)

a) Vereda de la Cueva de los Medina (Almería).

b) Vereda del Caballar (Almería).

c) Vereda de la Cuesta del Pío (Almería- Viator).

d) Vereda de Santa Fe a Rioja (Gádor).

e) Colada de Santa Cruz (Gádor).

f) Vereda de Santa Olalla (Níjar).

g) Vereda de la Rambla de Gabino (Pechina).

- h) Vereda de la Palma Vieja (Rioja).
- i) Vereda de Santa Fe (Santa Fe de Mondújar).
- j) Vereda del Puente Mocho (Santa Fe de Mondújar).
- k) Vereda de Pecho Colorado.

Artículo 49. Miradores. (D y R)

1. Constituyen la Red de Miradores de la aglomeración los siguientes puntos, indicados en el plano de Protección Territorial: (D)

1. Castell del Rey-la Garrofa (Almería).
2. Baños de Sierra Alhamilla (Pechina).
3. Huebro (Níjar).
4. Embalse de Isabel II (Níjar).
5. La Chanca (Almería).
6. Sierra de Gádor (Almería).
7. El Picacho (Santa Fe de Mondújar).
8. Cabo de Gata.
9. La Amatista.
10. El Castillejo.
11. Agua Amarga.

2. Podrán acondicionarse, además como miradores otros espacios accesibles que ofrezcan panorámicas amplias y diversas del paisaje comarcal que permitan su contemplación e interpretación, así como los que, cumpliendo estos objetivos, se vinculen a las carreteras paisajísticas, denominadas así por este plan. (D)

3. Los miradores y sus entornos se acondicionarán de modo que permitan la estancia y la visión del paisaje, con señalización y material adecuado para su interpretación. (D)

4. Se recomienda la adopción de un mismo concepto de señalización y diseño para ofrecer una imagen común. (R)

5. El planeamiento urbanístico regulará los usos, de acuerdo con la clasificación urbanística de los suelos afectados, para que quede garantizada la integridad y calidad paisajística de los primeros planos y la visión de panorámicas. Hasta tanto no se establezca esta regulación, en los suelos no urbanizables y urbanizables sin planeamiento de desarrollo aprobado, las autorizaciones y licencias a otorgar por las administraciones competentes, en un entorno no inferior a 500 metros, se condicionarán a la realización de un estudio paisajístico que valore su potencial incidencia sobre las funciones del Mirador. (D)

Artículo 50. Protección cautelar del suelo afecto a los espacios libres. (N)

1. Hasta tanto no se produzca la ordenación y gestión de los espacios libres de la aglomeración, sobre el suelo vinculado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos. No se permitirá la instalación de nuevos invernaderos.

2. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso al que se destinen sea compatible con los objetivos establecidos para los espacios libres por el presente Plan, así como los que resulten autorizables según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.

3. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan en el suelo afectado por la delimitación de los espacios libres serán consideradas como fuera de ordenación, siempre que resulten contrarias a lo previsto por el Plan en dichos ámbitos.

Artículo 51. Ejecución y gestión de espacios libres de la aglomeración. (D)

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

TÍTULO SEGUNDO. ORDENACIÓN DE LOS USOS

Capítulo I. Ordenación de los usos urbanos

Artículo 52. Objetivos generales. (N y R)

1. Son objetivos específicos del Plan en materia de ordenación de los usos urbanos los siguientes: (N)

- a) Adecuar el crecimiento a las necesidades socioeconómicas y poblacionales, estableciendo mecanismos sostenibles de movilidad urbana.
- b) Dotar de estructura a los procesos de conurbación de las áreas urbanas de los municipios y evitar la aparición de nuevos núcleos de población.
- c) Procurar el uso eficiente del suelo, priorizar el aprovechamiento y la recalificación de los espacios degradados de la ciudad existente y encauzar el crecimiento urbano a la formación de ciudades compactas y sostenibles.
- d) Procurar la diversificación y cualificación de los suelos urbanos y la implantación de equipamientos y dotaciones que mejoren la competitividad del territorio.

- e) Propiciar el crecimiento ordenado de las actividades productivas, contribuir a su ordenación y diversificación, garantizar su accesibilidad en transporte público y promover reservas de suelo para usos industriales y logísticos de interés supramunicipal.
- f) Contribuir a la satisfacción de la demanda de vivienda protegida y a su distribución equilibrada en el territorio.
- g) Contribuir al mantenimiento e impulsar la actividad turística, mediante su renovación, diversificación y cualificación, favoreciendo la implantación de alojamientos hoteleros y la oferta de servicios empresariales.

2. Se recomienda fomentar, ordenar y diversificar la actividad turística en los municipios del ámbito, especialmente Níjar, Pechina, Santa Fe de Mondújar y el espacio litoral de Almería, y propiciar la recualificación urbana de los núcleos del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, especialmente los costeros, y Los Baños de Sierra Alhamilla (Pechina). (R)

Artículo 53. Determinaciones para la ordenación de los suelos urbanos. (D y R)

1. En las áreas urbanas consolidadas, el planeamiento urbanístico municipal procurará la mejora de las condiciones generales mediante la recualificación de los espacios degradados, la renovación de la escena urbana y la creación de nuevas centralidades, en su caso, mejorando para ello las condiciones de la edificación, el espacio público, los servicios comerciales y la movilidad y accesibilidad, impulsando la implantación de vivienda a precio asequible, la rehabilitación del parque de vivienda existente y la ubicación de equipamientos y dotaciones que contribuyan a la integración social y al fomento de las actividades económicas. (R)

2. Los instrumentos de planeamiento municipal establecerán criterios de usos y paisajísticos que permitan una integración armoniosa con los espacios circundantes. En todo caso, en las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia, los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas naturales o antrópicas, existentes o a crear, que permitan dar una forma acabada a los mismos. (D)

3. Los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje urbano y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo. Especialmente deberán identificar las estructuras paisajísticas principales (bordes, vistas, cornisas, skyline, fachadas, frentes litorales, áreas monumentales, simbólicas, itinerarios, etc.) y establecer criterios para su recualificación. Se dispondrán también medidas para la renovación del espacio público y la edificación, en función de los aspectos identitarios y necesidades sociales de cada núcleo. (D)

Artículo 54. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D)

1. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de

manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de agua y la viabilidad energética para el crecimiento previsto.

2. Los instrumentos de planeamiento general y planeamiento de desarrollo ordenarán las nuevas extensiones urbanas de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Adoptar como referencia estructural las preexistencias territoriales, tratando de adaptarse a las mismas, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes e integrándolos en la ordenación.
- b) Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición a la ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social.
- c) Reducir los desplazamientos motorizados y favorecer la mayor eficacia del transporte público.
- d) Mantener la coherencia y continuidad del sistema viario, de las infraestructuras hidráulicas y energéticas y de los espacios libres con los núcleos y municipios colindantes.
- e) Analizar la incidencia de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación.
- f) Mantener el principio de contigüidad en el orden temporal de crecimiento de las áreas de desarrollo.
- g) Introducir acciones para la integración paisajística, aplicables desde la fase de diseño urbanístico, hasta la culminación de las obras de urbanización.

3. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo introducirán criterios de sostenibilidad, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes criterios:

- a) La mejora de la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
- b) La gestión de los residuos urbanos con procedimientos de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
- c) La mejora de la calidad del aire, propiciando en la planificación de las estructuras urbanas, servicios, equipamientos e infraestructuras, la reducción del uso de vehículo privado en las relaciones de movilidad y el fomento del transporte colectivo y los desplazamientos a pie o en bicicleta.
- d) La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
- e) La reducción del tráfico motorizado y la potenciación de los modos de transporte colectivo.

- f) El fomento del uso de las energías renovables.
- g) La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación al relieve, la orientación y las condiciones climáticas; la diversificación de las fuentes de energía, facilitando el consumo de energías renovables en la urbanización y la edificación.
- h) La minimización de la contaminación lumínica, mejorando la eficiencia y características técnicas del alumbrado público.
- i) La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones necesarias para la prestación de servicios avanzados con la cobertura y capacidad adecuadas a la dimensión y uso de la instalación.

4. Los instrumentos de planeamiento general no podrán clasificar nuevos sectores de suelo urbanizable en los terrenos que conlleven un elevado impacto visual o limiten la perspectiva del conjunto urbano existente, salvo que se justifique su bajo impacto mediante un estudio de integración paisajista.

5. Los nuevos desarrollos de suelo urbanizable que se prevean por los instrumentos de planeamiento urbanístico general en la Zona de influencia del litoral, a partir de los primeros doscientos metros, además de lo previsto en la Ley de Costas para esta zona, se destinarán a espacios libres, dotaciones de equipamientos y servicios y a alojamientos hoteleros, no estando permitidos los usos residenciales o industriales.

6. En el sector de la Vega de Allá del municipio de Almería, situado entre la Vega del Andarax y la Universidad, se reservarán los 200 primeros metros a espacios libres de uso y disfrute público, y la franja restante hasta los 500 metros se destinará prioritariamente a usos hoteleros o dotacionales.

7. Los instrumentos de planeamiento general delimitarán justificadamente una franja de protección de los suelos urbanos y urbanizables en la que no se permitirá la construcción de nuevos invernaderos.

Artículo 55. Determinaciones territoriales específicas para la ordenación de los usos residenciales. (D)

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

- a) Atender prioritariamente las necesidades de vivienda derivadas de la formación de nuevos hogares como consecuencia de la dinámica de la población residente en el municipio.
- b) Procurar que los parámetros urbanísticos se dirijan a la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo.

- c) Adecuar el ritmo de crecimiento a la efectiva implantación de las dotaciones y equipamientos básicos, los sistemas generales de espacios libres y el transporte público y a la disponibilidad y la suficiencia de los recursos hídricos y energéticos.

Artículo 56. Determinaciones específicas para los nuevos usos residenciales de interés supramunicipal. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general podrán clasificar, en las zonas especificadas en los apartados siguientes, nuevos sectores de suelo urbanizable de uso residencial destinados a satisfacer la demanda supramunicipal de viviendas sometidas a régimen de protección pública. Estos sectores no computarán a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4. a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y deberán ajustarse tanto a los siguientes criterios generales como a los específicos establecidos para cada zona en los apartados siguientes:

- a) La clasificación de los nuevos sectores urbanizables se llevará a cabo con el criterio de satisfacer la demanda real de vivienda protegida existente en los municipios afectados.
- b) Al menos el 55% de las viviendas incluidas en cada sector serán de protección pública.
- c) La densidad será al menos de 35 viviendas por hectárea.
- d) Se deberá reservar el 15% de la edificabilidad total para usos de actividades económicas compatibles con el uso residencial, de forma que se favorezca la creación de empleo de proximidad.
- e) El planeamiento de desarrollo deberá prever los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17.1.2ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
- f) Deberá garantizarse la accesibilidad de los nuevos sectores urbanizables desde el sistema general viario municipal y, en su caso, desde las carreteras afectadas, debiendo asumir los promotores la gestión y ejecución de los enlaces necesarios de conformidad con los organismos sectoriales responsables.

2. Los instrumentos de planeamiento general de Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja y Viator, en aplicación del apartado anterior, podrán clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración, debiendo localizarse en situación de contigüidad con el núcleo urbano y atenerse a los siguientes criterios específicos:

- a) El número máximo de viviendas se ajustará proporcionalmente, en función de la población de cada municipio, a los siguientes valores:
 - Municipios entre 1.000 y 5.000 habitantes: 350 viviendas.

- Municipios entre 5.000 y 15.000 habitantes: entre 350 y 700 viviendas.

b) El planeamiento urbanístico general deberá garantizar la integración de los nuevos sectores urbanizables con los núcleos urbanos existentes.

3. El Ayuntamiento de Níjar, en aplicación del apartado 1 del presente artículo, podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración, debiendo localizarse en situación de contigüidad con el núcleo urbano y atenerse a los siguientes criterios específicos:

a) Se establece un número máximo de 1.000 viviendas a distribuir entre los núcleos urbanos del municipio.

b) El planeamiento urbanístico general deberá garantizar la integración de los nuevos sectores urbanizables con los núcleos urbanos existentes.

4. El Ayuntamiento de Almería en aplicación del apartado 1 del presente artículo, podrá clasificar sectores de suelo urbanizable para dar respuesta a la demanda de vivienda protegida de la aglomeración, debiendo localizarse en situación de contigüidad con el núcleo urbano y atenerse a los siguientes criterios específicos:

a) Se establece un número máximo de 7.000 viviendas.

b) El planeamiento urbanístico general deberá garantizar la accesibilidad de los nuevos sectores urbanizables desde el sistema general viario municipal, así como su integración en la estructura urbanística de los suelos urbanos existentes.

Artículo 57. Determinaciones territoriales específicas para los nuevos usos productivos industriales y logísticos. (D)

1. En la ordenación de los suelos de uso industrial y logístico el planeamiento urbanístico municipal atenderá a los siguientes criterios:

a) Se efectuará una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas de interés municipal, teniendo en cuenta que a la demanda de carácter supramunicipal se da respuesta mediante las Áreas de Oportunidad de carácter productivo propuestas por este Plan.

b) Se valorará su incidencia sobre la movilidad en términos cuantitativos y cualitativos y sobre la capacidad de carga de las infraestructuras y los servicios de transporte.

c) Se establecerán medidas para evitar su impacto ambiental y paisajístico negativo, cuidando especialmente las perspectivas más expuestas y la visión desde los corredores de transporte.

d) Se procurará el progresivo traslado de las actividades productivas generadoras de molestias a los usuarios de

zonas residenciales, así como de aquellos usos fuera de ordenación que incumplan las disposiciones vigentes en materia de seguridad, salubridad y medio ambiente urbano y natural.

e) Se procurará la integración de los nuevos suelos con los productivos colindantes. En caso de localizarse próximos a usos residenciales estarán separados de las viviendas mediante sistemas generales viarios y zonas verdes arboladas que garanticen la no interferencia ambiental, morfológica o funcional con aquellos.

f) La clasificación de nuevos suelos productivos asegurará la disponibilidad de todas las infraestructuras y servicios urbanos, y procurará que se disponga de transporte público de viajeros. Con este fin, los instrumentos de planeamiento de desarrollo deberán incorporar estudios de movilidad y analizar, en su caso, la viabilidad de disponer de servicios de transporte público.

2. El planeamiento urbanístico general de Almería incorporará las Áreas de Oportunidad destinadas a la implantación de actividades productivas y logísticas identificadas en el artículo 15 y desarrollará los criterios de ordenación establecidos en esta normativa y en las fichas correspondientes incluidas en el Anexo a la misma.

3. El planeamiento urbanístico general de Níjar incorporará las Áreas de Oportunidad destinadas a la implantación de actividades productivas y logísticas identificadas en el artículo 15 y desarrollará los criterios de ordenación establecidos en esta normativa y en las fichas correspondientes incluidas en el Anexo a la misma.

Artículo 58. Determinaciones territoriales generales para la ordenación de las Áreas de Oportunidad destinadas a actividades productivas de interés supramunicipal. (D)

1. Las Áreas de Oportunidad se incorporarán a la estructura general y orgánica de cada municipio mediante la correspondiente innovación del planeamiento urbanístico, con el alcance que en cada actuación demande.

2. La ubicación de las Áreas de Oportunidad y los criterios establecidos en el presente plan para su ordenación no condicionan ni supeditan los informes y pronunciamientos que las distintas administraciones y organismos gestores de intereses públicos hayan de emitir en el proceso de innovación de planeamiento, tanto en relación con otros condicionantes relacionados con la aptitud de los terrenos como con la suficiencia de recursos hídricos o la suficiencia y funcionalidad de las redes de infraestructuras y servicios.

3. Para la ordenación de las áreas de oportunidad el planeamiento urbanístico desarrollará los siguientes criterios generales:

a) Se deberá prever los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17, 1, 2ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística

ca de Andalucía. Las reservas de suelo para actividades dotacionales se ubicarán en localizaciones centrales y/o abiertas a sus principales accesos rodados.

- b) La ordenación deberá favorecer la riqueza y cualificación dotacional, la diversidad morfológica y tipológica, así como garantizar la resolución de las infraestructuras necesarias para eliminar los efectos de la contaminación sobre las aguas, el suelo y la atmósfera, favoreciendo la utilización de energías renovables, e incidiendo en la peatonalización e intermodalidad del transporte.
- c) Se deberán incorporar al sistema de espacios libres los elementos naturales existentes, en especial las formaciones arbóreas y las márgenes de los ríos, ramblas y arroyos.

4. El planeamiento urbanístico deberá prever la infraestructura hidráulica y energética necesaria para garantizar el suministro eléctrico a las mismas, considerando tanto el suministro a través de fuentes de energía renovable como a través de las infraestructuras eléctricas existentes y básicas en el ámbito del Plan.

5. Las fichas incluidas en los Anexos a esta normativa establecen, con rango de Directriz, la localización y superficie aproximadas, el tipo de área, así como la justificación, condicionantes y criterios de ordenación para cada una de ellas.

Artículo 59. Protección cautelar del suelo afecto a las Áreas de Oportunidad. (N)

1. Los Ayuntamientos delimitarán los terrenos vinculados a las Áreas de Oportunidad de la aglomeración con carácter previo a la concesión de licencias en las zonas afectadas.

2. Excepcionalmente, una vez delimitadas las Áreas de Oportunidad, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de interés público, siempre que el uso al que se destinen dichas edificaciones e instalaciones se encuentre comprendido entre los señalados como preferentes para las Áreas de Oportunidad y resulte autorizable según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.

Artículo 60. Determinaciones territoriales específicas para los nuevos usos terciarios. (D y R)

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

a) Los usos terciarios en general, y especialmente los de carácter comercial, serán objeto de calificación expresa y diferenciada por tipologías, localizándose con criterios de proximidad a las zonas residenciales, integración en las tramas urbanas existentes, sinergia con las centralidades de la red actual de asentamientos y evitando la saturación del viario. (D)

b) Se valorará su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, la integración urbana y paisajística. (D)

c) Se identificarán expresamente los suelos con uso terciario en los que se permite la implantación de grandes superficies comerciales, priorizando el acceso peatonal, el transporte no motorizado y la conexión con el transporte público de gran capacidad. (D)

d) Se recomiendan las siguientes zonas preferentes para la localización de instalaciones comerciales y de ocio en el marco de los criterios establecidos por la legislación sectorial de aplicación: (R)

- Accesos occidentales a la ciudad de Almería desde la A-7.
- Nuevo nodo oriental de acceso a La Cañada de San Urbano.
- Enlace de la A-7 con la AL-3112, denominado kilómetro 21, en el entorno de la nueva Área de Oportunidad, quedando excluidas las grandes superficies minoristas.
- Enlace de la A-7 con la AL-3108 hacia San Isidro de Níjar, en el entorno de la nueva Área de Oportunidad (Zona de Actividad Logística), quedando excluidas las grandes superficies minoristas.

Artículo 61. Determinaciones territoriales específicas para los nuevos usos turísticos. (D y R)

1. Los nuevos sectores de suelo urbanizable de uso turístico que se clasifiquen por los instrumentos de planeamiento general para dar respuesta a la demanda turística del ámbito deberán cumplir los siguientes criterios: (D)

a) Se ubicarán colindantes con los suelos urbanos existentes, vinculando a éstos de forma preferente a las funciones centrales de los nuevos crecimientos.

b) Se garantizará que la edificabilidad para usos turísticos sea al menos del 50% de la edificabilidad total.

c) El alojamiento turístico puede adoptar cualquiera de las modalidades regulada por la legislación específica, debiendo garantizarse el cumplimiento de los requisitos de uso exclusivo y de unidad de explotación.

d) Se garantizará la continuidad de las redes de comunicación con el resto del territorio, y la integración viaria con las áreas urbanas contiguas.

e) La ordenación pormenorizada de los usos en cada ámbito de ordenación deberá integrar las formaciones forestales existentes o la recreación de ambientes forestales o ajardinados a fin de facilitar la mejor integración de los mismos.

2. El Ayuntamiento de Níjar podrá clasificar sectores de suelo urbanizable destinados a satisfacer la demanda supramunicipal de usos y actividades turísticas en el exterior del Parque Natural, que no computarán a los efectos de las

determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y que deberán cumplir, además, los siguientes criterios de ordenación: (D)

a) La capacidad residencial máxima de los suelos que se clasifiquen para uso turístico será de 1.000 viviendas, y el techo edificable residencial no será superior al 35% de la edificabilidad lucrativa total de cada ámbito de ordenación.

b) La capacidad alojativa residencial no podrá ser superior al número de plazas en establecimientos turísticos, considerando que cada vivienda equivale a 2,4 plazas residenciales.

c) Los instrumentos de planeamiento general, establecerán las disposiciones necesarias para la ordenación de los nuevos sectores de suelo urbanizable, que garanticen la incorporación proporcional al proceso urbanístico de los alojamientos hoteleros y dotaciones y los usos residenciales, y establecerán, asimismo, las determinaciones necesarias para garantizar la ejecución de las edificaciones de uso turístico con carácter previo o simultáneo a las edificaciones residenciales.

d) Los nuevos sectores urbanizables que se sitúen en continuidad con los núcleos urbanos situados en el borde exterior del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, deberán contribuir a la recualificación ambiental y paisajística de los terrenos situados en las inmediaciones del Parque.

e) Se cargarán a cada sector las actuaciones necesarias para garantizar la accesibilidad desde la red de articulación establecida en este Plan y las actuaciones que contribuyan a la mejora paisajística de estos accesos.

f) El instrumento de planeamiento general deberá adscribir a los sectores urbanizables los sistemas generales que se consideren necesarios para el reequipamiento de los núcleos urbanos situados en el interior del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

g) No se permitirán como usos compatibles ni las actividades industriales ni las grandes superficies comerciales.

h) Se garantizará que el planeamiento de desarrollo prevea los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17.1.2º de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

3. Se recomienda que los campos de golf de interés turístico que se declaren por el Consejo de Gobierno se desarrollen con los siguientes criterios: (R)

a) Los terrenos soportes del proyecto no deben estar incluidos en las zonas de protección territorial identificadas en el Plano de Sistema de Protección Territorial, Espacios Libres y Riesgos. Excepcionalmente, los proyectos podrán afectar parcialmente a las zonas de protección territorial,

en cuyo caso sus determinaciones deberán adaptarse al régimen de usos admisibles establecido para las mismas por el presente Plan.

b) El techo edificable residencial del proyecto no será superior al 35% de la edificabilidad lucrativa total.

c) Los proyectos se ajustarán a los criterios específicos establecidos en los epígrafes b), c), g) y h) del apartado anterior.

d) El instrumento de planeamiento general que clasifique y ordene urbanísticamente los terrenos soportes del campo de golf se adecuará a las determinaciones y condicionantes de la Declaración de Interés Turístico.

Artículo 62. Los Conjuntos Paisajísticos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán medidas para la protección de los Conjuntos Paisajísticos siguientes:

a) Conjunto Monumental de Almería.

b) Villa de Níjar.

c) Núcleo de Santa Fe de Mondújar y el Conjunto arqueológico de Los Millares.

d) Baños de Sierra Alhamilla y su entorno (Pechina).

e) Núcleo de Huebro (Níjar).

f) Asentamientos del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar: Cabo de Gata, San José, El Pozo de los Frailes, Presillas Bajas, Los Escullos, Rodalquilar, Hortichuelas, Las Negras, Agua Amarga, Albaricoques, El Hornillo, Fernán Pérez.

g) Conjunto de Castell del Rey y Acantilados del Cañarete.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general garantizarán el mantenimiento y la recuperación, en su caso, de la calidad de las fachadas urbanas, especialmente de aquellas de mayor significado paisajístico o más expuestas, evitando el impacto de infraestructuras y equipamientos, y cuidando la integración de las nuevas edificaciones. En especial atenderán los siguientes criterios:

a) En los Baños de Sierra Alhamilla (Pechina) y su entorno, se establecerán medidas para la protección y recualificación de las fachadas que descienden escalonadamente hacia el sur y que comprende, de forma consecutiva, la fachada urbana, las laderas vegetadas y los paisajes semidesérticos del valle de la rambla de San Indalecio, recuperando los palmerales.

b) En el Conjunto de la Villa de Níjar, se establecerán medidas para la protección de su fachada meridional sobre la A-7 y se mejorarán las condiciones paisajísticas de la carretera de acceso al casco urbano desde la citada autovía.

c) En los Conjuntos pertenecientes a los núcleos costeros del Parque Natural Cabo de Gata se promoverán actuaciones de reurbanización para recualificar y dotar de continuidad al espacio público litoral mejorando las condiciones de acceso al mismo, así como la regeneración de la fachada urbana marítima de forma prioritaria en Las Negras, Los Escullos y La Isleta del Moro.

d) El Conjunto Paisajístico de Castell del Rey y Acantilados del Cañarete, abarca el espacio comprendido entre el límite de los términos municipales de Almería y Enix, la Autovía A-7 y los accesos a Almería por el puerto. En este espacio el planeamiento urbanístico general garantizará el mantenimiento de la calidad e integridad paisajística que exhiben los acantilados sobre los que se instala el núcleo, limitando la ejecución de actuaciones urbanísticas que alteren dicha calidad.

3. Las administraciones públicas procurarán la gestión, mejora y valorización en los Conjuntos Paisajísticos, de manera que en su ordenación se integren sus tramas naturales, rurales y urbanas

Capítulo II. Ordenación de los usos náuticos e instalaciones turísticas y recreativas supramunicipales

Artículo 63. Instalaciones náutico-deportivas. (R)

1. Se recomienda estudiar la viabilidad técnica, ambiental y económica de la implantación de una nueva instalación náutico-deportiva en el tramo litoral de El Toyo y Retamar, señalado en el Plano de Articulación Territorial.

2. El estudio de viabilidad estudiará, como mínimo, los siguientes aspectos:

a) La exigencia de protección del dominio público marítimo-terrestre.

b) El estudio de dinámica litoral para evitar perjuicios a las playas próximas.

c) La no afección a hábitats y especies litorales relevantes presentes en el ámbito y, en especial, en el tramo de costa del Parque Natural Marítimo Terrestre de Cabo de Gata-Níjar.

d) La disponibilidad de accesos públicos y aparcamientos.

e) La integración del puerto con el ámbito urbano colindante y con otros usos turísticos.

f) La posibilidad de destinar el dominio público marítimo-terrestre a las actividades propias de la práctica náutico-recreativa, y en el marco previsto por la normativa vigente, a usos de carácter terciario-recreativo que completen la oferta de servicios.

Artículo 64. Instalaciones turísticas y recreativas de ámbito supramunicipal. (N y D)

1. Son instalaciones recreativo-turísticas de ámbito territorial supramunicipal: los acuarios, aeródromos, campos de golf, campos de tiro, centros ecuestres, centros de interpretación, circuitos de motocross y supercross, jardines botánicos, parques acuáticos, parques temáticos, reservas de fauna y todas aquellas instalaciones para ocio, deporte e interpretación de la naturaleza que tengan una incidencia supralocal. (N)

2. Las instalaciones recreativo-turísticas de interés territorial deberán contar con las infraestructuras de acceso, aparcamientos y capacidad de las redes urbanas de energía, agua, telecomunicaciones y eliminación de residuos adecuadas a las demandas previsibles en máxima ocupación, sin que se vean afectados los niveles de servicio y capacidad de las infraestructuras y dotaciones previamente existentes. Los instrumentos de planeamiento general analizarán expresamente la capacidad de las infraestructuras y recursos existentes para absorber el incremento de demanda derivado de la actuación prevista y definirán, en su caso, las dotaciones de infraestructuras y la procedencia de los recursos necesarios. (D)

3. Las instalaciones recreativas de interés territorial no podrán incorporar en suelo no urbanizable otras edificaciones que las vinculadas directamente a la práctica de la actividad recreativa y/o deportiva, club social, alojamiento hotelero y restauración. (N)

4. La implantación de estas instalaciones en suelo no urbanizable se ajustará a la normativa que le sea de aplicación, y a los siguientes criterios de ordenación: (D)

a) Su diseño y construcción se ajustará al soporte territorial y protegerá la preexistencia de elementos relevantes del territorio, en especial la red de drenaje y, en su caso, la vegetación arbolada.

b) La dotación de accesos deberá estar garantizada y no deberá representar una alteración de las condiciones paisajísticas y ambientales del entorno.

c) El proyecto incluirá un estudio paisajístico que garantice su armonización con el entorno.

d) La energía necesaria para las instalaciones y edificaciones deberá obtenerse, al menos en un 50% de la demanda media anual, a través de fuentes renovables mediante sistemas de generación incluidos en la actuación.

Capítulo III. Ordenación de los usos agrícolas

Artículo 65. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con los usos agrícolas los siguientes:

a) Compatibilizar la eficiencia y rentabilidad de la actividad agrícola con el respeto a los elementos y procesos ambientales básicos en materia de calidad del aire, organización

natural del drenaje superficial y subterráneo, control de los procesos erosivos, salvaguarda de las Zonas de especial protección y contribución al equilibrio del balance hídrico.

- b) Favorecer el mantenimiento de los cultivos tradicionales de vegas de regadío y de todos aquellos elementos físicos, vegetales naturales y construidos que configuran la estructura y la imagen del paisaje rural.
- c) Mejorar las condiciones de ordenación de las áreas que han sido objeto de transformación a invernadero y poseen un elevado dinamismo agrícola.
- d) Establecer las condiciones de ordenación de los nuevos desarrollos agrícolas, en particular los de invernadero.
- e) Favorecer la integración paisajística y la ordenación de las zonas productivas agrícolas de invernadero.

Artículo 66. Determinaciones para la ordenación de usos en las vegas tradicionales. (D)

1. El Plan identifica dos vegas tradicionales de regadío que han sido reflejadas en el plano de Protección Territorial: Andarax y Níjar. En estos ámbitos se procurará el mantenimiento de la actividad agrícola de regadío, así como de los elementos y estructuras territoriales que han forjado el paisaje rural de vega tradicional: balates, acequias, caminos rurales con su vegetación arbórea asociada y elementos patrimoniales vinculados a la explotación agrícola (norias, tomaderos, partidores, construcciones auxiliares, etc.).

2. En ambas vegas será incompatible la implantación de nuevos invernaderos.

Artículo 67. Determinaciones para la ordenación de los usos de agricultura intensiva de invernadero. (N y D)

1. Toda nueva explotación de invernadero estará obligada a reducir los impactos que su actividad pueda producir sobre las restantes explotaciones, las infraestructuras existentes y sobre el medio natural. (D)

2. En los nuevos invernaderos y proyectos de renovación de los existentes que afecten a la distribución de instalaciones en la parcela y/o a sus elementos estructurales, en el ámbito del Plan, serán de aplicación las siguientes determinaciones: (D)

- a) Se mantendrá la organización natural del drenaje y, en las zonas en que éste haya sido modificado se adecuará a las condiciones de organización natural de la escorrentía.
- b) Se procurará la revegetación y fitoestabilización de los taludes y escarpes artificiales de balsas y parcelas de cultivo, así como de los márgenes de los cauces modificados a la aprobación de este Plan.
- c) En las parcelas soportes de las explotaciones deberá habilitarse una zona destinada a satisfacer las necesidades de manipulación, trasiego, estacionamiento de maquinaria, drenaje, y acopio y gestión de los residuos agrícolas.

d) La implantación de nuevos invernaderos en las proximidades de los suelos clasificados urbanísticamente o protegidos ambientalmente requerirá la elaboración de un estudio de paisaje que analice la incidencia territorial, paisajística y visual de la actuación, y las medidas a aplicar para minimizar su impacto.

e) La cubierta del invernadero se dotará de un dispositivo de colecta de pluviales que serán conducidas a la balsa de riego, en caso de disponer de ésta, o a la red de drenaje general (cauce natural, cauce artificial o red general de pluviales del municipio), o a inducir la recarga en pozos o sondeos próximos, en caso contrario.

f) Los depósitos de agua para regadío deberán estar integrados en el paisaje. A estos efectos, los instrumentos de planeamiento general establecerán las medidas necesarias para limitar su impacto visual.

3. Los terrenos forestales, agrícolas de secano o de regadío tradicional que puedan transformarse en regadíos intensivos se ordenarán de acuerdo a las presentes normas y con las autorizaciones sectoriales que en cada caso procedan. En cualquier caso, para la licencia urbanística de las actuaciones que superen los 25.000 m² de superficie de proyecto del área a invernadero, ya sea en una única actuación o como agregación espacial de actuaciones de menor superficie, se deberá aportar documentación que garantice el cumplimiento de los siguientes criterios: (D)

- a) Viario de acceso a las distintas fincas y tipo de firme del mismo.
- b) Estructura interna de la red de riego y reutilización y conexión con la red general.
- c) Estructura de la red de energía eléctrica.
- d) Proyecto de evacuación de los residuos agrícolas.
- e) Proyecto de construcción de las instalaciones y edificaciones anexas al invernadero.
- f) Soluciones de integración paisajística de los taludes de las parcelas de cultivo, si procede su ejecución.

4. Se prohíbe la implantación de nuevos invernaderos en el corredor litoral. (N)

Artículo 68. Caminos rurales. (N, D y R)

1. La red de caminos mantendrá sus características técnicas actuales no pudiendo sufrir modificaciones sustanciales en la anchura de plataforma o alteraciones de su trazado salvo en los casos de incorporación como sistemas generales por los instrumentos de planeamiento general, en lo que se estará a lo que éste determine. (D)

2. En los caminos rurales sólo estarán permitidas obras de acondicionamiento y conservación que impliquen (D):

- a) La mejora puntual de trazado y sección.
 - b) La mejora y refuerzo del firme.
 - c) La ordenación de accesos, seguridad vial y tratamiento paisajístico.
3. No podrán abrirse nuevos caminos rurales con el fin de dotar de acceso a usos o actividades no autorizados. (N)
4. Se recomienda que el planeamiento urbanístico de los municipios de Almería y Níjar, directamente o a través de un Plan Especial, ordene y mejore la red de caminos rurales de las zonas transformadas de agricultura intensiva del Campo de Níjar y los llanos de la Cañada-El Alquian-Pujare, que aborde como mínimo los siguientes aspectos: (R)
- a) Jerarquización de la red viaria rural de cada uno de los sectores agrícolas, de los Llanos del Alquian-La Cañada y del Campo de Níjar.
 - b) Determinación de la titularidad y régimen de los caminos rurales.
 - c) Ordenación del viario en función de su jerarquía, definiendo las líneas de afecciones correspondientes y el límite de edificación.
 - d) Tratamiento superficial adecuado para los diferentes tipos e intensidades de tráfico.

TÍTULO TERCERO. PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES, Y RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

Artículo 69. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación con el sistema de protección los siguientes:

- a) Preservar los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico de cualquier proceso de urbanización y de usos inadecuados, asegurando su integridad y adecuada conservación.
- b) Contribuir al mantenimiento y mejora del medio rural y de las condiciones ambientales del conjunto del ámbito.
- c) Conservar los hábitats valiosos existentes, los valores de naturalidad y la integridad paisajística del territorio.
- d) Contribuir al mantenimiento de las principales señas de identidad territorial del ámbito, estableciendo objetivos y criterios para evitar el proceso de uniformidad y banalización del paisaje y contribuir a mantener su diversidad.
- e) Regular los usos de forma diferenciada, atendiendo a las particularidades biofísicas, culturales y paisajísticas del territorio, y de acuerdo con los objetivos prioritarios de protección y mejora del patrimonio ecológico y paisajístico.

- f) Contribuir al desarrollo de la política y de las iniciativas de gestión de la biodiversidad sobre los ecosistemas de mayor interés y mejor estado de conservación.
- g) Promover la conservación del patrimonio cultural de la aglomeración urbana como recurso patrimonial y como soporte de la identidad comarcal.
- h) Identificar los recursos culturales de interés territorial y promover su valorización y divulgación como activo de desarrollo local y regional.
- i) Prevenir de daños a las personas y a los bienes frente a los riesgos naturales.
- j) Asegurar la correcta inserción de las actuaciones urbanísticas en el paisaje.

Capítulo I. Zonas de protección

Artículo 70. Delimitación de las Zonas de Protección. (N)

1. El sistema de protección territorial establecido por el presente Plan está formado por zonas y elementos seleccionados en razón a sus valores ambientales, paisajísticos o culturales, o que por su valor territorial estratégico deban quedar excluidos del proceso de urbanización y/o usos indebidos.

2. Se diferencian en el Plan las siguientes zonas:

- a) Zonas de protección ambiental. Se integran en las mismas los terrenos pertenecientes al dominio público natural y las zonas con valores ambientales reconocidos por la normativa sectorial y cuya protección y delimitación es exigida por ésta de forma vinculante para este Plan.
- b) Zonas de protección territorial. Se integran en esta categoría las zonas protegidas y delimitadas por este plan en relación con sus valores naturales, paisajísticos, culturales o estratégicos, o por su función equilibradora en el territorio de la aglomeración.

Artículo 71. Zonas de Protección Ambiental. (N, D y R)

1. Se integran en esta categoría las siguientes zonas: (N)

- a) Los Espacios Naturales Protegidos:
 - Parque Natural Marítimo Terrestre de Cabo de Gata-Níjar.
 - Paraje Natural de Sierra Alhamilla.
 - Paraje Natural del Desierto de Tabernas.
 - Paraje Natural de Alborán.
- b) Los espacios incluidos en la Red Natura 2000 (Zonas de Especial Conservación).
- c) Las vías pecuarias.
- d) El dominio público hidráulico.
- e) El dominio público marítimo-terrestre.
- f) Los montes de dominio público.

2. El Parque Natural Marítimo Terrestre de Cabo de Gata-Níjar se ordenará conforme a lo que se establezca en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales y en el Plan Rector de Uso y Gestión. Los Parajes Naturales Sierra Alhamilla, Desierto de Tabernas y Alborán, las vías pecuarias, los montes de dominio público, el dominio público marítimo-terrestre y el dominio público hidráulico tendrán la consideración por los instrumentos de planeamiento general de suelo no urbanizable de especial protección por su legislación específica. (D)

3. La protección de los recursos naturales en estos espacios se llevará a cabo de acuerdo con la normativa específica y/o los instrumentos de planificación derivados de la misma que le sea de aplicación. (N)

4. En los lugares designados Red Natura 2000 no incluidos en los Espacios Naturales Protegidos sólo se autorizarán aquellos planes o proyectos que, siendo coherentes con las determinaciones de los planes o instrumentos de gestión de estos lugares, y tras la evaluación de sus repercusiones sobre la Red Natura 2000, se determine su no afección a los hábitats naturales y las especies que motivaron su designación. (N)

5. El planeamiento urbanístico clasificará y ordenará las zonas de protección ambiental de acuerdo con su normativa y planificación específica. (N)

6. Las actuaciones en los montes públicos se dirigirán a contribuir a la creación de una red de espacios libres de carácter comarcal y de dotaciones recreativas y de interpretación de la naturaleza; restaurar las áreas degradadas, especialmente las afectadas por incendios forestales o por agentes bióticos nocivos; y desarrollar actividades y usos productivos, tradicionales y/o de ocio, vinculados al medio forestal y compatibles con la conservación de los hábitats y los recursos naturales de estos espacios. (D)

7. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general recogerán la red de vías pecuarias, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento y acondicionamiento a implementar por la administración competente para facilitar su uso público. (D)

8. La modificación justificada de los límites de los espacios incluidos en las Zonas de Protección Ambiental de conformidad con sus respectivas normativas sectoriales, tendrá a los efectos del presente Plan la consideración de ajuste del Plan, sin que implique modificación del mismo. (N)

9. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán los deslindes del dominio público y sus zonas de servidumbre y protección. (D)

10. Se recomienda, de acuerdo con lo establecido en el artículo 23.2 de la Ley de Costas, incrementar la franja de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre hasta 200 metros en los suelos incluidos por este Plan en el Corredor litoral. (R)

11. Las actuaciones que afecten al dominio público marítimo terrestre y/o a sus zonas de servidumbre y protección, estarán a lo dispuesto en la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas. (N)

Artículo 72. Zonas de Protección Territorial. (N y D)

1. Se integran en esta categoría las siguientes zonas delimitadas en el Plano de Protección Territorial y Riesgos: (N)

a) Sierra de Gádor.

b) Vertientes de Alhamilla-Subdesiertos.

c) Serrata de Níjar.

d) Campillo de Gata.

2. Los suelos incluidos en las Zonas de Protección Territorial tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección por la planificación territorial, a excepción de los suelos urbanos y urbanizables existentes en su interior, y los colindantes que se clasifiquen de conformidad con las previsiones de este Plan cuando se acredite la necesidad de incorporarlos al crecimiento natural de la ciudad. (N)

3. Las infraestructuras e instalaciones que discurran o se ubiquen en las Zonas de Protección Territorial adoptarán las opciones que presenten menor impacto en el medio y garanticen una mayor integración en el paisaje. Las edificaciones y acceso a ellas vinculadas se ejecutarán siempre y cuando no se modifique la topografía ni las condiciones de la flora y la fauna, se resuelvan los vertidos y se aporte un estudio de integración paisajística. (D)

Artículo 73. Determinaciones generales para la ordenación de las Zonas de Protección Territorial. (D)

1. Las Zonas de Protección Territorial solo podrán acoger los usos naturalísticos y agrarios, las actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculadas al disfrute de la naturaleza, y en general, las actividades de interés público y social.

2. En estos espacios se prohíben expresamente:

a) Los cultivos de invernadero.

b) Las nuevas roturaciones agrícolas en terrenos con pendientes superiores al 10%.

c) La apertura de nuevos caminos o carreteras que provoquen la creación de taludes o terraplenes de más de dos metros de desnivel visible.

d) Las nuevas viviendas, edificaciones o construcciones excepto cuando estén destinadas a las explotaciones agrarias, o se trate de adecuaciones naturalísticas y recreativas, torres y miradores de vigilancia y observación, centros didácticos y de observación y demás construcciones e instalaciones de interés público que resulten compatibles

con los valores naturales y rurales existentes en estas zonas, así como las infraestructuras necesarias para dichos usos.

3. El planeamiento podrá regular la adecuación de edificaciones existentes para la implantación de instalaciones turísticas, tales como hoteles, alojamientos rurales, instalaciones de agroturismo, etc.

4. Las infraestructuras e instalaciones que discurran o se ubiquen en las Zonas de Protección Territorial adoptarán las opciones que presenten menor impacto en el medio y garanticen una mayor integración en el paisaje.

5. Las nuevas autorizaciones y concesiones de actividades extractivas o la ampliación de las existentes incluirán en el trámite de evaluación ambiental un estudio de integración paisajística.

Artículo 74. Determinaciones particulares de las Zonas de protección territorial. (D)

1. En la Sierra de Gádor:

- a) En los Acantilados del Cañarete se prohíbe cualquier uso que pueda alterar las condiciones paisajísticas, en relación con su magnitud, visibilidad y dificultad de integración en el entorno.
- b) Se adoptarán medidas para la recuperación de la cubierta vegetal.
- c) Se promoverá la restauración en las explotaciones extractivas a cielo abierto que hayan perdido su funcionalidad.

2. En las Vertientes de Sierra Alhamilla-Subdesiertos:

- a) Estará prohibido cualquier uso que pueda inducir riesgos graves de erosión.
- b) Se establecerán medidas para el control de la erosión y la organización del drenaje superficial.
- c) Se establecerán medidas para la protección y mejora de la vegetación singular y de alto valor biológico, y, en general, ejecutar actuaciones para la recuperación de la cubierta vegetal de mayor desarrollo potencial en el ámbito (artales y encinares).

3. En la Serrata de Níjar:

- a) Se prohíbe expresamente la construcción de viviendas o cualquier otro tipo de construcciones o actuaciones de interés público, excepto las vinculadas a adecuaciones recreativas y naturalísticas y aquellas infraestructuras de interés público que justifiquen su compatibilidad con los valores naturales y paisajísticos del ámbito.
- b) Se prohíbe cualquier instalación que pueda inducir riesgos graves de erosión.

c) En relación con las instalaciones de generación de energías renovables se estará a lo dispuesto en el Artículo 94.

d) Se promoverá la realización de proyectos de restauración en las explotaciones a cielo abierto que hayan perdido su funcionalidad, en particular las de bentonita.

e) Se establecerán medidas para la protección y mejora de la vegetación singular y de alto valor biológico y, en general, ejecutar actuaciones para la recuperación de la cubierta vegetal de mayor desarrollo potencial en el ámbito (artales y palmitares).

4. En el Campillo de Gata:

a) Se prohíbe expresamente la construcción de viviendas o cualquier otro tipo de construcciones o actuaciones de interés público, excepto las vinculadas a adecuaciones recreativas y naturalísticas y aquellas infraestructuras de interés público que justifiquen su compatibilidad con los valores naturales y paisajísticos del ámbito en relación con su magnitud, visibilidad e integración en el entorno del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

b) En relación con las instalaciones de generación de energías renovables se estará a lo dispuesto en el Artículo 94.

c) No se autorizarán actividades que puedan inducir riesgo de contaminación en la cuenca vertiente de las Salinas de Cabo de Gata.

Capítulo II. Patrimonio cultural

Artículo 75. Recursos culturales de interés territorial. (D y R)

1. Se consideran recursos culturales de interés territorial de la aglomeración los espacios y elementos que contengan valores expresivos de la identidad comarcal, en relación con el patrimonio histórico, cultural, o natural, y con los usos tradicionales del medio rural y marino; estos recursos son susceptibles de incorporarse en una red patrimonial territorialmente coherente. (D)

2. Los recursos territoriales de interés cultural de la aglomeración, reflejados en el Plano de Protección, son los siguientes: (D)

- a) Complejo de Los Millares.
- b) La ciudad patrimonial de Almería.
- c) El Centro Histórico Rural de Níjar.
- d) El complejo minero de Agua Amarga.
- e) Las Salinas de Cabo de Gata.
- f) El Cortijo del Fraile.
- g) Embalse de Isabel II.

- h) Los Baños de Sierra Alhamilla.
- i) El trazado del ferrocarril minero Lucainena- Aguamarga.
- j) El Canal de San Indalecio.
- k) Castillos, baterías y torres de defensa del litoral.
- l) Los Georrecursos Culturales de interés territorial:
 - Formaciones de los subdesiertos de Almería.
 - Baños de Sierra Alhamilla.
 - Albufera de Cabo de Gata.
 - Hoyazo de Níjar.
 - Domos volcánicas de Punta Baja.
 - Domo del Cerro de Vela Blanca.
 - Dunas volcánicas de la playa de Cónsul.
 - Rocas volcánicas del Morrón de los Genoveses.
 - Domos volcánicas de los Frailes.
 - Eolianitas de los Escullos.
 - Minas de oro de Rodalquilar.
 - Yesos del Alquíán.

3. Los instrumentos de planeamiento general deberán calificarse de especial protección, además de los bienes de interés territorial identificados en este Plan, los que se identifiquen en el futuro por la administración competente y por el planeamiento municipal, que contengan valores expresivos de la identidad de la aglomeración en relación con el patrimonio histórico y con los usos tradicionales del medio rural y marino. Asimismo, establecerán las determinaciones necesarias para su acceso y adecuación. (D)

4. Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer perímetros de protección en torno a los espacios y elementos aislados o conjuntos de edificaciones y bienes inmuebles de interés territorial objeto de catalogación por el planeamiento, en las que se determinarán las condiciones urbanísticas necesarias para la debida protección y/o preservación y para mantener, en su caso, sus efectos visuales y/o de ambientación. (D)

5. Cautelarmente, hasta su incorporación en los catálogos de los instrumentos de planeamiento general, no se autorizarán usos o actuaciones que puedan afectar a su integridad o a sus valores naturales y culturales. (D)

6. Las actuaciones de puesta en valor de los recursos culturales se orientarán a su incorporación a los itinerarios recreativos y turísticos, siempre que sea compatible con las medidas de protección que garanticen la conservación del recurso. (D)

7. Se recomienda la integración de estos elementos en la Red Verde de la aglomeración. (R)

8. Se recomienda la incorporación del territorio minero de Cabo de Gata, y sus asentamientos mineros, en particular el núcleo de Rodalquilar, a la Red de ciudades y territorios mineros de Andalucía. (R)

9. Se recomienda la incorporación de Níjar a la red de Centros Históricos Rurales de Andalucía. (R)

Artículo 76. Museo Histórico de los Campos de Níjar. (R)

Se recomienda la creación del Museo Histórico y Etnográfico de los Campos de Níjar en la localidad de San Isidro.

Artículo 77. Ámbitos urbanos de interés territorial. (N)

1. Los planeamientos urbanísticos de Almería y Níjar establecerán las determinaciones necesarias para la protección integral de sus centros históricos en los términos establecidos en la legislación sectorial.

2. En relación con los cascos urbanos de los asentamientos del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, el planeamiento urbanístico general establecerá medidas orientadas a la conservación de los trazados y espacios libres urbanos, la protección del patrimonio inmueble con valores históricos, culturales y etnográficos y la rehabilitación de las zonas degradadas.

Capítulo III. Riesgos naturales y tecnológicos

Artículo 78. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación a los riesgos:

- a) Contribuir al incremento de la seguridad integral y calidad de vida de la población.
- b) Contribuir a disminuir la incidencia de los fenómenos catastróficos y de los daños que se pudieran provocar en futuras situaciones de emergencia.
- c) Establecer medidas de prevención de riesgos naturales y tecnológicos.
- d) Integrar las distintas normas y planes sectoriales en la planificación territorial y urbanística.
- e) Recuperar y proteger el frente litoral y favorecer el uso recreativo.

Artículo 79. Prevención de riesgos naturales en las actuaciones de transformación de suelos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general zonificarán el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y establecerán los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten.

2. En las actuaciones de transformación de suelos para usos urbanos y agrícolas en regadío, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Se realizarán estudios del medio físico.
- b) Se realizarán estudios geotécnicos en las zonas de elevada inestabilidad.

- c) Se arbitrarán procedimientos para favorecer la complementariedad e integración de las tareas de ejecución de obras y consolidación y restauración del medio natural.
- d) La ordenación de usos tomará en consideración situaciones potenciales de riesgo.
- e) Se establecerán medidas y mecanismos de prevención a aplicar durante el periodo transitorio que transcurre desde la situación previa hasta que la actuación consolide sus sistemas de protección de suelos y escorrentías.
- f) Se establecerán medidas destinadas a la coordinación de distintas actuaciones urbanísticas y/o agrícolas coetáneas y a la consideración de posibles efectos acumulativos.

3. Cualquier actuación urbanizadora sobre terrenos con pendiente natural superior al 10% en más del 50% de su superficie deberá adoptar soluciones constructivas que proporcionen la seguridad adecuada contra riesgo de deslizamiento o corrimientos de tierras, tanto durante su vida útil como durante las fases de construcción, teniendo en cuenta las condiciones climáticas (lluvias torrenciales), sísmicas, de drenaje y geomorfológicas del ámbito.

4. En las zonas de mayor vulnerabilidad ante lluvias torrenciales, los proyectos de transformación definirán las medidas de prevención de riesgos a adoptar durante las fases de ejecución de las obras, para asegurar la evacuación ordenada de las pluviales generadas y la retención de los materiales sueltos erosionados en las zonas de obra sin suficiente consolidación.

5. El diseño y dimensionado de infraestructuras y canalizaciones para el drenaje superficial de las aguas deberá evitar el depósito de sedimentos en su interior y no introducir perturbaciones significativas de las condiciones de desagüe de los cauces a que viertan.

6. Los taludes en desmonte y terraplén y las plataformas constructivas deberán ejecutarse aplicando técnicas de construcción sismorresistente.

7. Los taludes no rocosos con altura superior a los siete metros deberán ser objeto de análisis de riesgo de rotura si resultasen catastróficos los daños aguas abajo que de ello pudieran derivarse. Asimismo, dispondrán de medidas de control del drenaje, tanto en su base como en su zona superior, y serán objeto de actuaciones de consolidación y de tratamiento vegetal.

8. Los taludes con pendientes superiores al 15% quedarán adecuadamente protegidos por cubiertas vegetales herbáceas y/o arbustivas, salvo en el supuesto de taludes rocosos.

Artículo 80. Riesgos hídricos. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre

la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo la infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. (D)

2. Las Administraciones competentes para la autorización de la transformación del uso forestal y la implantación de invernaderos deberán valorar los efectos potenciales sobre la red de drenaje y su capacidad de evacuación, y sobre el espacio productivo aguas abajo. (D)

3. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía. La zona de servidumbre deberá clasificarse como suelo no urbanizable de especial protección o destinarse a espacio libre de uso y disfrute público en suelo no urbanizable. (D)

4. Los cauces, riberas y márgenes, y sus funciones de evacuación de avenidas deben estar amparados por una definición de usos que garantice la persistencia de sus condiciones de evacuación, tanto por sus características estructurales como por su nivel de conservación y mantenimiento. (D)

5. Los cauces que drenen suelos urbanizables, deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de 500 años de retorno. (D)

6. Las infraestructuras de drenaje evitarán los embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas. Sólo estarán permitidos los encauzamientos cerrados cuando se requiera para la defensa de los suelos urbanos frente a los riesgos de inundación. (D)

7. Las administraciones públicas competentes deberán abordar un programa de inversiones para eliminar los estrangulamientos derivados de actuaciones que hayan disminuido la sección del cauce. Siempre que sea posible estas modificaciones tenderán a reponer los cauces abiertos que hayan sido objeto de transformación anterior mediante embovedados o cubriciones. (D)

8. Las administraciones públicas competentes verificarán la capacidad de desagüe de los arroyos e infraestructuras de drenaje que atraviesan suelos urbanos y zonas pobladas expuestas a riesgos, así como los vinculados a los suelos urbanizables previstos, y analizarán el nivel de respuesta ante las avenidas extraordinarias. (D)

9. Se recomienda a los ayuntamientos del ámbito la realización de programas de actuaciones en cauce que contengan, al menos, lo siguiente: (R)

a) Inventario, estabilización y sellado de escombreras y vertederos.

b) Establecimiento de disposiciones preventivas referentes a la regulación de aterrazados agrícolas, movimientos de tierras y almacenamiento de vertidos y residuos.

c) Verificación técnica de las condiciones de evacuación de los cauces y elaboración, junto con la administración sectorial competente, de un programa integral de mantenimiento y conservación.

d) Adecuación, en cada municipio, del Plan de Emergencias municipal a la nueva situación y condiciones de riesgo conocidas.

10. En relación a lo establecido en la letra b) del apartado anterior, los instrumentos de desarrollo de las actuaciones urbanísticas y los proyectos de infraestructuras previstos en las distintas clases de suelo, además de las directrices contenidas al respecto en de esta normativa, contendrán lo siguiente: (D)

a) Estudios geotécnicos y del medio físico.

b) Ajustes y coherencia entre la ordenación de usos y las situaciones potenciales de riesgo.

c) Procedimientos para integrar las distintas fases de obras con la restauración faseada del medio.

d) Tratamientos de taludes y terraplenes, según materiales y características concretas.

Artículo 81. Zonas cautelares inundables. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general recogerán las Zonas cautelares sometidas a riesgo de inundación definidas en el Plano de Protección Territorial, así como los puntos de riesgos de inundación inventariados por la legislación sectorial competente.

2. Las zonas a las que se hace referencia en el apartado tendrán la consideración por el planeamiento urbanístico de sistema general de espacios libres o suelo no urbanizable de especial protección por la legislación específica, no admitiéndose ningún tipo de cerramientos que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas.

3. Las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación definidas por este Plan serán sustituidas por la delimitación de Zonas inundables que se elaboren por la administración competente y que se comunique oportunamente a los Ayuntamientos afectados. La nueva delimitación supondrá el ajuste del Plan sin necesidad de modificar el mismo.

4. Las Zonas inundables que delimite la administración competente estará definida exteriormente por la línea correspondiente a la avenida de 500 años de periodo de retorno. La administración competente deberá definir, asimismo, las zonas sometidas a riesgo cierto de inundaciones en el marco de las determinaciones de la legislación urbanística, a los efectos de la delimitación de los terrenos que deben clasificarse como suelo no urbanizable de especial protección por la legislación específica.

5. En las zonas inundables podrá autorizarse la ocupación de terrenos con fines urbanísticos cuando concurren las siguientes circunstancias:

a) Resulte inevitable por no haber alternativa técnica, económica o ambientalmente viable.

b) Se justifique la necesidad de la incorporación en relación al normal crecimiento del núcleo urbano.

c) El crecimiento sea contiguo a los suelos urbanos existentes.

6. A los efectos del apartado anterior las zonas inundables podrán incorporarse al proceso urbanístico, previo informe positivo de la administración competente en materia de aguas al estudio hidráulico que aporte el promotor de la actuación, en el que se demuestre que:

a) El riesgo medido principalmente en términos de calado de lámina de agua es fácilmente eliminable y las medidas de defensa y protección necesarias no tengan repercusiones negativas en otros suelos.

b) No se disminuye la capacidad de evacuación de los caudales de avenidas.

c) No se incrementa la superficie de la zona sometida a riesgo, ni la gravedad del mismo.

d) Se preserve, en su caso, la integración del cauce y las riberas en la trama urbana y se favorece el desarrollo de la vegetación de ribera.

7. Cuando, en virtud de las actuaciones realizadas para la eliminación del riesgo, se modifique la condición de inundabilidad de las zonas sometidas a riesgo de inundación, la administración competente en materia de aguas deberá comunicar la nueva delimitación al órgano competente en materia de ordenación del territorio y a los ayuntamientos afectados. Dicha modificación de límites se considerará ajuste del Plan sin que sea necesario proceder a su modificación. Los terrenos sobrantes de la nueva delimitación de las zonas inundables se incorporarán a las zonas propuestas por el Plan para los suelos limítrofes.

8. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario de las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial.

Artículo 82. Protección contra incendios forestales. (D)

1. En el contorno exterior de las zonas forestales arboladas no estará permitida en una banda de al menos 100 metros la localización de viviendas u otras edificaciones destinadas a uso público.

2. La clasificación de suelo urbanizable colindante a las zonas forestales arboladas deberán establecer una banda de al menos 100 metros en la que sólo se permitirán los sistemas de espacios libres.

3. Las actuaciones urbanísticas deberán prever en su diseño y ordenación las medidas destinadas a la prevención, lucha contra incendios y evacuación.

Artículo 83. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)

No estará permitida la localización de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos urbanos, o asimilables a urbanos, y de residuos especiales en las zonas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones o en aquéllas en que se puedan producir filtraciones a acuíferos, cursos de aguas, embalses y aguas marítimas.

TÍTULO CUARTO. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

Capítulo I. Infraestructuras básicas

Artículo 84. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con las infraestructuras básicas, la energía y los residuos sólidos los siguientes:

- a) Asegurar la prestación de servicios básicos a las áreas urbanas consolidadas y extender las redes para garantizar el suministro en cantidad y calidad en las áreas de crecimiento urbano.
- b) Diseñar y gestionar el ciclo del agua de acuerdo con los recursos del territorio, y en particular con la disponibilidad de recursos hídricos y la fragilidad del medio para la evacuación de residuos.
- c) Adecuar los trazados y tendidos de las redes a las características del territorio, y en especial a los recursos naturales y el paisaje.

Artículo 85. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras básicas. (D)

1. Las Administraciones Públicas y las empresas suministradoras, dentro de sus respectivas competencias, reservarán el suelo, programarán y ejecutarán las actuaciones previstas por este Plan.

2. Los instrumentos de planeamiento general deberán resolver la totalidad de las infraestructuras generales para cada municipio: red viaria, abastecimiento de agua, saneamiento, reutilización del agua reciclada, electricidad, telecomunicaciones y gas natural, y concretarán las etapas y los repartos de cargas a los suelos sectorizados que deberán garantizar su ejecución previamente a su desarrollo urbanístico.

3. El planeamiento urbanístico deberá prever y asignar las cargas de nuevas infraestructuras generales para garantizar el abastecimiento de agua y la evacuación de las aguas residuales hasta las estaciones depuradoras que en cada caso corresponda.

4. Las nuevas líneas eléctricas de tensiones iguales o superiores a 66 kV que discurran por el ámbito del presente Plan, lo harán preferentemente por los pasillos definidos, o bien ajustándose al trazado de otras infraestructuras existentes.

5. Las líneas que discurran por los suelos urbanizables podrán realizarse mediante tendidos de líneas aéreas de tensión igual o superior a 66 kV, hasta tanto no esté concluida la urbanización o se disponga de las cotas previstas en el proyecto de urbanización.

6. El planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta la planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica cuando éstas se ubiquen o discurran en suelo no urbanizable, así como en suelo urbano o urbanizable, precisando las posibles instalaciones, calificando adecuadamente los terrenos y estableciendo las reservas necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes.

7. Para las infraestructuras soterradas deberá reservarse una banda de 10 metros de ancho que discurrirá, preferentemente, por la zona de servidumbre de las carreteras y líneas férreas.

Capítulo II. Infraestructuras del ciclo del agua

Artículo 86. Determinaciones para el ciclo del agua. (D)

La planificación y gestión de las infraestructuras del ciclo del agua deberán considerar de manera integral el abastecimiento, utilización, depuración, reutilización de los recursos, desarrollando a los siguientes criterios generales:

- a) Se establecerá condiciones equivalentes de servicio (en cuanto a cantidad y calidad de los recursos) para la totalidad de los núcleos de población de la aglomeración.
- b) Se priorizará la gestión de la demanda dirigida a obtener la máxima rentabilidad en el uso urbano del agua, de manera compatible con la aplicación de la mejor tecnología disponible para el ahorro y la eficiencia en el consumo.
- c) Se completará la depuración de las aguas residuales urbanas en el conjunto de los núcleos, desarrollando en cada caso los sistemas de reutilización acordes con la normativa vigente.
- d) Se desarrollarán las interconexiones entre los sistemas supramunicipales de abastecimiento.
- e) Se favorecerá la gestión supramunicipal del ciclo integral del agua entre los municipios del Bajo Andarax.
- f) Se incorporarán las aguas residuales depuradas a la planificación y gestión de los recursos disponibles.
- g) Se procurará la interconexión de los sistemas de captación de aguas subterráneas con los sistemas de abastecimiento de aguas desaladas para garantizar el suministro.
- h) Las redes de saneamiento considerarán e implementarán las distintas alternativas de separación entre aguas pluviales, negras, grises y depuradas.

- i) Se utilizará cada recurso en función de las exigencias de calidad de cada uso y se favorecerá el uso del agua reciclada para riego de jardines y zonas verdes, así como la utilización de especies características xéricas o de bajos requerimientos hídricos.
- j) El saneamiento de los nuevos ámbitos de crecimiento propuestos por el planeamiento se ejecutará a través de redes separativas para la recogida de aguas pluviales y residuales. El dimensionamiento de las conducciones del nuevo ámbito, su acometida y la capacidad de la red existente deben posibilitar el transporte de los caudales extremos, de forma que se impida el alivio de caudales de agua al dominio público hidráulico sin previa depuración.
- k) Se fomentará el ahorro del agua. La jardinería será fundamentalmente de características xéricas o de bajos requerimientos hídricos. Cuando no se disponga de recursos hídricos reutilizados se minimizarán las superficies puestas en riego. Los riegos garantizarán el arraigo y las primeras etapas de crecimiento de las plantaciones y siembras realizadas así como su conservación en periodos de sequía.

Artículo 87. Red en alta de abastecimiento de agua. (D)

1. Se reforzará la capacidad de suministro de la red en alta en los municipios del Bajo Andarax con la incorporación de la desaladora de Almería a la red en alta de abastecimiento. A estos efectos, se promoverá la conexión reversible del sistema de abastecimiento de los Pozos de la Calderona y la desaladora de Almería con los depósitos de regulación de los municipios, a través del pasillo hidráulico del Andarax.
2. Las nuevas redes de abastecimiento en alta considerarán en su trazado la menor afección a los espacios especialmente protegidos por este Plan y deberán discurrir mediante galerías subterráneas.
3. Los trazados discurrirán preferentemente por la zona de afección de las carreteras de titularidad autonómica y provincial. Los instrumentos de planeamiento general deberán reservar una franja de 20 metros de ancho dentro de dicha zona de afección para la más correcta instalación de las conducciones. Esta reserva se efectuará cautelarmente hasta tanto no se efectúe la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

Artículo 88. Infraestructuras de saneamiento y depuración de aguas residuales. (N, D y R)

1. La actuación de las Administraciones Públicas en materia de saneamiento, estará dirigida, en el marco del Plan de Medio Ambiente de Andalucía, a mejorar las condiciones técnicas de depuración y de la calidad de los efluentes, permitiendo la reutilización de aguas depuradas, en coordinación con medios de implantación de la red específica de abastecimiento. (D)

2. Todos los núcleos de población del ámbito deberán depurar sus aguas residuales de acuerdo con la Directiva Comunitaria 91/271, con sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor. (N)

3. Se reforzará la capacidad de depuración de las aguas residuales de los municipios del Bajo Andarax mediante la incorporación de los vertidos de los núcleos a la depuradora del Bobar en Almería. A estos efectos, se promoverá la conexión de todos los núcleos al colector general que discurre por el pasillo hidráulico del Andarax. (D)

4. Las urbanizaciones, los núcleos secundarios de población, las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales, las instalaciones de alojamiento turístico, las instalaciones recreativas y las viviendas agrarias aisladas que se ubiquen en suelo no urbanizable no conectadas a los sistemas generales de depuración deberán contar con instalaciones de depuración de aguas residuales acordes con el volumen y carga contaminante de sus vertidos. (N)

5. Se recomienda que los sistemas de depuración de aguas residuales incorporen el tratamiento adecuado que posibilite la reutilización de la totalidad de los recursos procedentes de la depuración para riegos urbanos y/o agrícolas. (R)

6. Las áreas de oportunidad para actividades económicas contarán con instalaciones de tratamiento de las aguas residuales complementarias a las existentes en los municipios en que se localizan. (D)

7. A los colectores generales de saneamiento le serán de aplicación las determinaciones establecidas en los apartados 2 y 3 del Artículo 87. (D)

8. El planeamiento general de Almería deberá prever la reserva de suelo para la ampliación de la EDAR existente del Bobar. (D)

9. El planeamiento municipal de Níjar deberá prever en el entorno del paraje del Cautivo una reserva de suelo para la sustitución de la EDAR que da servicio al Campo de Níjar, actualmente saturada. (D)

Artículo 89. Pasillo hidráulico del Bajo Andarax. (D)

Los municipios del Bajo Andarax, junto con Almería, deberán prever en su planeamiento el trazado de la red general de abastecimiento del Bajo Andarax que conecte de forma reversible los sistemas de abastecimiento de los Pozos de la Calderona y la desaladora de Almería con los depósitos de regulación de los municipios. Este pasillo incorporará, igualmente, una red de saneamiento que conecte los distintos municipios con la planta depuradora del Bobar, en Almería, o en su defecto, con la ubicación planeada para su ampliación. Los instrumentos de planeamiento general de estos municipios concretarán estos trazados, coordinando sus propuestas.

Capítulo III. Infraestructuras energéticas y de telecomunicación

Artículo 90. Objetivos. (N)

1. En relación con las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones, son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Garantizar el abastecimiento energético y la cobertura de los servicios de telecomunicaciones con calidad y capacidad adecuadas, para las áreas urbanas consolidadas, los nuevos crecimientos urbanos y las actividades productivas de la aglomeración.
- b) Integrar las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones en el territorio de la aglomeración y disminuir su impacto sobre los recursos naturales y el paisaje.
- c) Impulsar el aprovechamiento de las energías renovables y de todas aquellas medidas que favorezcan el ahorro y la eficiencia energética.

Artículo 91. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras energéticas. (D y R)

1. Las nuevas líneas eléctricas para el transporte en alta tensión a tensiones iguales o superiores a 220 kV, y las de distribución a tensiones iguales o superiores a 66 kV que discurran por el ámbito del presente Plan, lo harán, preferentemente, asociadas a corredores de infraestructuras ya existentes. (D)

2. Las nuevas líneas eléctricas o modificaciones de las existentes, excepto las que consistan en sustituir trazados aéreos por enterrados, no podrán afectar al Corredor Litoral, salvo que, no existiendo otra alternativa posible, se garantice la preservación ambiental y paisajística de estos espacios. (D)

3. Se recomienda que las nuevas líneas eléctricas que deban atravesar el espacio libre de la Vega del Andarax se concentren en un único paso o se localicen adyacentes a los tendidos ya existentes, con el fin de minimizar el impacto paisajístico que representa el cruce de los tendidos por este ámbito. (R)

4. Los nuevos tendidos eléctricos garantizarán la preservación ambiental y paisajística de los espacios por los que discurran y se trazarán, preferentemente por los pasillos establecidos a tales efectos o, en su defecto, por las zonas que supongan menor impacto. (D)

Artículo 92. Integración paisajística de los tendidos y subestaciones eléctricas. (D)

1. Los proyectos de tendidos eléctricos deberán incorporar un análisis de alternativas de trazado en el que se justifique la incidencia paisajística de la elección propuesta, con el fin de evitar el deterioro en aquellos lugares que, por su valor geológico, topográfico, antropológico, botánico o simple-

mente estético, presentan un equilibrio de formas, líneas, colores, entorno, etc.

2. Los proyectos técnicos de tendidos eléctricos deberán considerar los siguientes criterios de integración en el paisaje:

- a) Se adaptarán a las formas del relieve.
- b) Se evitarán los trazados aéreos siguiendo las líneas de máxima pendiente y las zonas arboladas, procurando que su recorrido discurra por las depresiones y partes más bajas del relieve.
- c) Los trazados aéreos se efectuarán preferentemente paralelos a las infraestructuras viarias y ferroviarias y a los límites parcelarios.
- d) Los trazados subterráneos se realizarán, cuando ello sea posible, bajo trazados lineales ya existentes (vial, conducciones de infraestructuras básicas, etc.).

3. Se evitarán los desmontes y se minimizarán los movimientos de tierra. Las patas de los apoyos deberán adaptarse al terreno y se efectuará la revegetación de las zonas alteradas, cumpliendo en todo caso las restricciones en materia de prevención de incendios forestales.

4. Los Planes Generales solicitarán a las compañías la ejecución de medidas para la integración paisajística y ambiental de las subestaciones de su competencia, con el fin de mejorar sus condiciones de percepción visual y acústica.

Artículo 93. Trazado de la Red de Gas y de Productos Líquidos Derivados del Petróleo. (D)

Se propiciará la ejecución de infraestructuras de distribución para la gasificación de los núcleos cabeceras municipales aún no incluidos en la red de gas.

Artículo 94. Energías Renovables. (N y D)

1. Los instrumentos de planeamiento general y las ordenanzas de edificación establecerán las medidas necesarias para facilitar el aprovechamiento de las energías renovables y minimizar su impacto paisajístico. (D)

2. El planeamiento urbanístico adoptará las medidas necesarias para que los nuevos desarrollos cuenten con medios propios de generación de energía a partir de fuentes renovables que proporcionen el mayor nivel posible de autosuficiencia. (D)

3. A excepción de las instalaciones autorizadas por la administración competente a la entrada en vigor del presente Plan no estarán permitidas las instalaciones de generación de energía termosolar, así como los generadores eólicos y las instalaciones de energía fotovoltaica, en el corredor litoral, y en Zonas de Protección Territorial de la Serrata de Nijar y el Campillo de Gata. (N)

4. Se excluyen de la prohibición señalada en el apartado anterior las siguientes instalaciones: (N)

a) Los parques mini eólicos y micro eólicos y la repotenciación de los existentes.

b) Las instalaciones de energía fotovoltaica ubicadas en cubiertas o fachadas de construcciones fijas, cerradas, hechas de materiales resistentes, dedicadas a usos residencial, de servicios, comercial o industrial, incluidas las de carácter agropecuario.

c) Las instalaciones que estén ubicadas sobre estructuras fijas de soporte que tengan por objeto un uso de cubierta de aparcamiento o para la creación de zonas de sombra, en ambos casos de áreas dedicadas a alguno de los usos señalados en el apartado anterior, y se encuentren ubicadas en una parcela con referencia catastral urbana.

d) El resto de las instalaciones de energía renovable, destinadas a prestar servicio a las actuaciones de interés público que pudieran autorizarse en suelo no urbanizable o las que tengan por objeto el abastecimiento de los suelos urbanos próximos.

5. Los instrumentos de planeamiento general a fin de no condicionar la localización futura de los desarrollos urbanísticos podrán determinar justificadamente aquellos suelos en los que sea de aplicación criterios específicos de implantación de energías renovables en consonancia con lo establecido en este Plan. (D)

6. Los parques eólicos, las instalaciones de energía termosolar y las instalaciones fotovoltaicas con una superficie de instalación sobre el suelo superiores a 2.000 m² incorporarán un estudio paisajístico que determine sus efectos, incluyendo, como mínimo, las vistas desde los núcleos urbanos y zonas de concentración de población más próximos y desde los puntos más cercanos de las carreteras principales, así como las medidas adoptadas de integración paisajística en el entorno. (D)

Artículo 95. Determinaciones para la localización de instalaciones de telecomunicación. (N, D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las medidas necesarias para garantizar la cobertura de servicios de telecomunicaciones a la población en las condiciones establecidas por la normativa sectorial y preverán estas infraestructuras en los nuevos desarrollos urbanos y en las actuaciones de reforma interior. (D)

2. Salvo que la consejería competente en materia de telecomunicaciones determine que no exista otra alternativa viable, no estará permitido el emplazamiento de nuevas instalaciones de telecomunicación en: (N)

a) Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.

b) Los Recursos culturales de interés territorial identificados por este Plan y sus perímetros de protección, así como los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general y sus áreas de protección y de influencia.

c) El corredor litoral.

3. La instalación de infraestructuras de telecomunicaciones procurarán el mínimo impacto ambiental o paisajístico al entorno en que se ubican, procurando la utilización de materiales constructivos, colores y sistemas de camuflaje que limiten su impacto visual. (D)

4. En la construcción de infraestructuras de telecomunicaciones se preverá la posibilidad de utilización compartida, procurando el aprovechamiento del dominio público, en los casos que sea técnicamente viable, y la minimización de su impacto visual. (N)

5. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento general establezcan las determinaciones para la eliminación, en su caso, o el reagrupamiento de las instalaciones ya existentes de telefonía móvil, en soportes compartidos en los lugares y espacios a que se hace referencia en el apartado 2 de este artículo. (R)

Capítulo IV. Instalaciones de residuos sólidos urbanos y agrícolas

Artículo 96. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con las instalaciones de gestión de residuos los siguientes:

a) Garantizar un sistema de gestión de residuos urbanos inertes y agrícolas adecuado, en cantidad y calidad.

b) Contribuir a la sostenibilidad territorial de la aglomeración aumentando las tasas de reutilización y reciclaje de los residuos.

c) Minimizar la contaminación ambiental y la incidencia de las instalaciones de gestión de residuos.

Artículo 97. Gestión de Residuos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer las áreas más adecuadas para la localización de centros de transferencia de residuos urbanos de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Se localizarán a la distancia necesaria de los centros urbanos, de las áreas turísticas y de los equipamientos para que, conjuntamente con las medidas de control establecidas por la legislación sectorial, se garantice la adecuada protección del medio ambiente y de la salud de las personas.

- b) Se ubicarán en suelo no urbanizable no sometido a ningún tipo de protección y fuera de las áreas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones establecidas en este Plan.
 - c) El reciclado de escombros se integrará funcionalmente con el acondicionamiento de escombreras, sellado de vertederos y recuperación de canteras.
 - d) La localización de vertederos se realizará en atención a la característica de los suelos, la extensión del acuífero subterráneo y la fragilidad del paisaje. Estas instalaciones deberán situarse en lugares no visibles desde las áreas residenciales y desde las carreteras principales de la aglomeración y su localización deberá garantizar la estanqueidad de los terrenos y la inclusión en un ámbito visual cerrado alejado de líneas de cumbres, cauces y vaguadas abiertas.
2. Los centros de transferencias y tratamiento de residuos dispondrán de sistemas que eviten filtraciones y vertidos a acuíferos, cursos de aguas y aguas marinas.
 3. Los municipios facilitarán la reserva de los suelos necesarios para la localización de estas instalaciones.
 4. En las instalaciones destinadas a la recepción de enseres domésticos, escombros y restos de obras, el apilamiento de materiales no superará los cinco metros de altura desde la rasante natural del terreno.
 5. Todas las instalaciones deberán estar valladas y rodeadas por una pantalla visual, que será vegetal en aquellos casos en los que esto resulte compatible con el paisaje del entorno, que minimice su impacto paisajístico.
 6. Las condiciones establecidas en este artículo tienen carácter complementario a la legislación sectorial en materia de localización y funcionamiento de las instalaciones de gestión de residuos.

ANEJOS A LA NORMATIVA

1P. ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA (ZAL) EN ALMERÍA

Municipio: Almería

Superficie: 100 ha

Planeamiento vigente: PGOU aprobación definitiva BOJA 16/07/1998

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

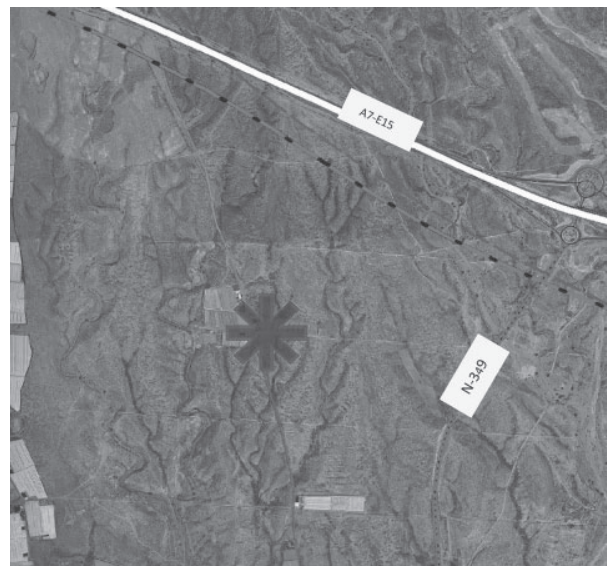
Justificación:

El Área de Oportunidad Logística en Almería se justifica por el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado en 2008, que recoge las actuaciones definidas en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía y, entre ellas, el nodo logístico de Almería. Dicho nodo cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. La autoridad portuaria viene desarrollando desde los últimos años una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto.

En el marco de la estrategia de la Autoridad Portuaria y el PISTA se han seleccionado los enclaves de Almería y Níjar. La futura línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia abre grandes posibilidades para la implantación de las mismas.

Criterios de actuación:

1. Los bordes del área serán al norte los ejes de la A-7 y la futura línea de ferrocarril Almería-Murcia, al este por la N-349.
2. De acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, es necesario redactar, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro.
3. El planeamiento de desarrollo deberá ajustar con precisión el contorno del área, cumpliendo con las siguientes condiciones:
 - Apoyarse en elementos geográficos (ramblas, vías pecuarias, inflexiones de pendiente, etc.) y, de manera preferente, ocupar los suelos más alterados.
 - El límite sur del ámbito lo constituirá la reserva para la prolongación de la Vía Intermedia prevista en el presente Plan.
4. El planeamiento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico. Se tendrá en cuenta la vinculación al corredor ferroviario de alta velocidad Murcia-Almería y los accesos a través de la autovía A-7 y la carretera N-349.



5. Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso.

6. Se cuidará especialmente el diseño de las fachadas exteriores, especialmente la orientada hacia la A-7 y el corredor ferroviario ordenándose teniendo en cuenta criterios paisajísticos y tratando de localizar en estas zonas los usos que conlleven soluciones arquitectónicas de mayor calidad.

7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, siempre que representen una edificabilidad máxima del 10 % de total, a excepción de las grandes superficies minoristas.

8. Se garantizarán corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela para facilitar la escorrentía natural y con el fin de facilitar la conexión del espacio litoral y la Sierra Alhambilla.

2P. ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICO PRODUCTIVA (ZAL) EN NÍJAR

Municipio: Níjar

Superficie: 310 ha

Planeamiento vigente: NNSS aprobación definitiva BOP 05/06/1996

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

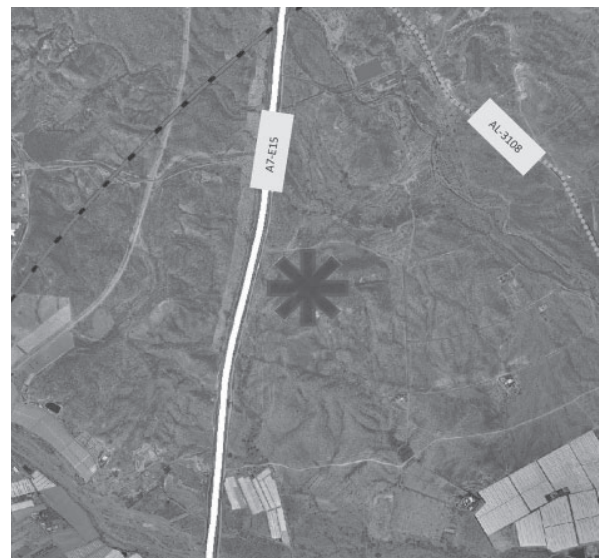
Este Área de Oportunidad se justifica desde el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado en 2008 que recoge las actuaciones definidas en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía y, entre ellas, el nodo logístico de Almería, nodo que cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráficos y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La futura línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia abre grandes posibilidades para la implantación de las mismas.

En el marco de la estrategia de la Autoridad Portuaria y el PISTA se han seleccionado los enclaves de Almería y Níjar. Ambos cuentan con excelentes condiciones de accesibilidad externa garantizada por la A-7 y ubicación estratégica para dar servicio en tres niveles: local, supramunicipal para el conjunto de la aglomeración y territorial como parte de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.

En el caso de Níjar el enclave propuesto para el área de oportunidad se justifica además en la proximidad al enlace con la carretera N-341 que articula la conexión al núcleo de Carboneras.

Criterios de actuación:

1. El Área de Oportunidad para actividades económicas de Níjar, vinculada al área de actividades económicas de Almería, se divide en dos subzonas. La subzona sur, asociada de forma prioritaria a actividades de carácter logístico vinculadas al Puerto y la subzona norte, con destino para actividades económicas con carácter general. Entre ambas se posibilitará la conexión viaria.
2. El desarrollo se realiza de acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001, de 4 de junio por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por lo cual se está redactando, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro.
3. El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: las Ramblas de Cambronral, Inox y Rodenas, los ejes viarios de la AL3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería-Murcia.
4. El planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo entre otros, con los siguientes objetivos:



- Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos, dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética.
 - Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna.
5. El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.
 6. Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso, y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas, en especial el collado de las Ródenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan.
 7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, a excepción de las grandes superficies minoristas.
 8. Los corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela o de borde facilitarán la escorrentía natural.

3P. ÁREA DE OPORTUNIDAD ECONÓMICA EN ALMERÍA (KILÓMETRO 21)

Municipio: Almería

Superficie: 100 ha

Planeamiento vigente: PGOU aprobación definitiva BOJA
16/07/1998

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

Este Área de Oportunidad se justifica desde la necesidad de creación en el municipio de Almería de una estructura espacial de suficiente entidad para atender los usos relacionados con las actividades económicas de diversa índole. El Kilómetro 21, nombre con el que se reconoce el área de actuación, constituye un espacio potencialmente nodal de carácter estratégico vinculado al enlace de la autovía A-7 con la carretera AL-3111 y con la AL-3112, uno de los viales que actúa como puerta del Parque Natural Cabo de Gata.

El entorno presenta una implantación creciente de instalaciones industriales, almacenaje, venta y distribución, sin reglas precisas de funcionamiento y con baja calidad ambiental. Se identifica por tanto en este Área un ámbito potencial para propiciar una ordenación equilibrada y compatible de los usos productivos actuales y futuros. A través de la activación de un Área de Oportunidad para Actividades Económicas se pretende impulsar la creación de una estructura espacial ordenada y suficiente que permita catalizar las iniciativas y convertirse en nodo estratégico cualificado del municipio de Almería y, por tanto, de la aglomeración.

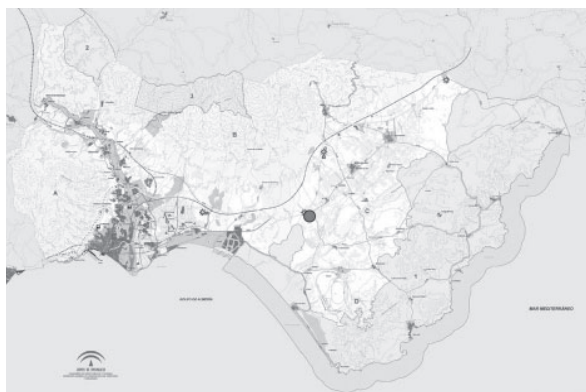
Criterios de actuación:

1. El planeamiento municipal o documento de desarrollo urbanístico establecido, deberá ajustar con precisión el contorno del área, cumpliendo las siguientes condiciones:

- Concretar el límite apoyándose en elementos geográficos (rambla del Maltés, inflexiones de pendiente, etc).
- Apoyarse de manera preferente en los suelos más transformados por la agricultura intensiva.
- El límite norte del área de oportunidad lo constituirá la autovía A-7.
- Se integrará al área la Rambla del Maltes que discurre en el sector oeste.

2. Debido a que el área se localiza sobre uno de los principales ejes de acceso al Parque Natural Cabo de Gata, se convierte en un espacio demandante de soluciones especialmente cualificadas, tanto de la edificación como del viario principal y espacios públicos, especialmente aquellos que representen un paso obligado.

3. Se introducirán corredores verdes al interior de la parcela con el fin de materializar la conexión de las zonas de protección territorial del norte de la autovía con el Parque Natural Cabo de Gata.



4. Se podrán incorporar usos comerciales en edificio exclusivo en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, a excepción de las grandes superficies minoristas.

5. El planeamiento general o documento de desarrollo urbanístico designado, deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de las infraestructuras viarias supramunicipales en que se apoya (A-7, AL-3112 y AL-3111), aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.

6. La solución y diseño del borde edificado hacia la A-7 deberá ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos a modo de industria-escaparate, dado que se configura como fachada principal de la actuación.

4P. ÁREA DE OPORTUNIDAD ECONÓMICA EN VENTA DEL POBRE

Municipio: Níjar

Superficie: 100 ha

Planeamiento vigente: NNSS aprobación definitiva BOP 05/06/1996

Clasificación del suelo: Suelo No Urbanizable

Justificación:

Este Área de Oportunidad se justifica desde la necesidad de creación en el municipio de Níjar de una estructura espacial de suficiente entidad para atender los usos relacionados con las actividades económicas de diversa índole.

La Venta del Pobre constituye un enclave estratégico como espacio nodal vinculado a la A-7, en relación directa con el Puerto de Carboneras a través de la carretera N-341, lo que le convierte en un espacio de oportunidad transfronterizo para un ámbito de influencia de carácter supramunicipal.

El entorno presenta una creciente implantación de instalaciones industriales, almacenaje, venta y distribución, de forma desestructurada y carente de identidad, pero ya reconocidas y clasificadas por el planeamiento vigente.

A través de la activación de un Área de Oportunidad para Actividades Económicas se pretende impulsar la creación de una estructura espacial ordenada y suficiente que permita catalizar las iniciativas y convertirse en un nuevo nodo periférico.

Criterios de actuación:

1. El planeamiento municipal o documento de desarrollo urbanístico establecido, deberá ajustar con precisión el contorno del área, cumpliendo las siguientes condiciones:

- Concretar el límite apoyándose en elementos geográficos (ramblas, vías pecuarias, inflexiones de pendiente, etc).
- Apoyarse de manera preferente en los suelos más transformados por la agricultura intensiva.
- El límite norte del Área de Oportunidad lo constituirá la autovía A-7; al sur las estribaciones del Cerro Gordo y el núcleo de Haza del Maduro.

2. El desarrollo del área atenderá a su localización periférica que lo convierte en puerta de entrada al espacio de la aglomeración de Almería y por tanto lugar representativo de la misma.

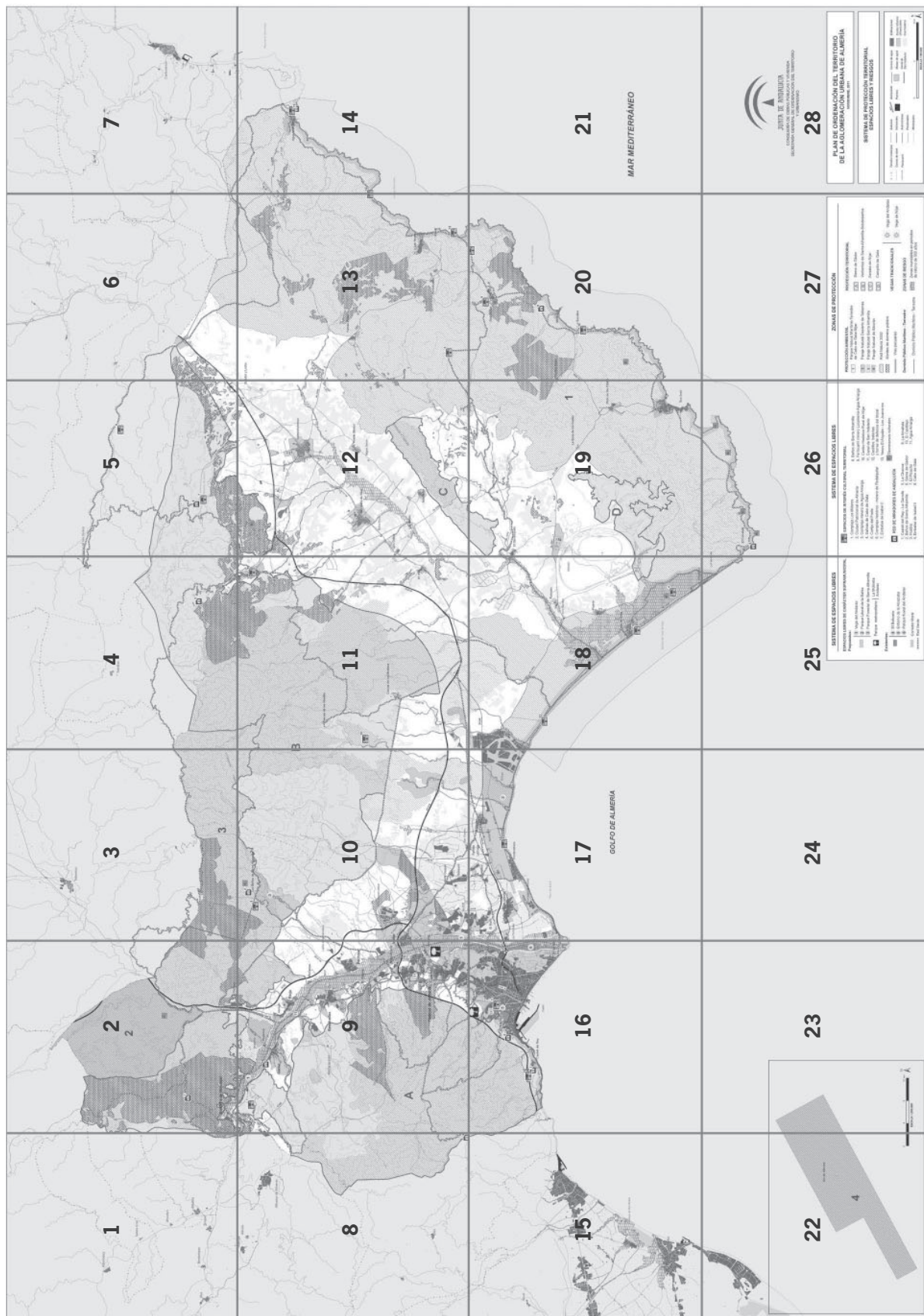
3. El planeamiento deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de las infraestructuras viarias supramunicipales en que se apoya (A-7 y N-341), aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.

4. Se introducirán corredores verdes al interior de la parcela para formalizar la conexión de las zonas de protección territorial del norte de la autovía con el Parque Natural Cabo de Gata.



5. Se podrán incorporar usos comerciales en edificio exclusivo en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, siempre que representen una edificabilidad máxima del 10 % de total, a excepción de las grandes superficies minoristas.

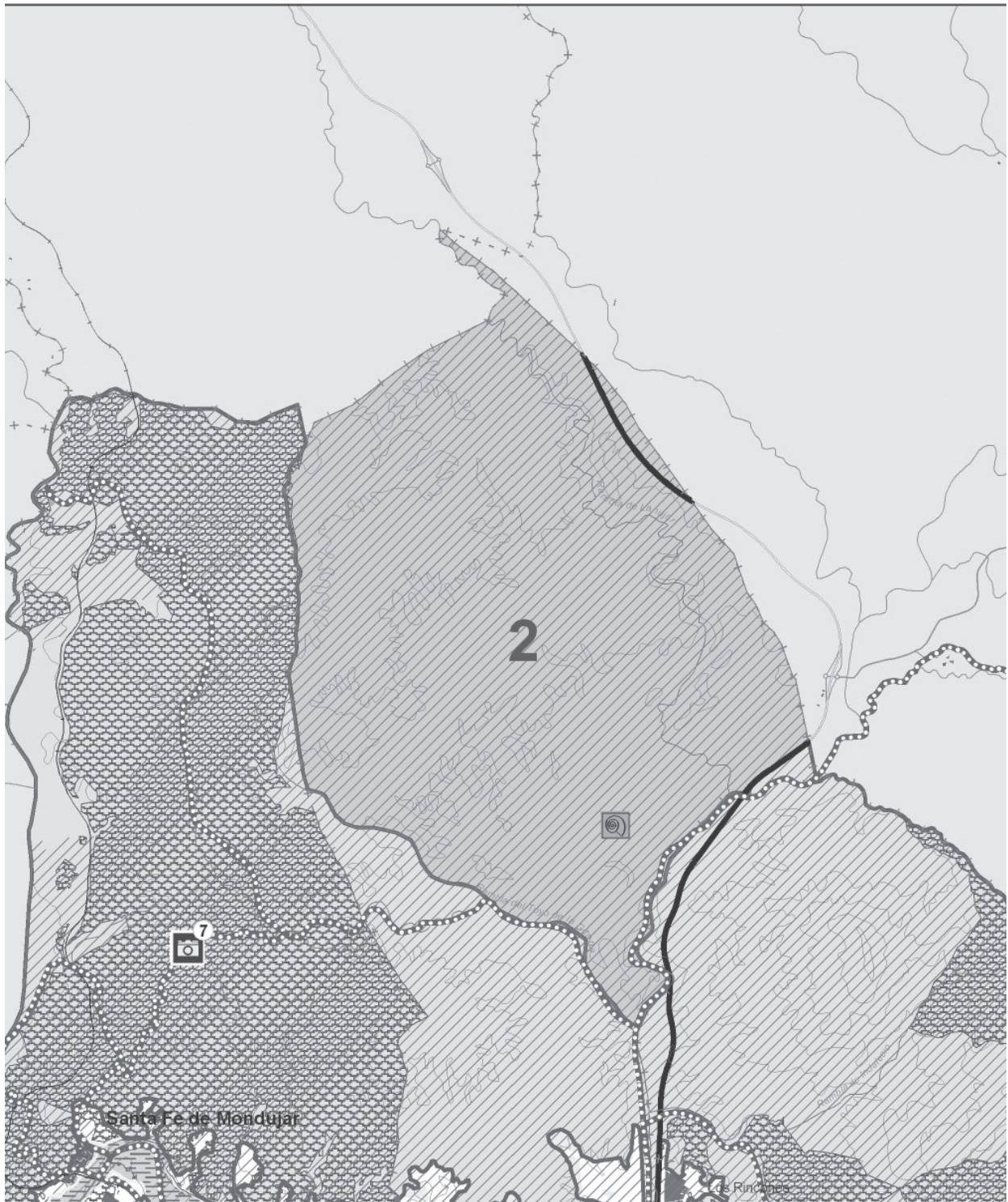
6. La fachada hacia la A-7 se ordenará como fachada paisajística, recalificando, si fuera necesario, las edificaciones existentes.



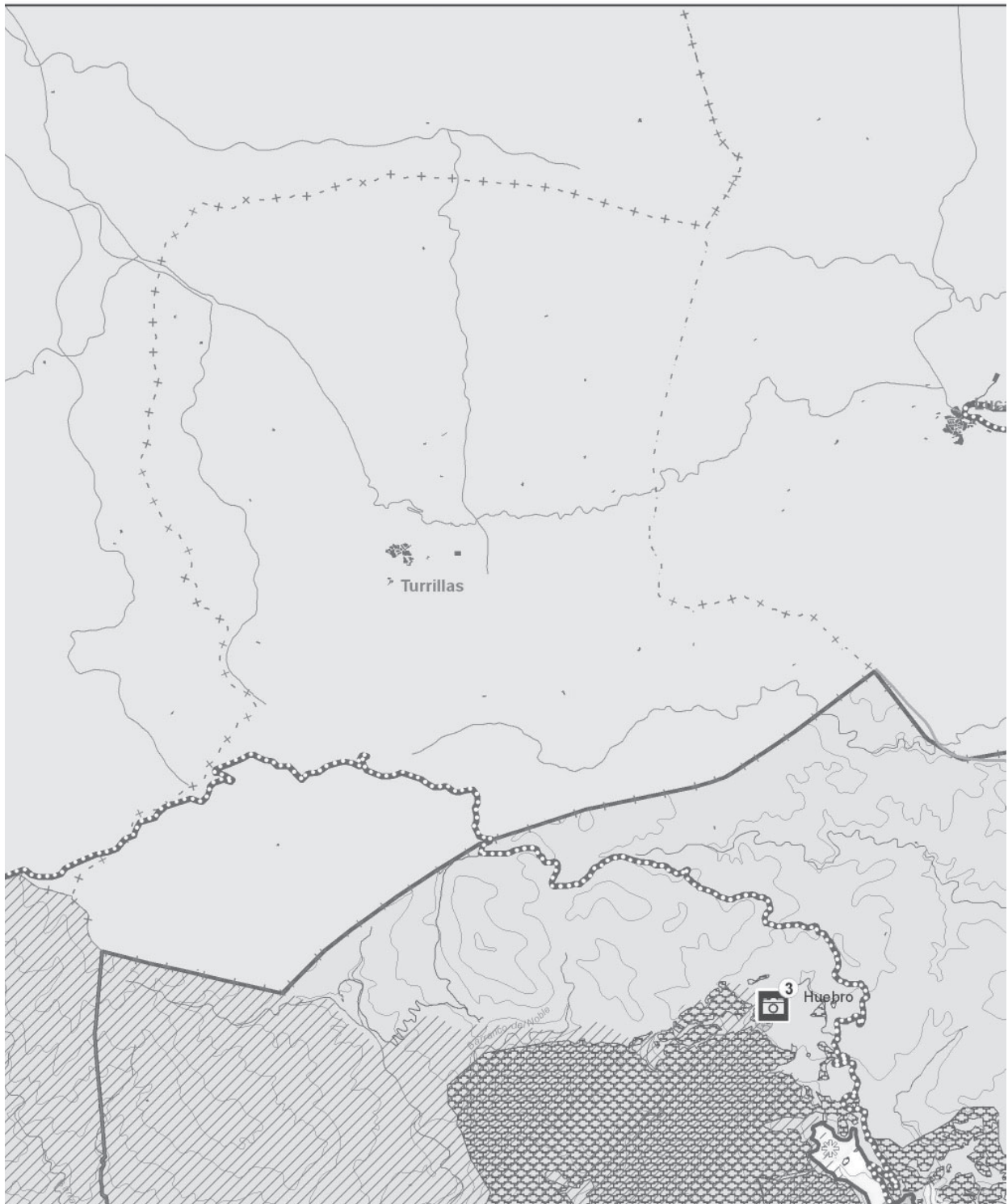
SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL, ESPACIOS LIBRES Y RIESGOS

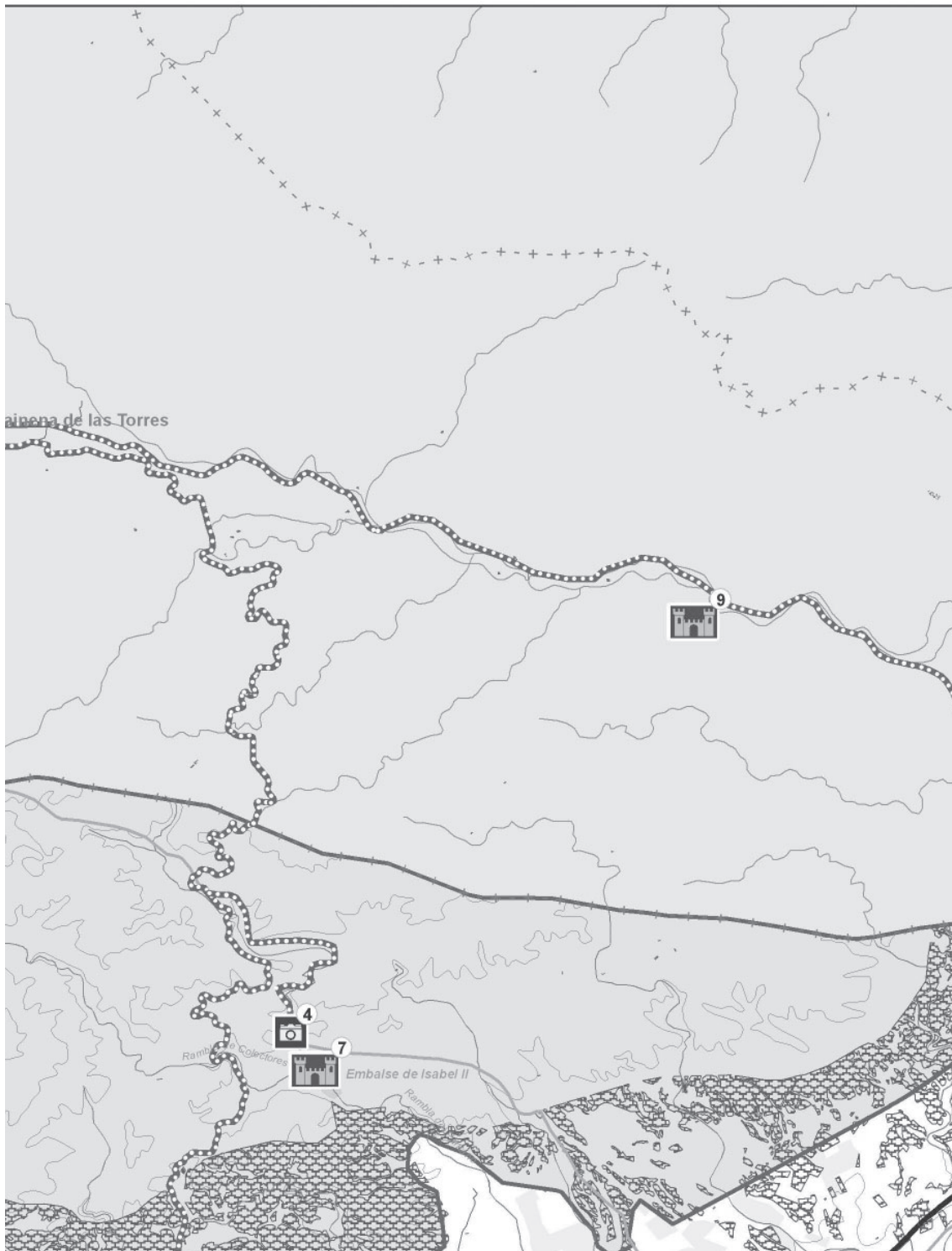
Mapa llave

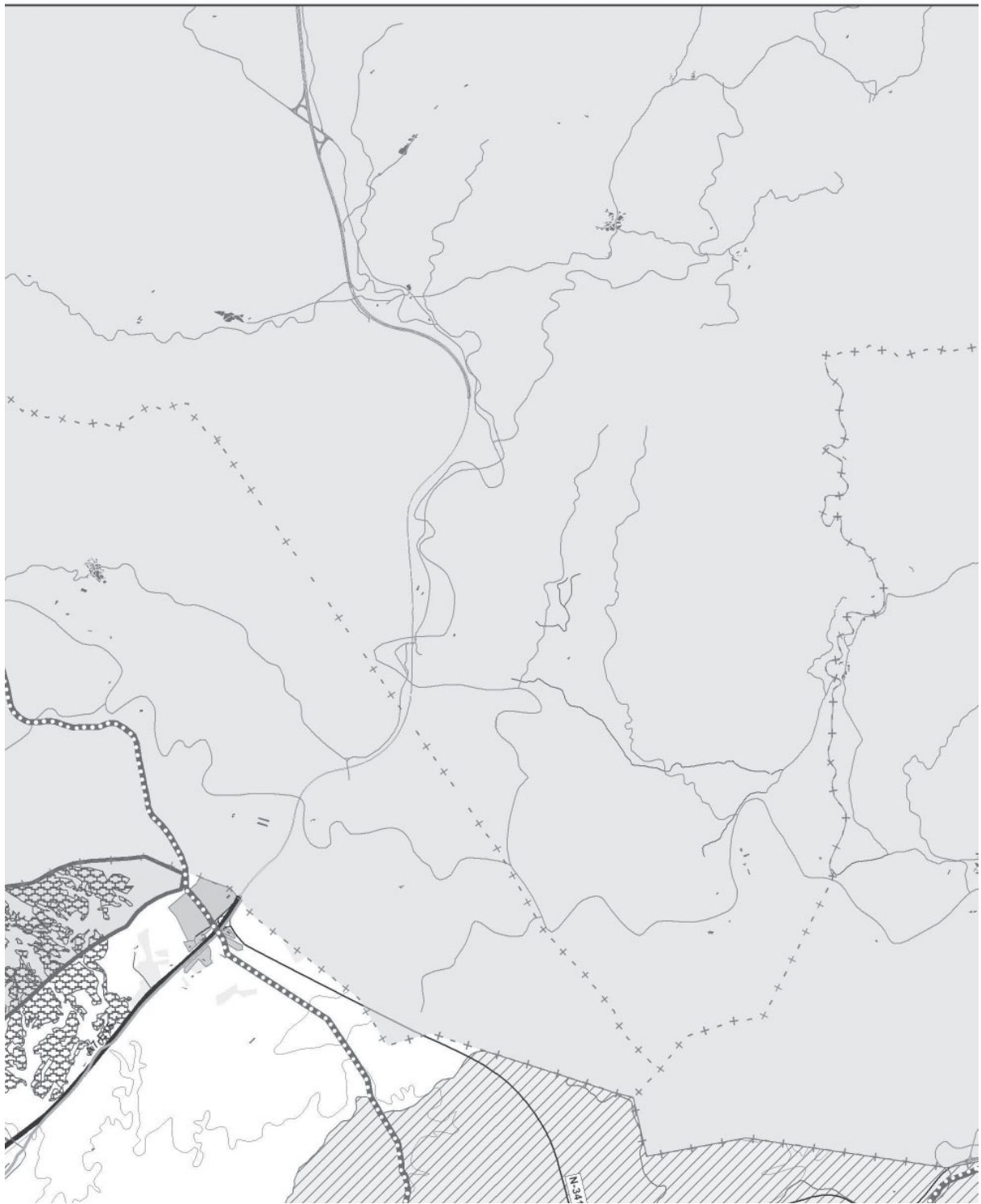


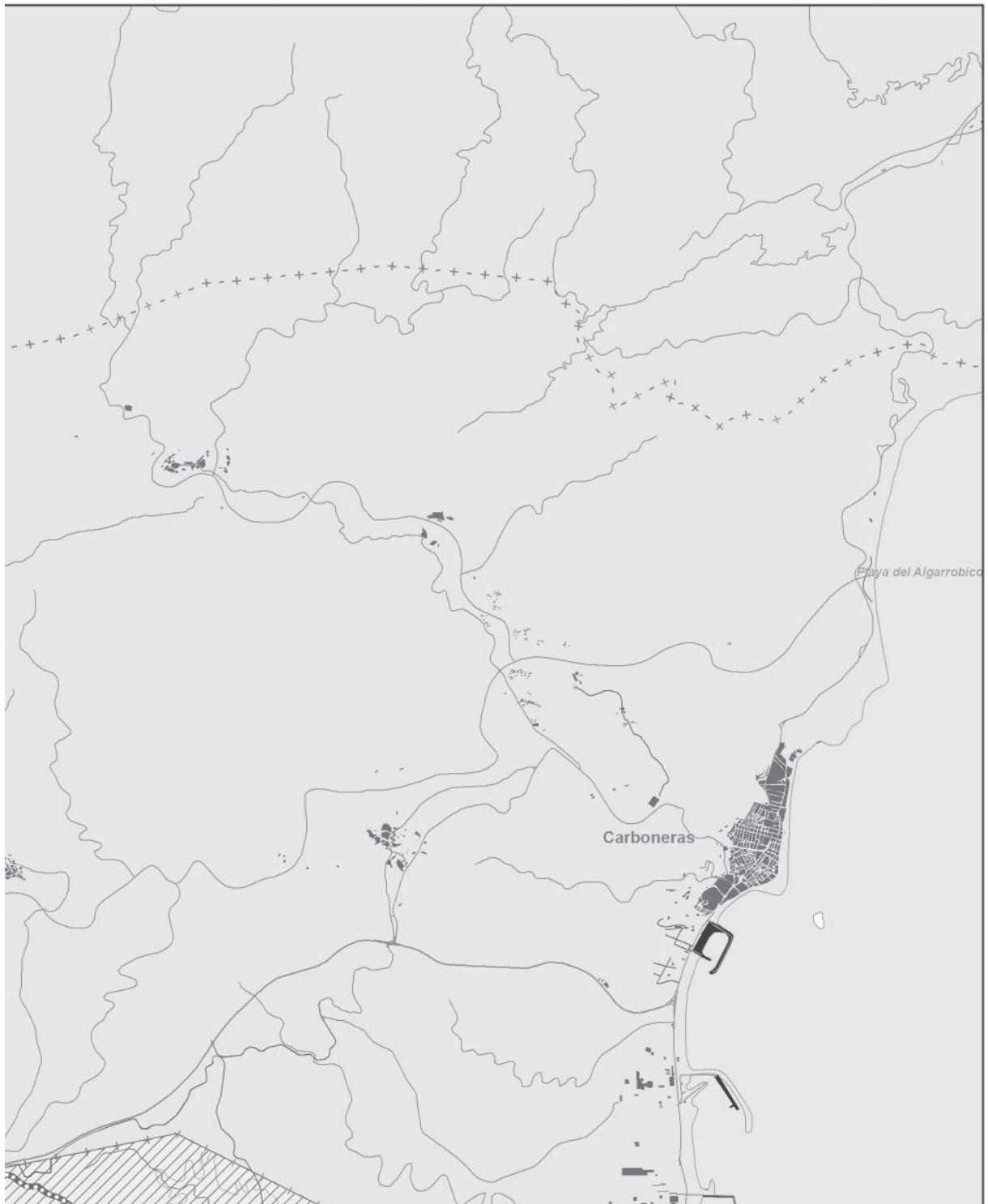


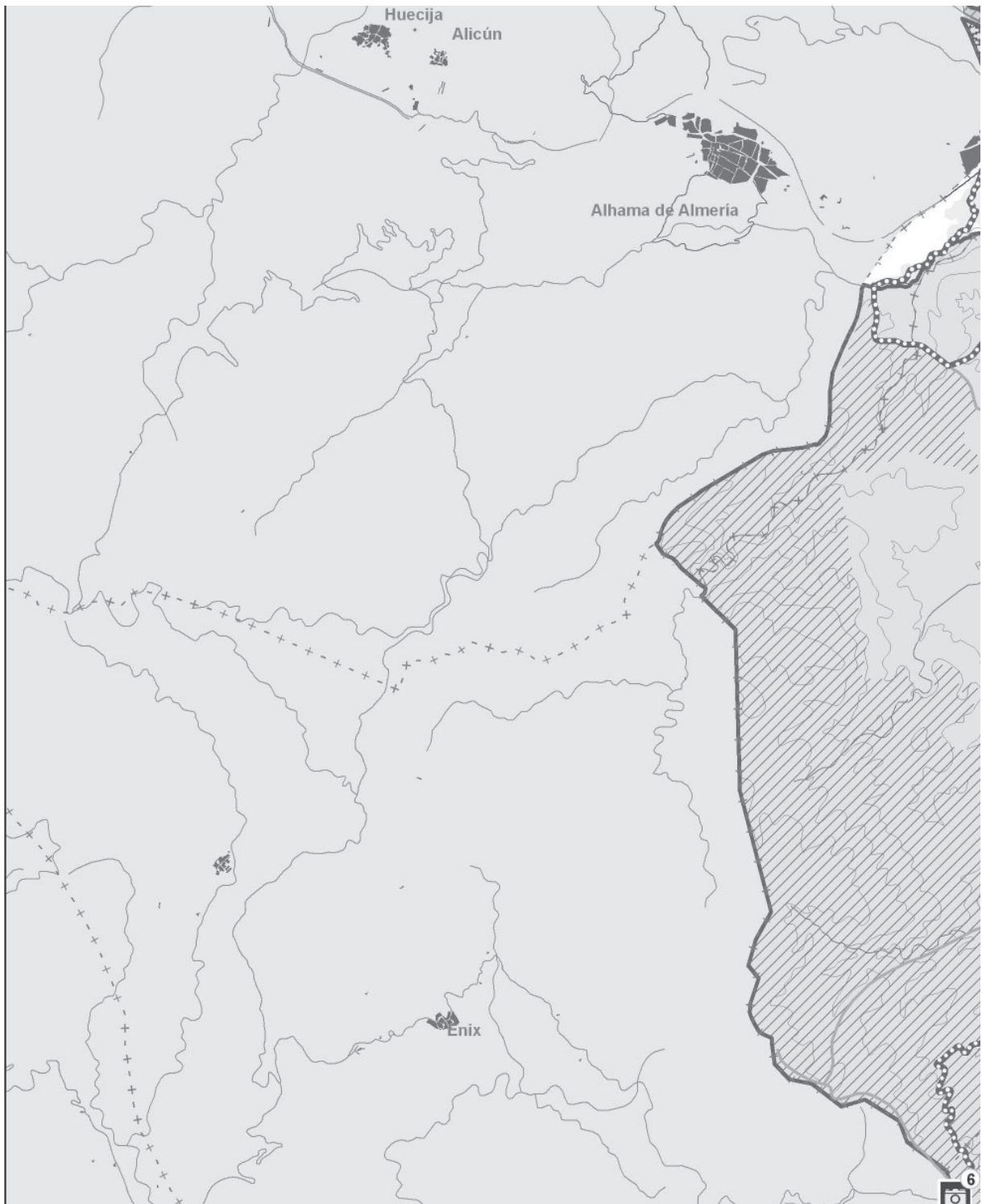


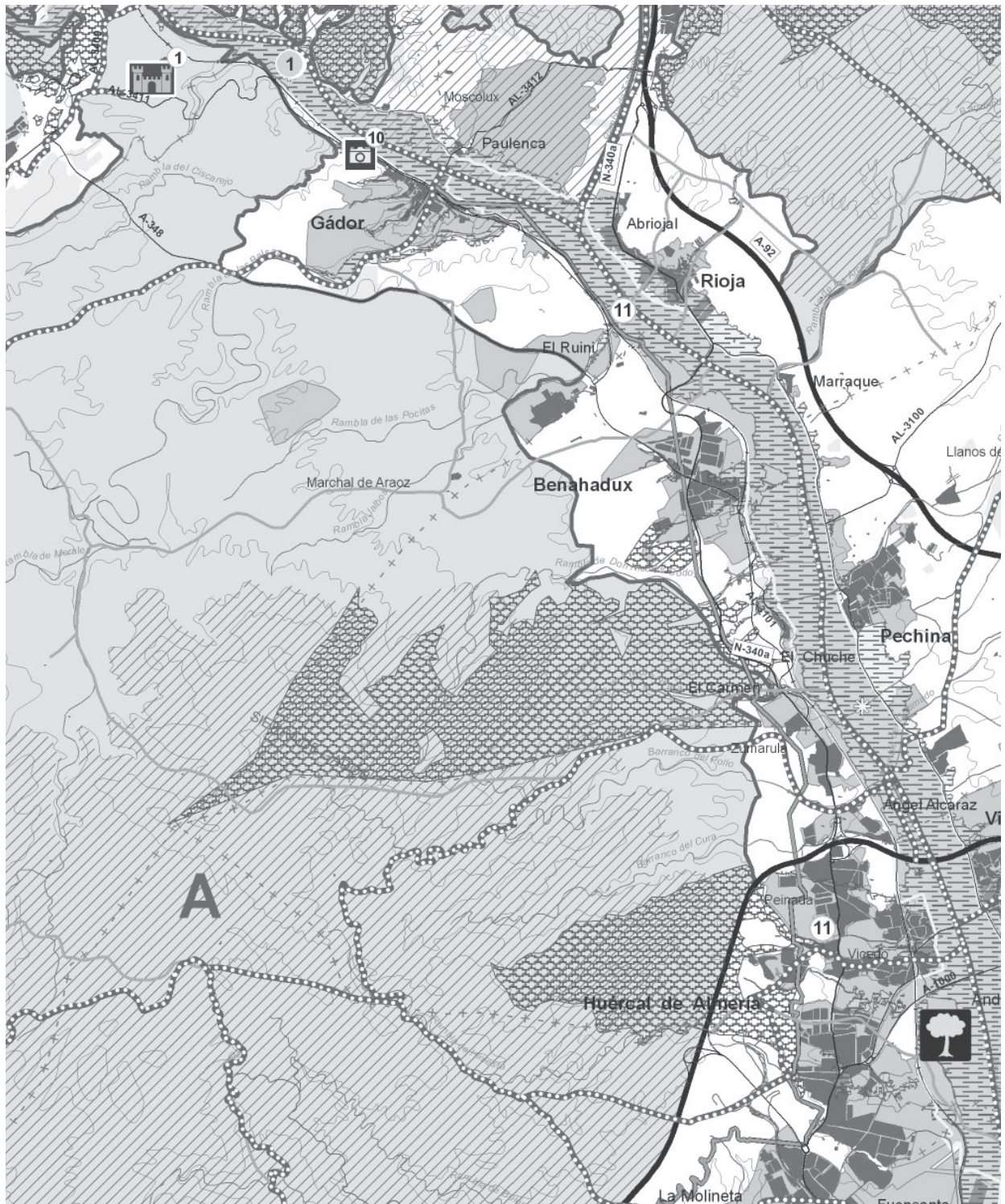


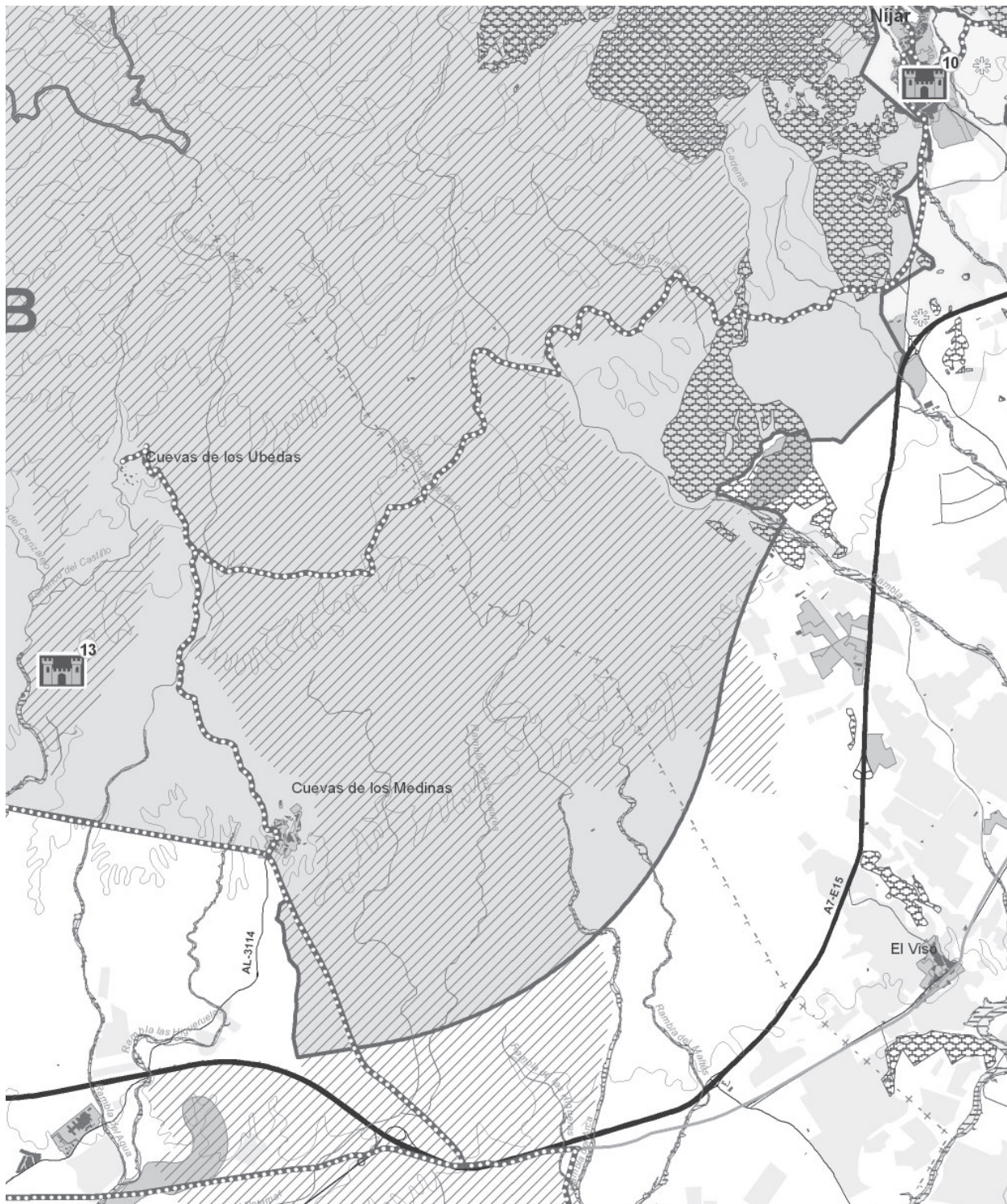


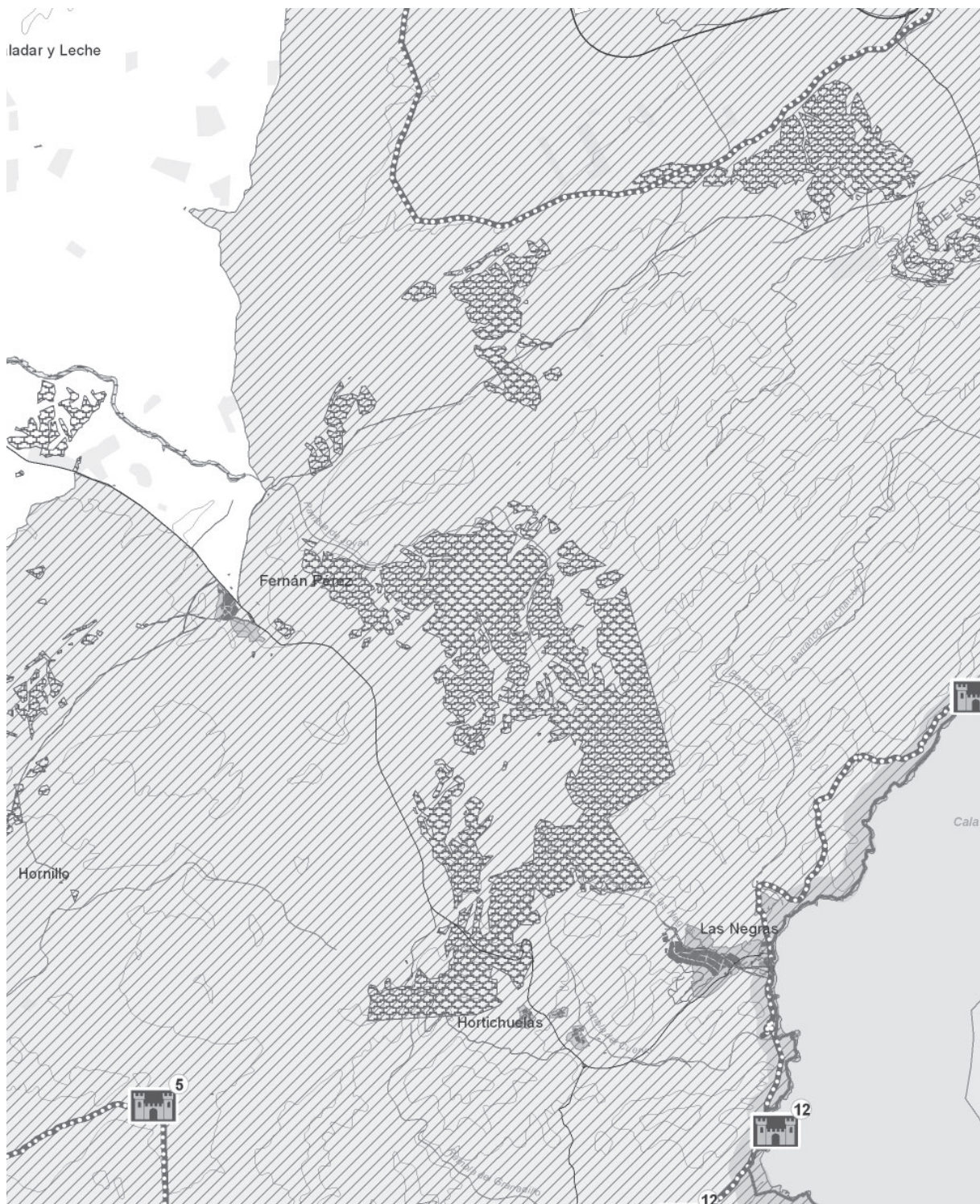






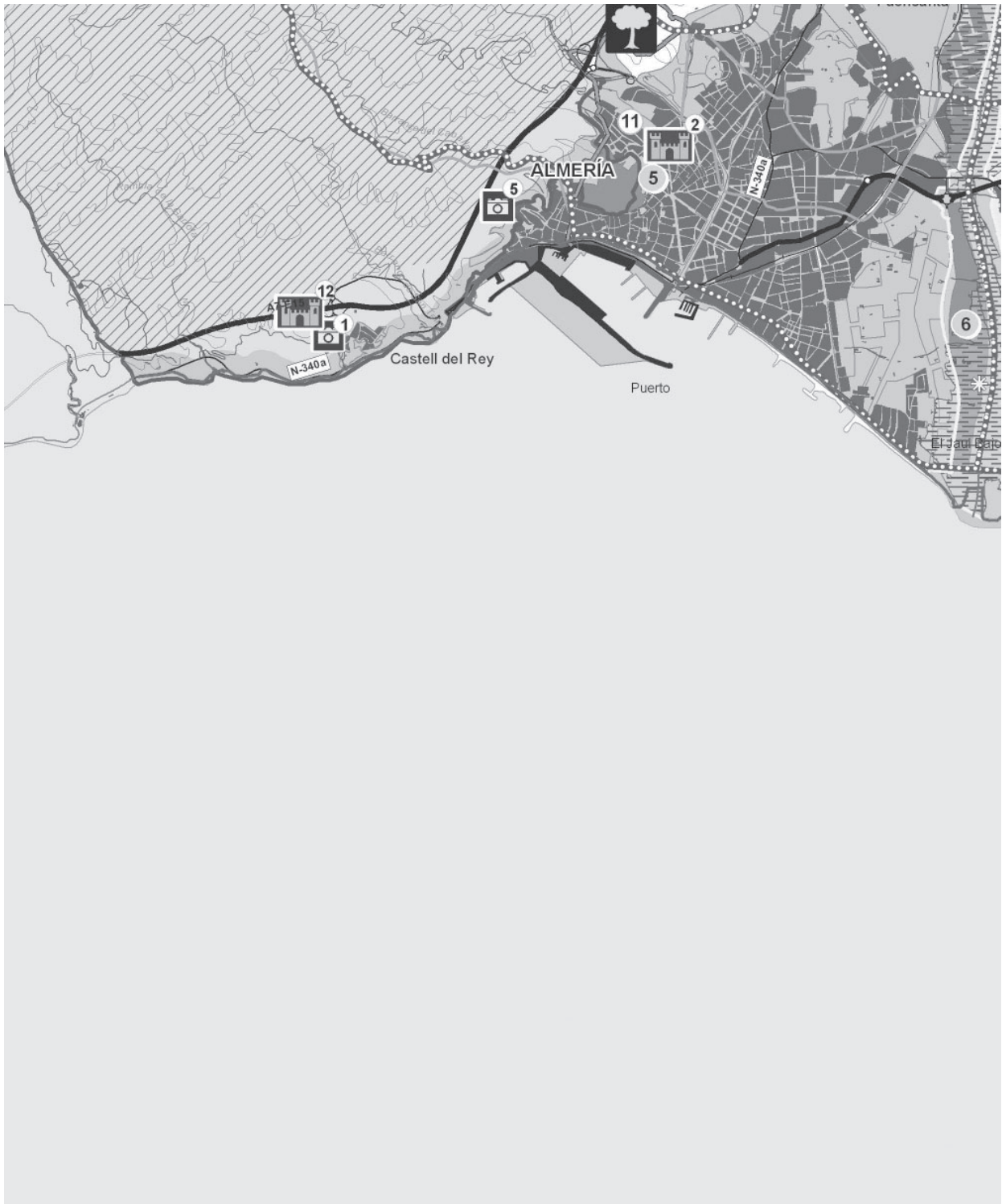


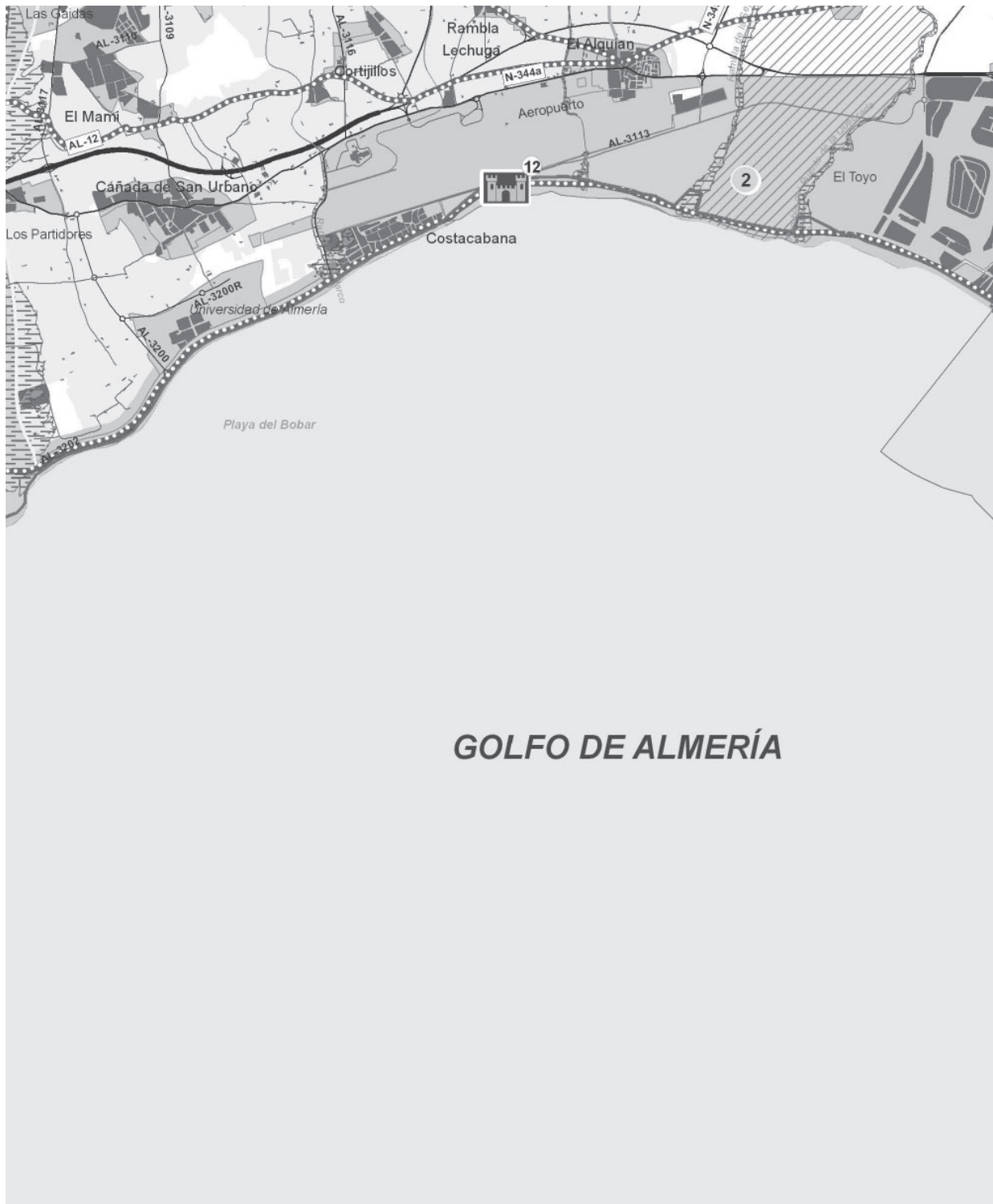




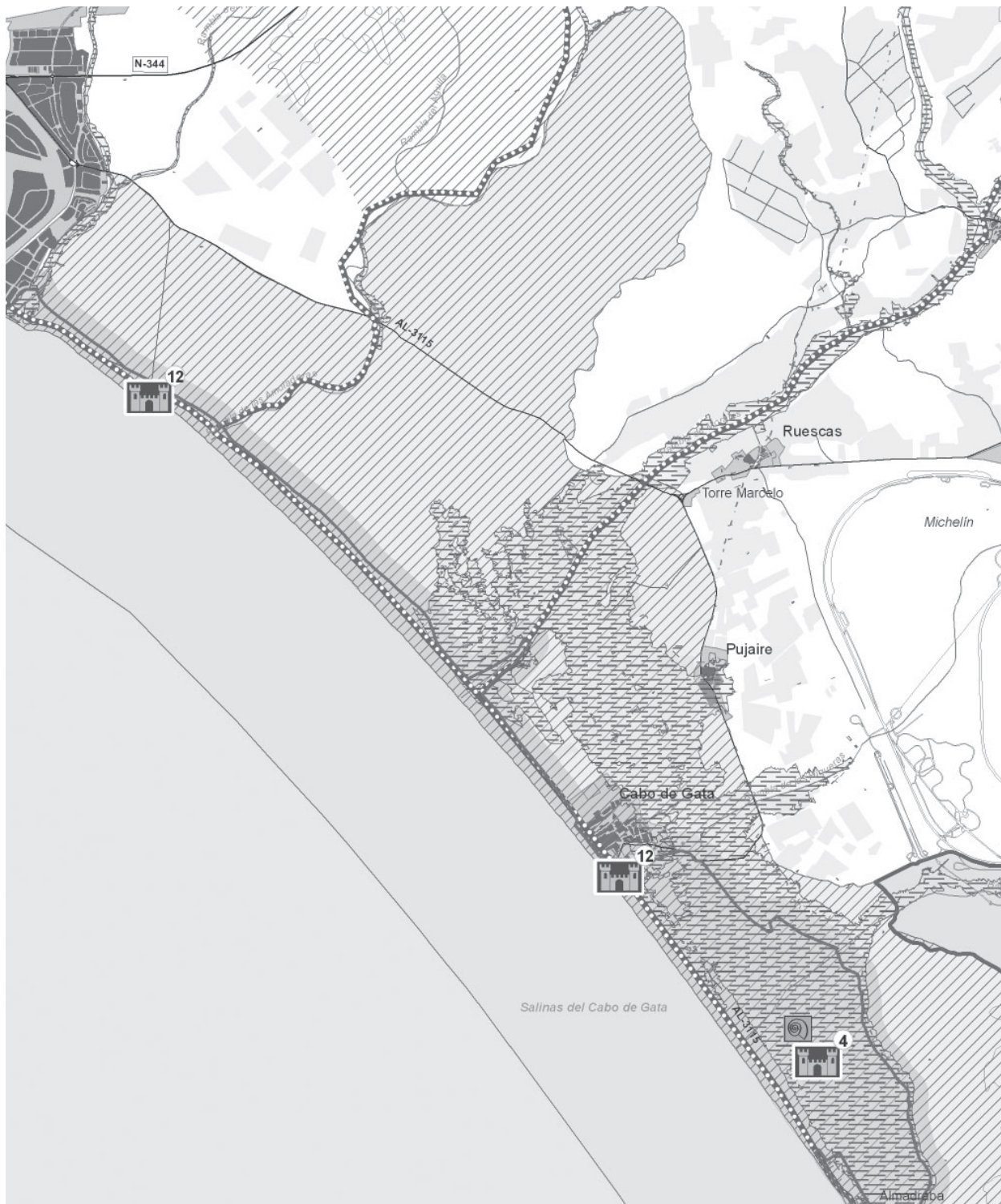








GOLFO DE ALMERÍA

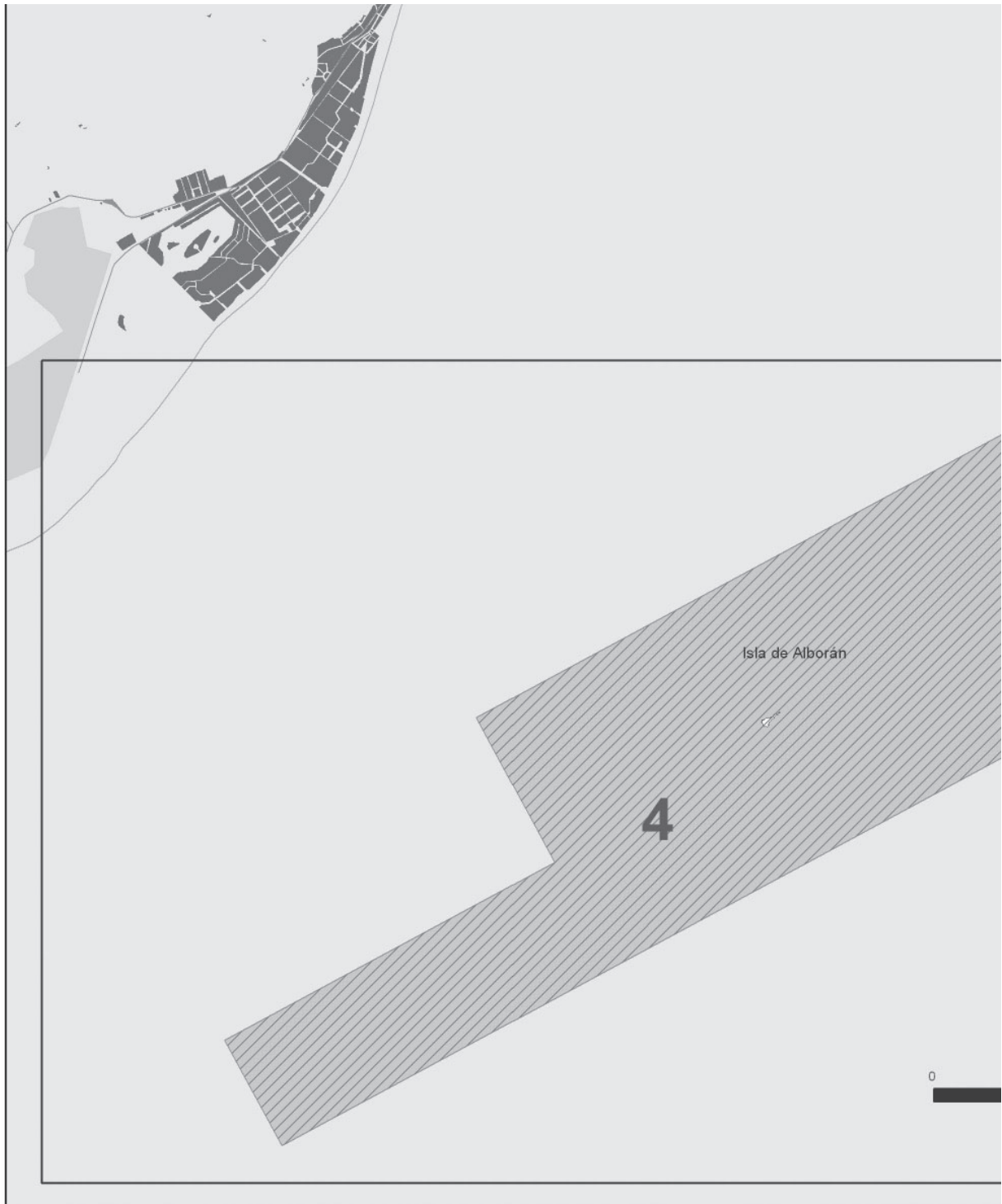


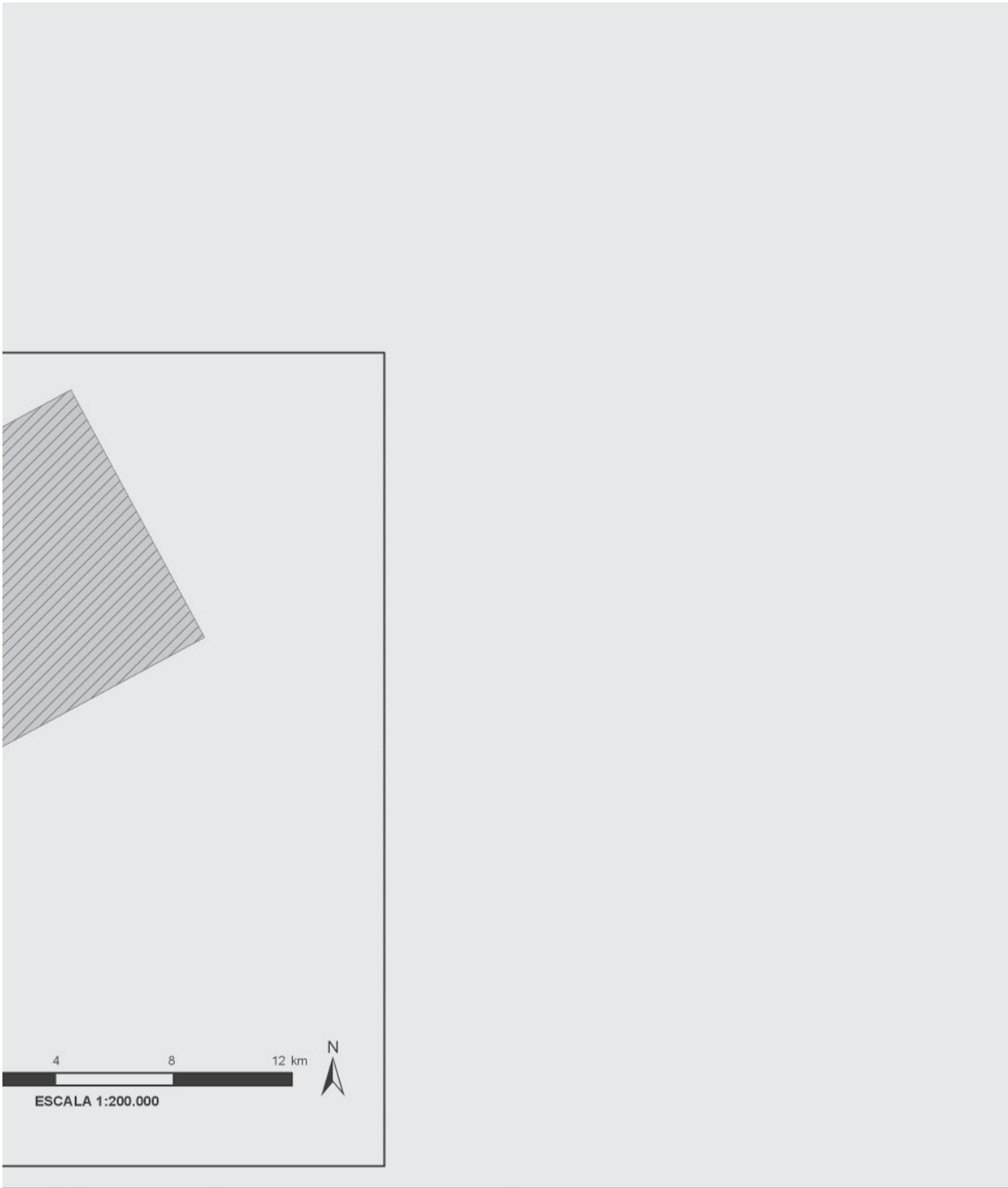


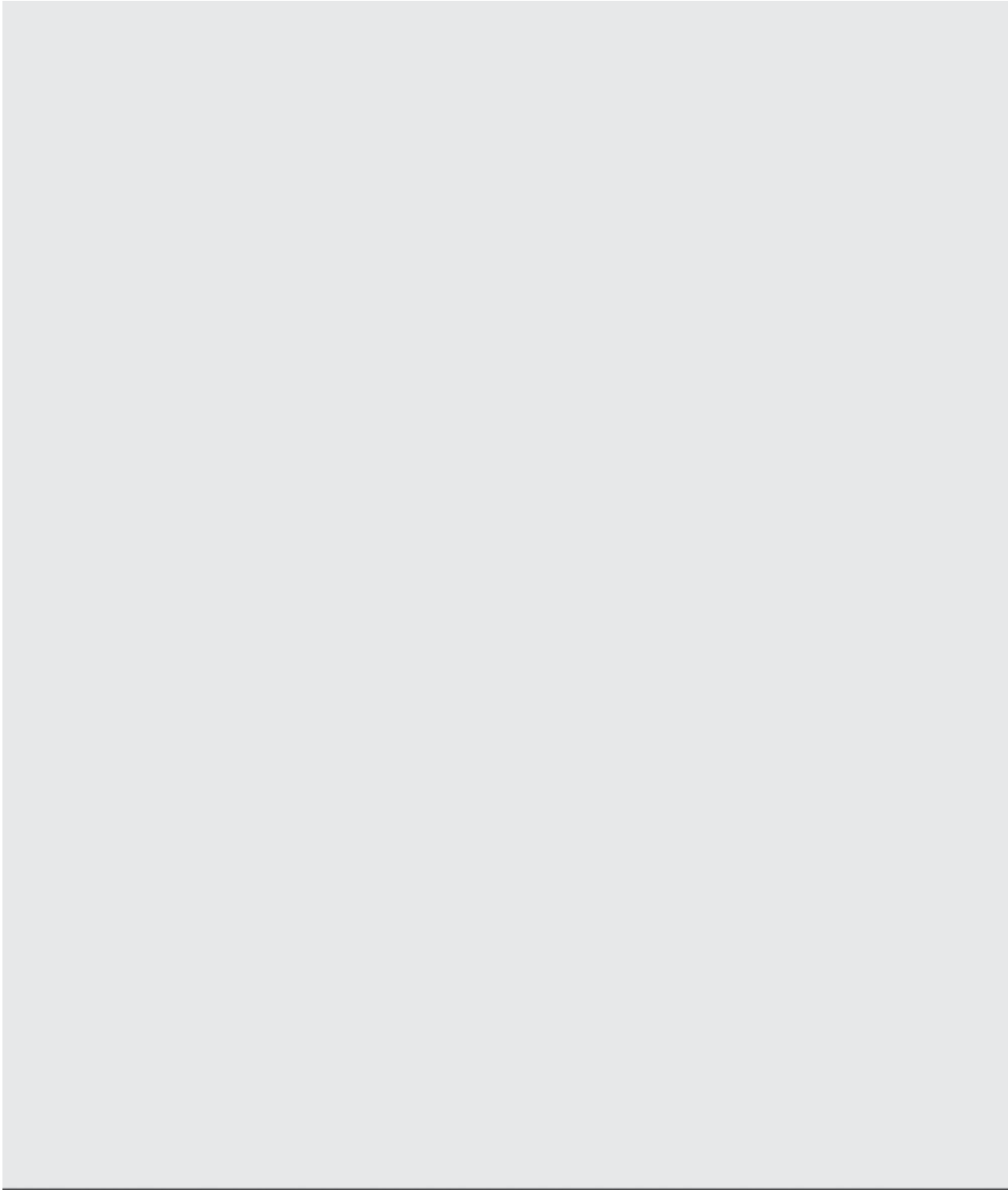


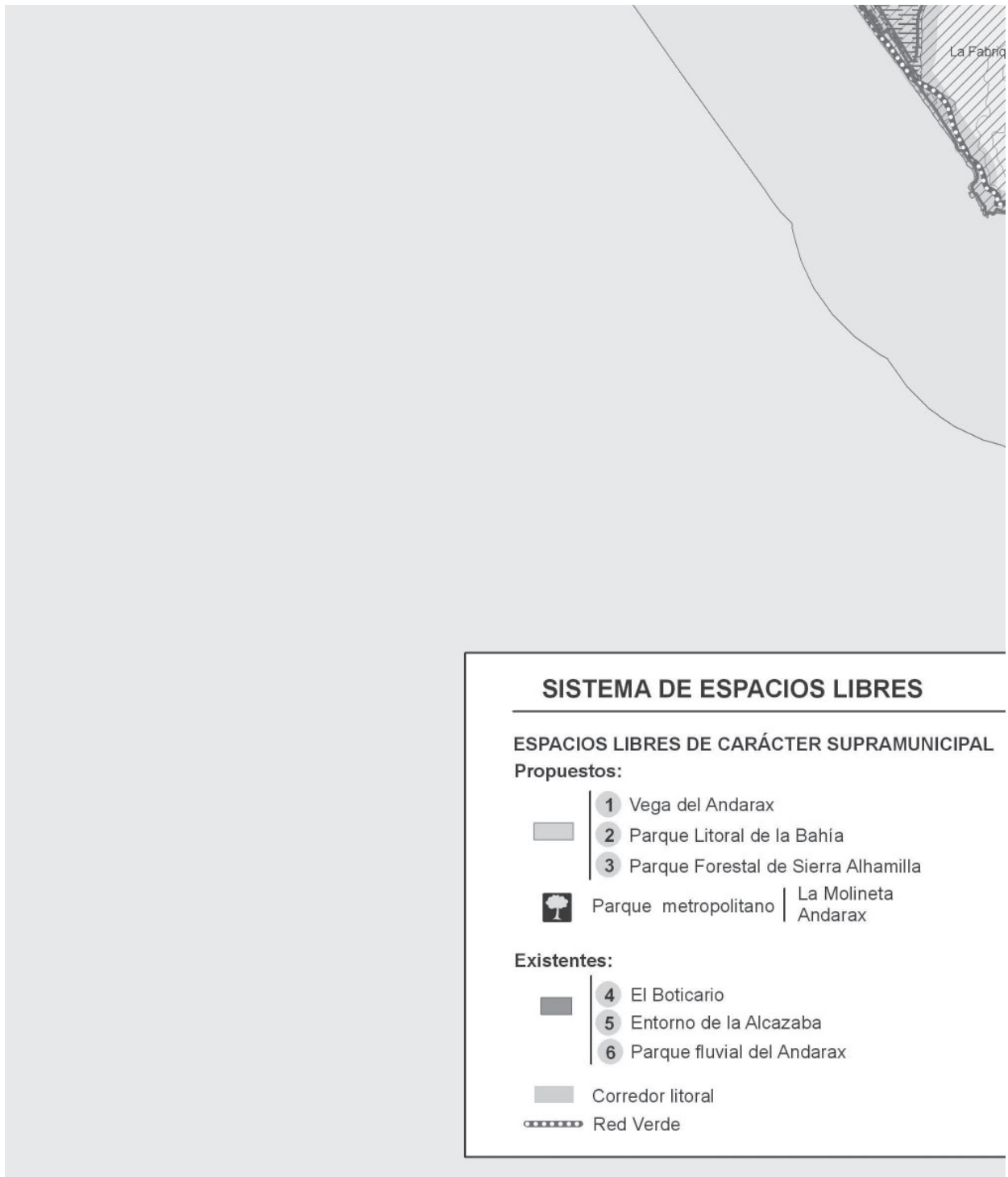


MAR MEDITERRÁNEO











SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES



ESPACIOS DE INTERÉS CULTURAL TERRITORIAL

- | | |
|---|---|
| 1, Complejo Los Millares | 8, Baños de Sierra Alhamilla |
| 2, Ciudad Patrimonial de Almería | 9, Ferrocarril minero Lucainena-Agua Amarga |
| 3, Complejo minero de Agua Amarga | 10, Centro Histórico-Rural de Níjar |
| 4, Salinas de Cabo de Gata | 11, Canal de San Indalecio |
| 6, Cortijo del Fraile | 12, Castillos, baterías y torres de defensa del litoral |
| 6, Complejo histórico - minero de Rodalquilar | 13, Yesos El Alquíán - Los Juanorros |
| 7, Embalse de Isabel II | |

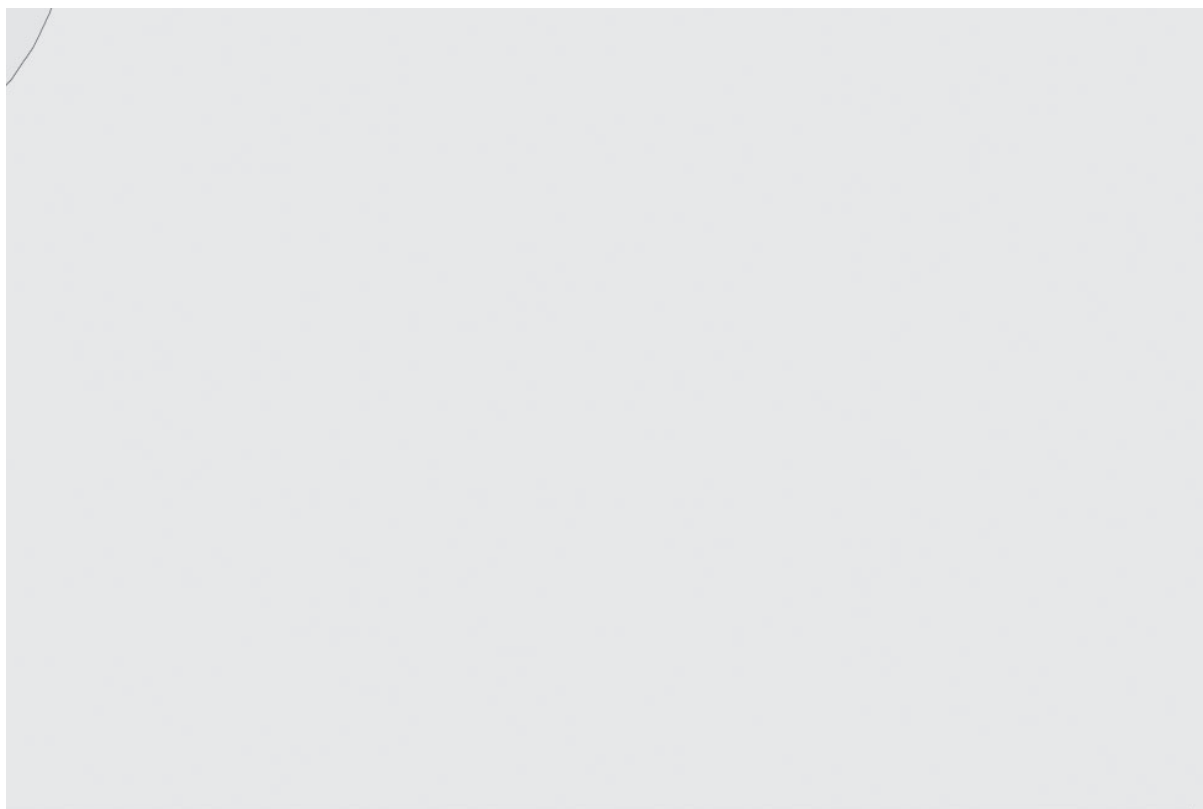


Georrecursores culturales







RED DE MIRADORES DE ANDALUCÍA



- | | | |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| 1, Castell del Rey - La Garrofa | 5, La Chanca | 9, La Amatista |
| 2, Baños de Sierra Alhamilla | 6, Sierra de Gádor | 10, El Castillejo |
| 3, Huebro | 7, El Picacho | 11, Agua Amarga |
| 4, Embalse de Isabel II | 8, Cabo de Gata | |



ZONAS DE PROTECCIÓN

PROTECCIÓN AMBIENTAL

-  Parque Natural Marítimo Terrestre de Cabo de Gata-Níjar
-  Paraje Natural Desierto de Tabernas
-  Paraje Natural Sierra Alhamilla
-  Paraje Natural de Alborán

-  Red Natura 2000
-  Montes de dominio público

 Vías pecuarias



Dominio Público Marítimo - Terrestre

 Dominio Público Marítimo - Terrestre


PROTECCIÓN TERRITORIAL

-  Sierra de Gádor
-  Vertientes de Sierra Alhamilla-Subdesiertos
-  Serrata de Níjar
-  Campillo de Gata

VEGAS TRADICIONALES

-  Vega del Andarax
-  Vega de Níjar

ZONAS DE RIESGO

 Zonas inundables en periodos de retorno de 500 años



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y URBANISMO

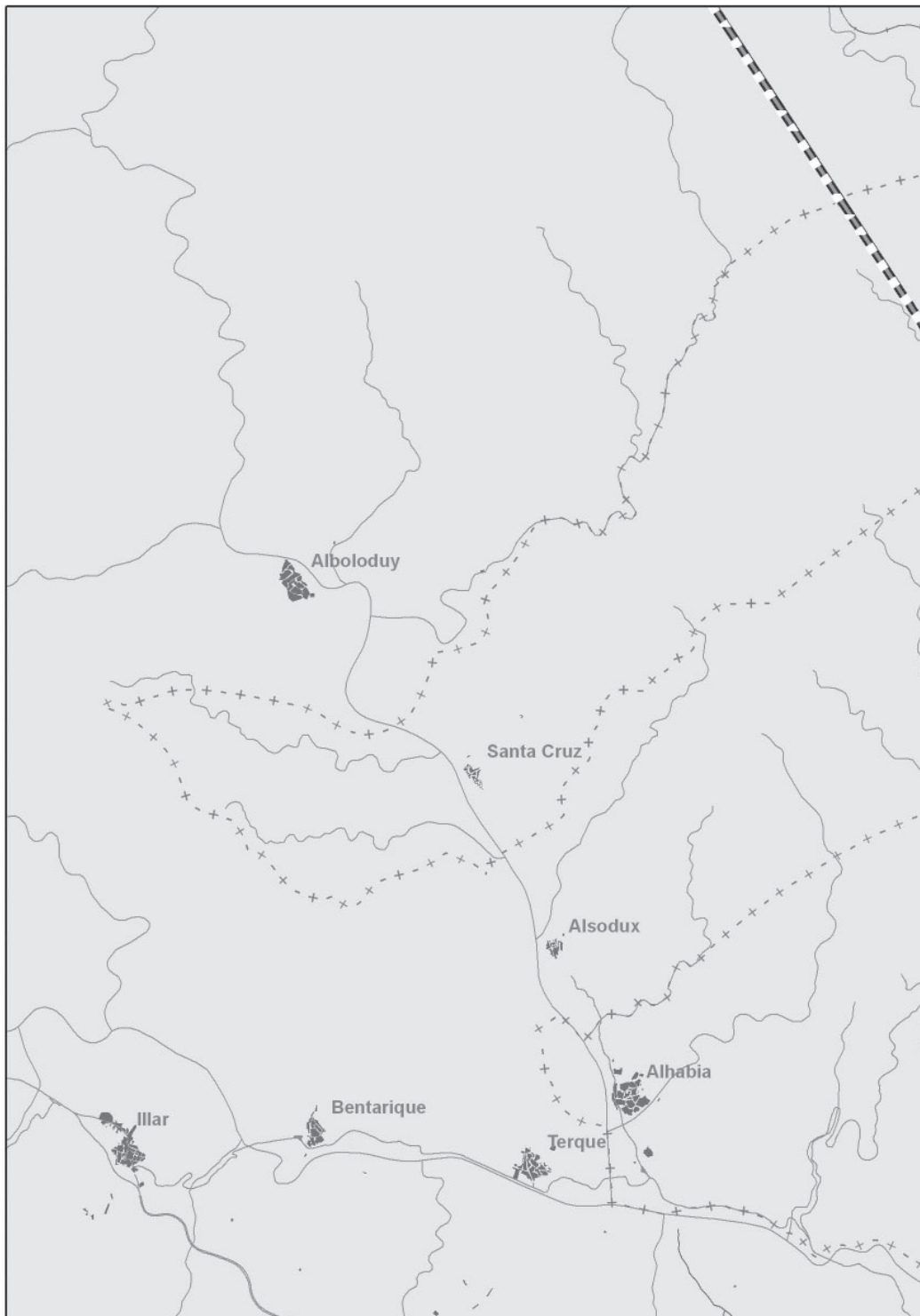
**PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA**
NOVIEMBRE, 2011

**SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL
ESPACIOS LIBRES Y RIESGOS**

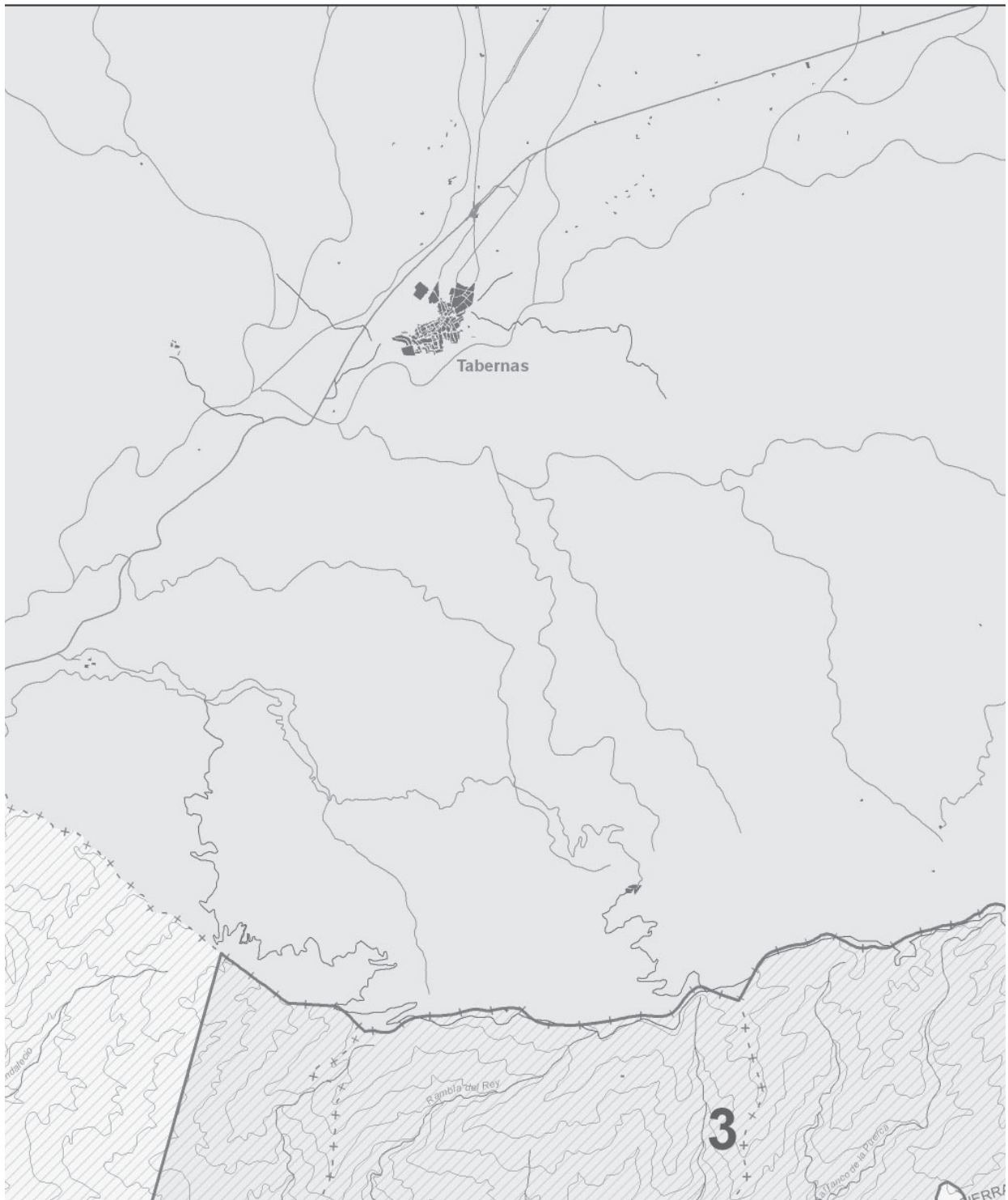
+ - +	Término municipal	—	Autovías		Aeropuerto	—	Cursos de agua		Edificaciones
—	Curvas de nivel	—	Nacionales		Puertos		Masas de agua		Suelos Urbanos Urbanizables
—+—	Ferrocarril	—	Autonómicas			—	Canal de San Indalecio		Invernaderos
		—	Provinciales						
		—	Municipales						

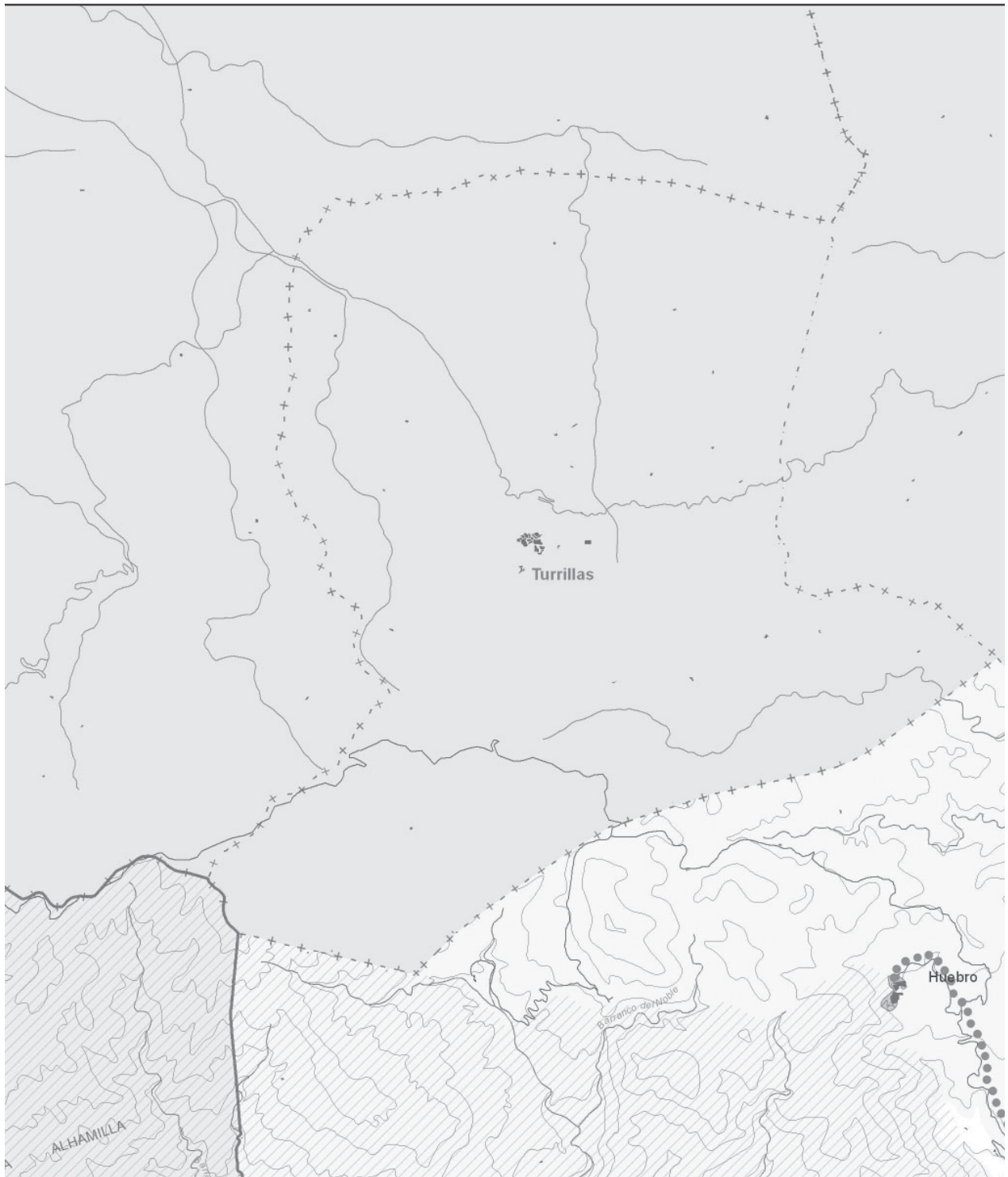
0 2 4 km

ESCALA 1:60.000

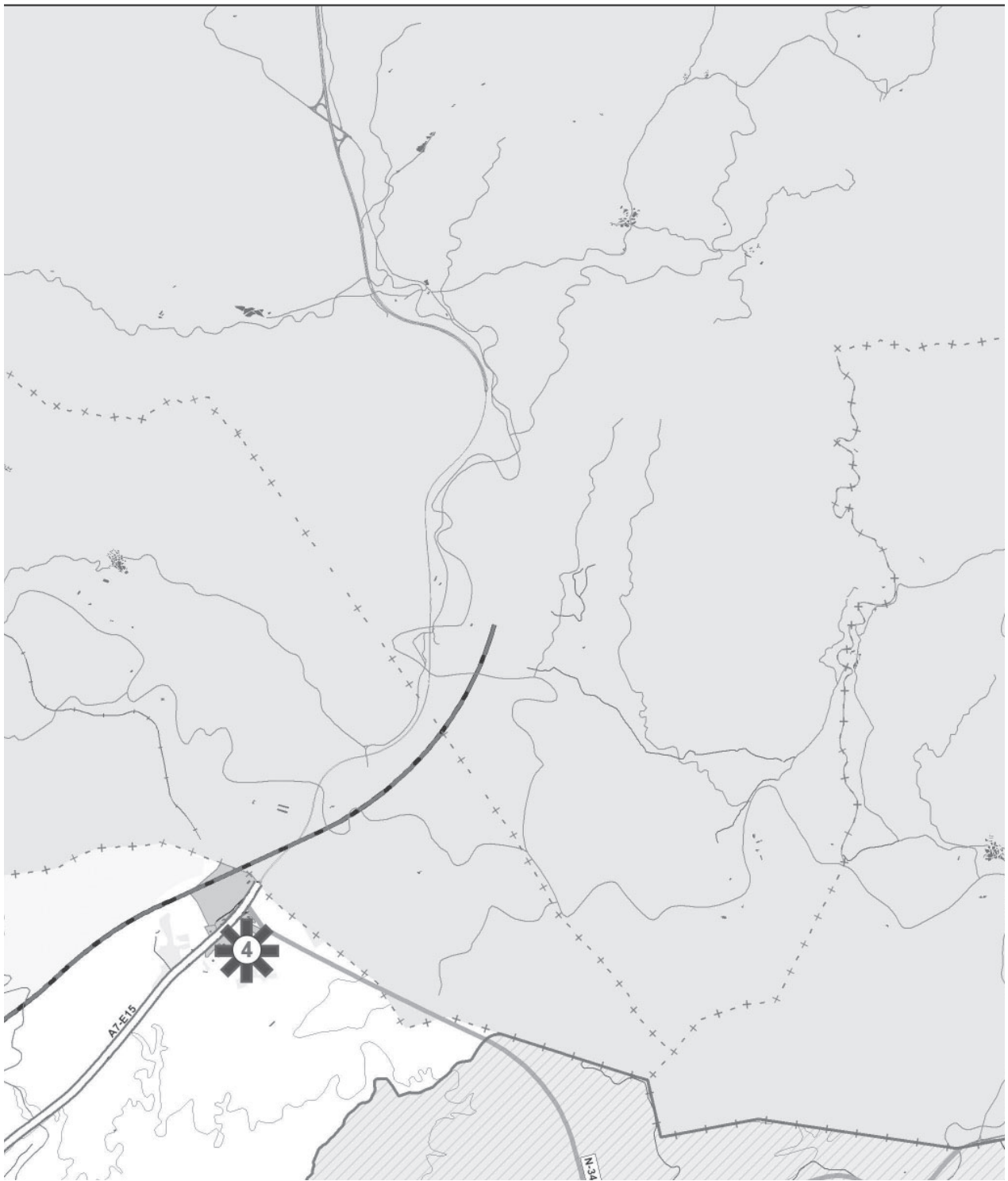










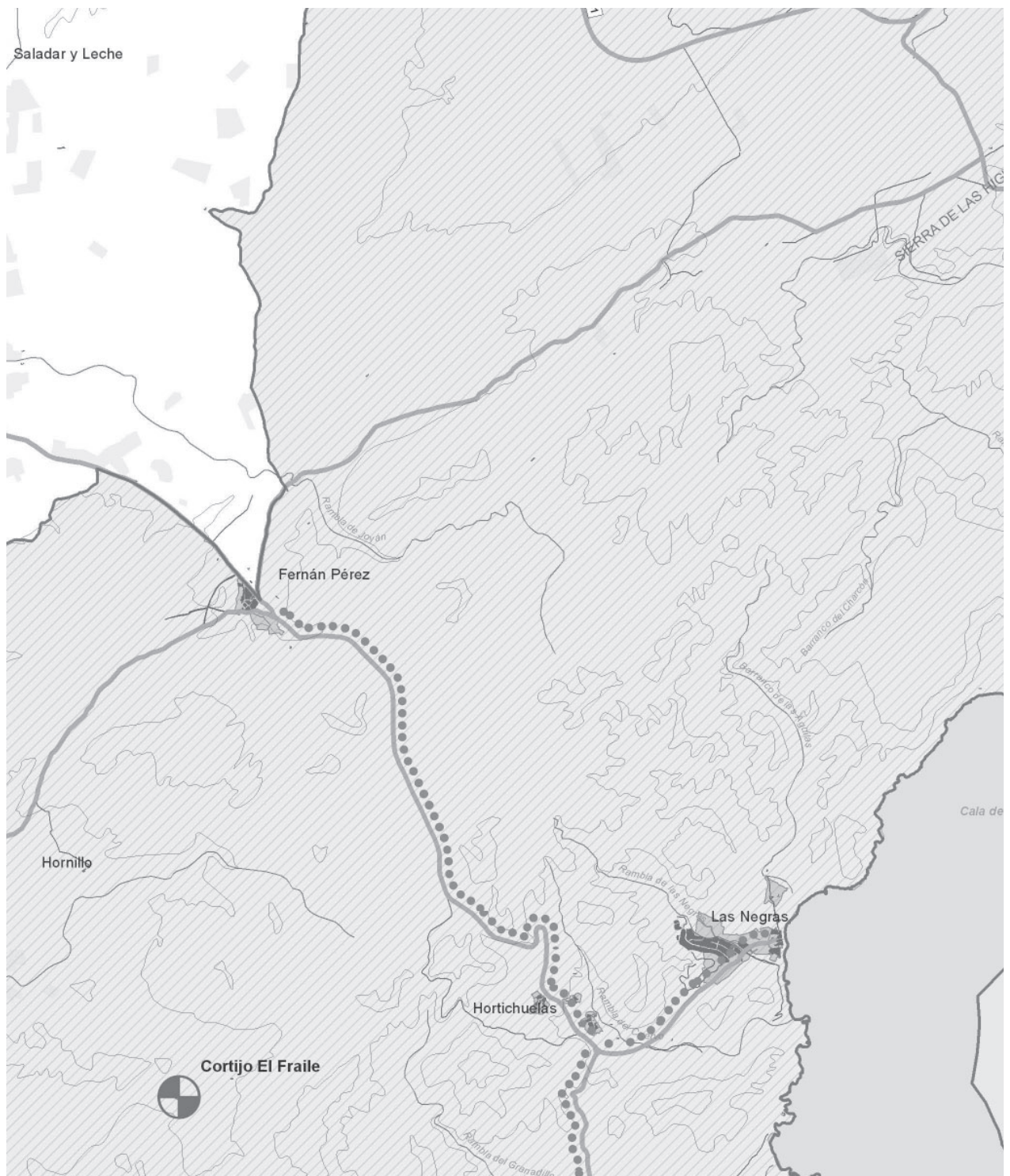








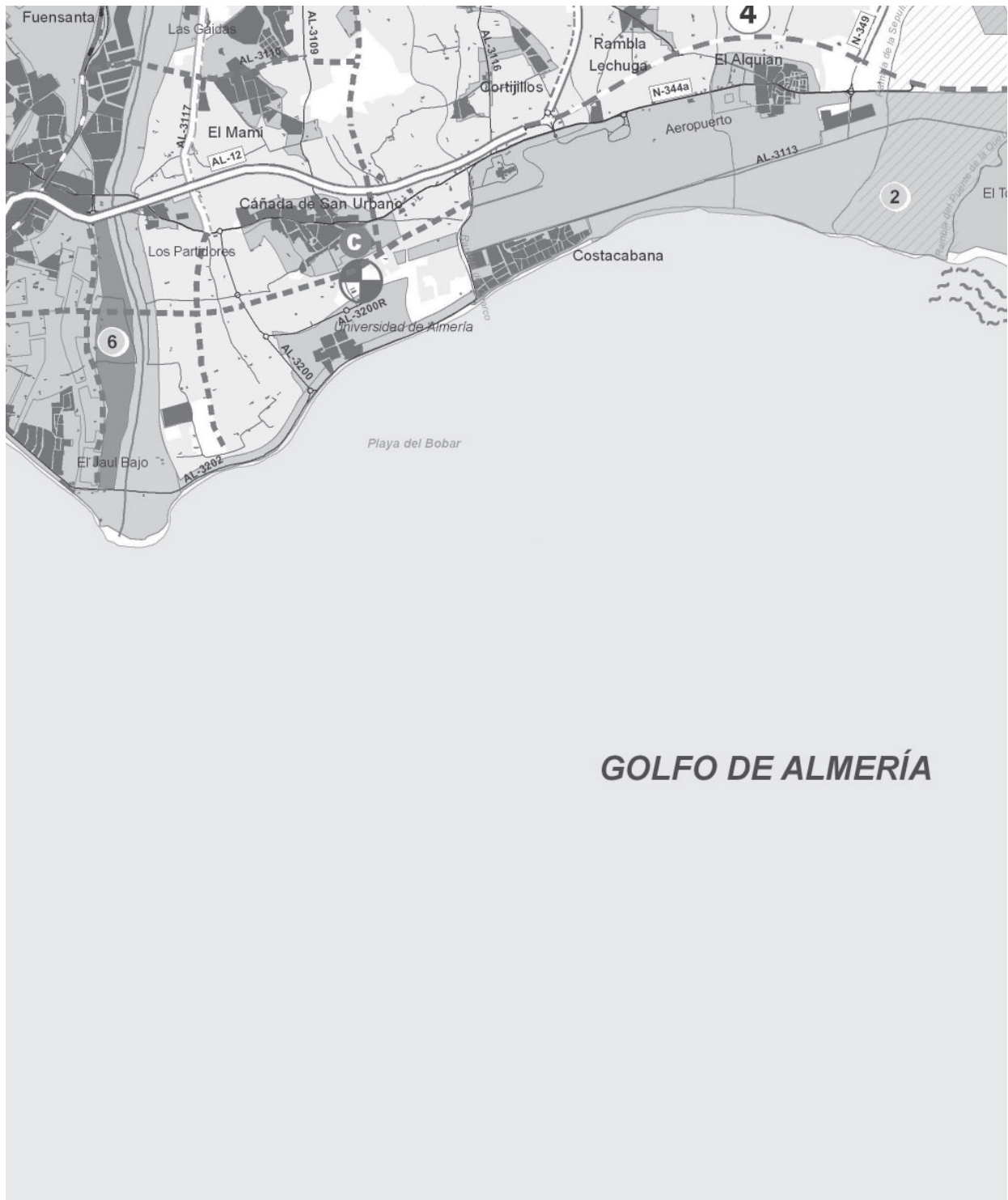


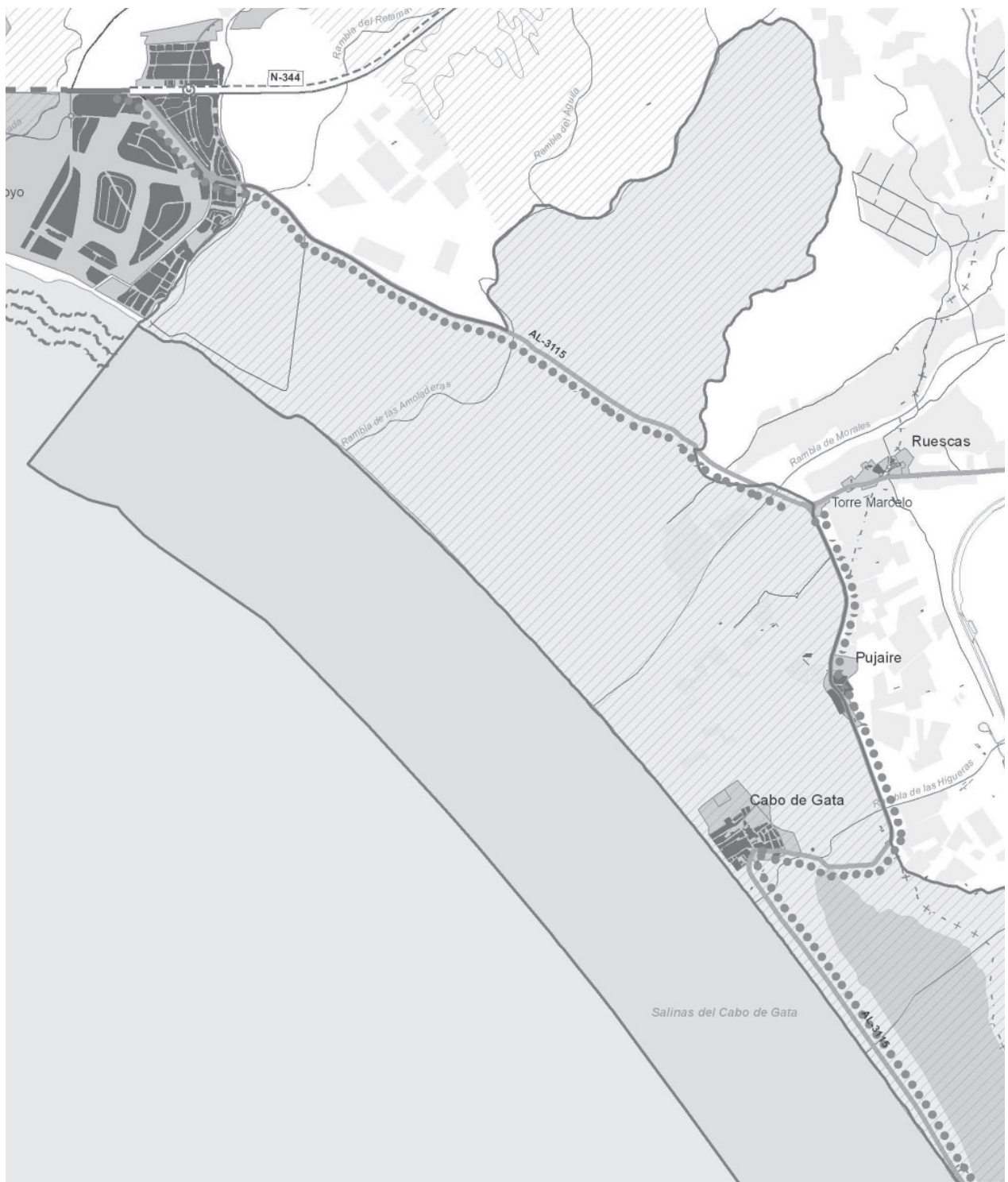


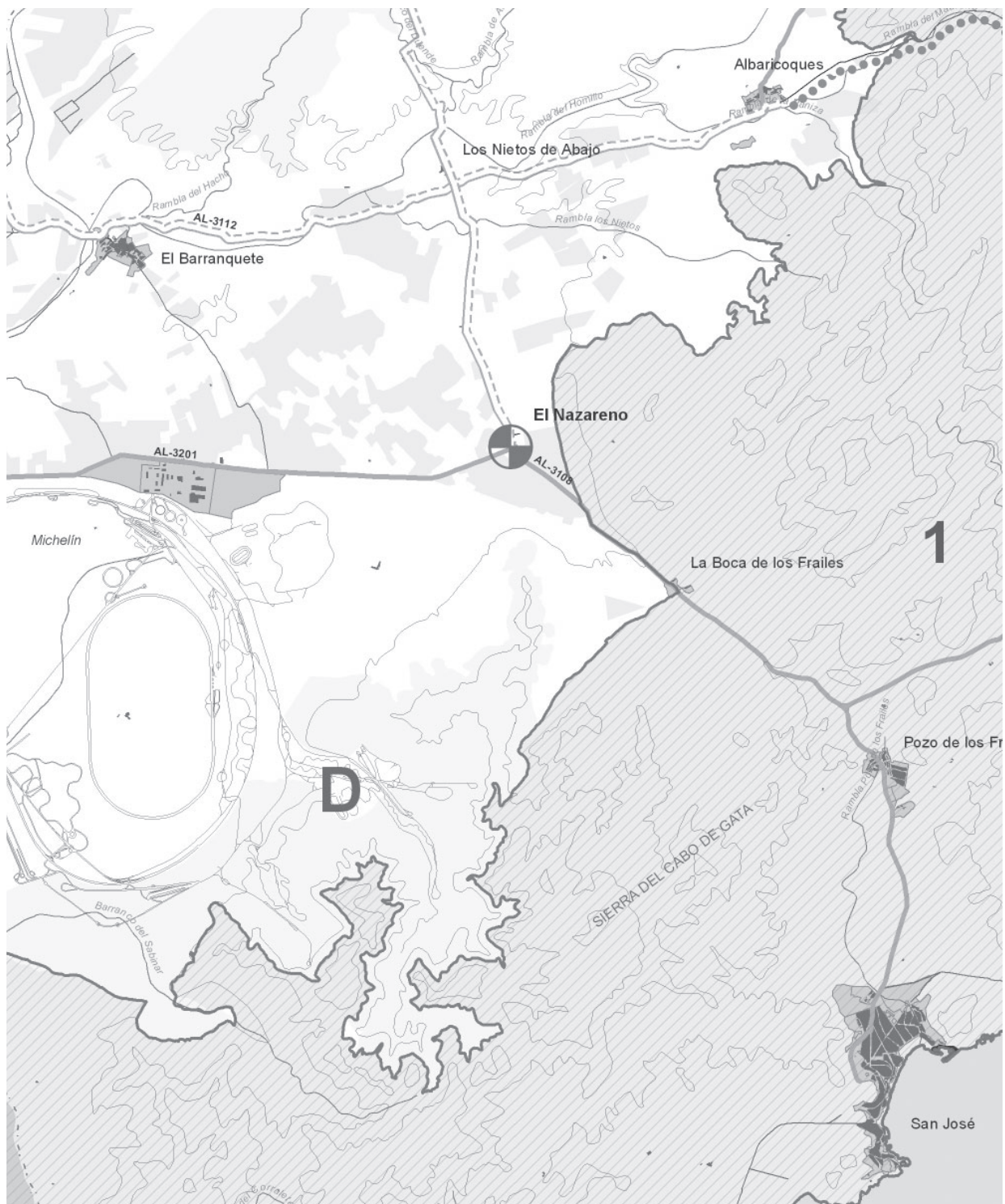






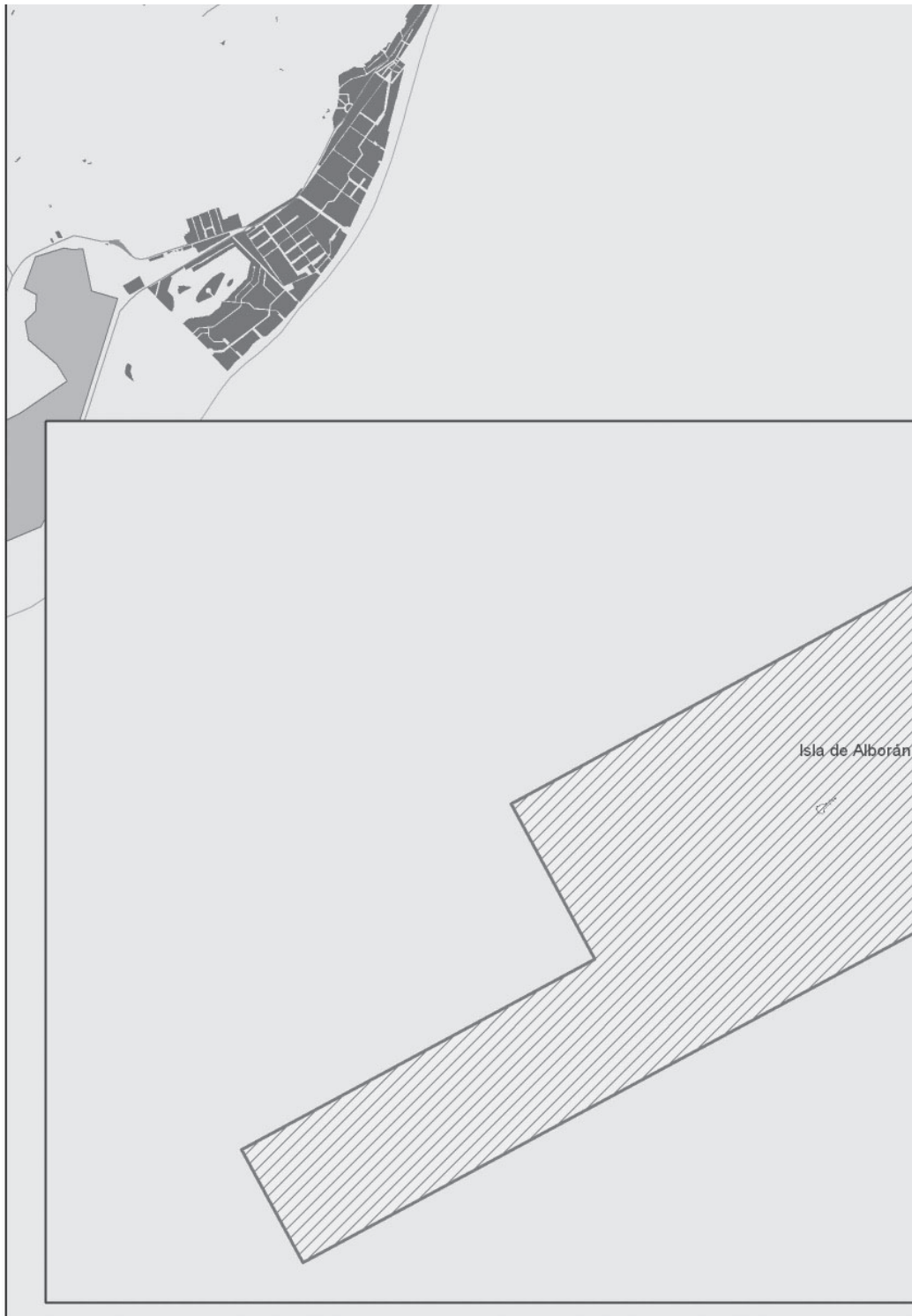


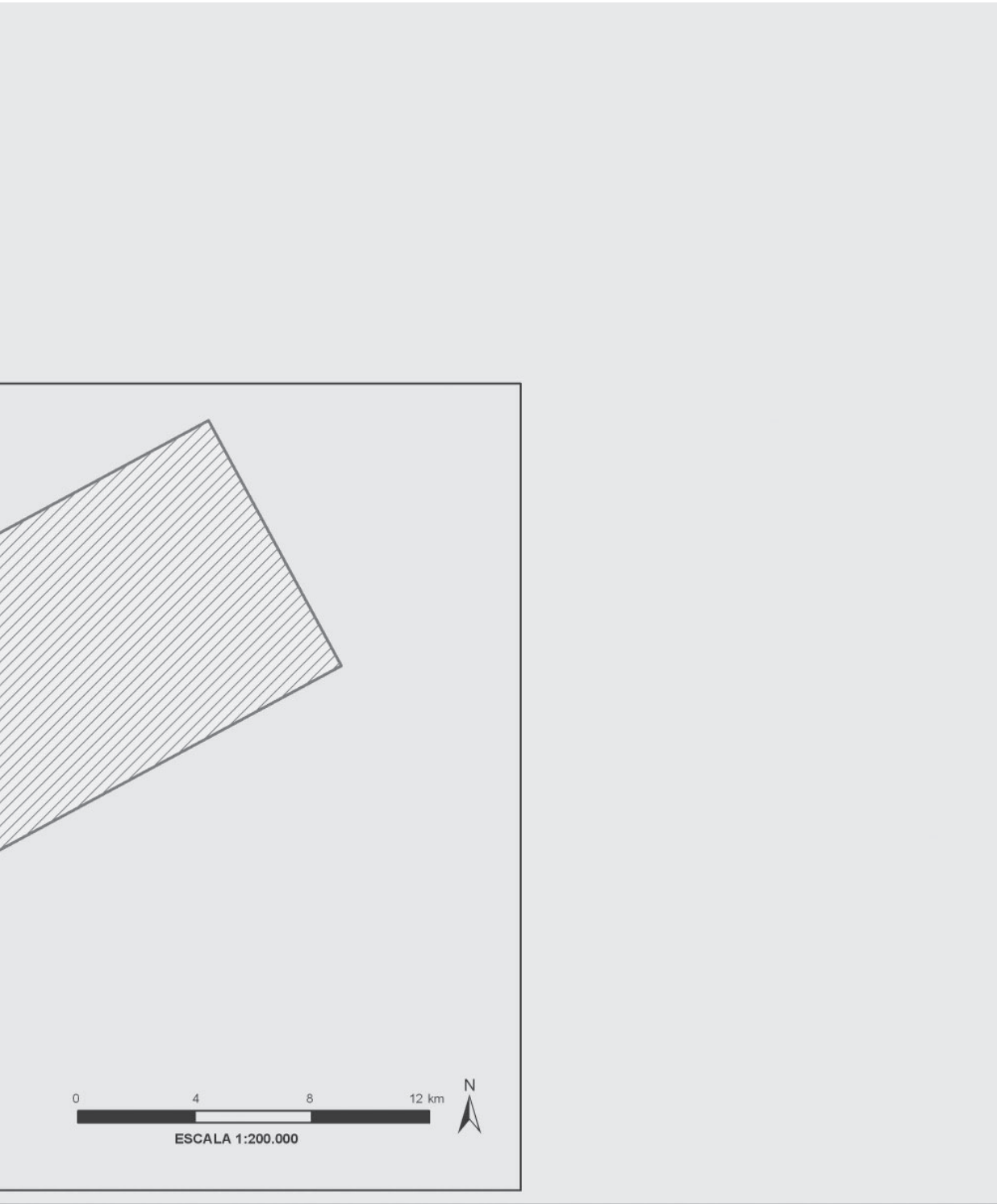



















MAR MEDITERRÁNEO





INFRAESTRUCTURAS

RED VIARIA

<p>  Conexión exterior existente  Conexión interna existente  Actuaciones previstas (red externa)  Actuaciones previstas (red interna) </p> <p> ① Nuevo Acceso a Almería ② Remodelación tramo urbano de la N-340a ③ Acceso al Puerto de Almería ④ Ampliación de capacidad de la N-344 ⑤ Ampliación del tercer carril de la autovía A7 </p> <p>Actuaciones propuestas por el POT</p> <p>  Mejora/adecuación de capacidad (red externa)  Mejora/adecuación de capacidad (red interna)  Conexión A-348 con A-3411  Ejes de carácter metropolitano asociados a desarrollos urbanísticos  Carretera paisajística </p>	<p style="text-align: center;">Actuaciones previstas</p> <p>  AVE Murcia-Almería  Soterramiento del ferrocarril en Almería  Corredor AVE Granada-Almería (Red Transeuropea de Transporte) Estudio Informativo  Corredor AVE Málaga-Nerja Motril-Almería (en estudio) </p>
--	---



INFRAESTRUCTURAS

RED FERROVIARIA

Actuaciones propuestas por el POT

Nodo de primer orden:


 Puerto de Almería

Nodo de segundo orden: (vinculados a una posible explotación de cercanías)

 Huércal
Benahadux
Gádor
Níjar


Terminales de Mercancías

 Estación de mercancías




 Terminal portuaria de mercancías

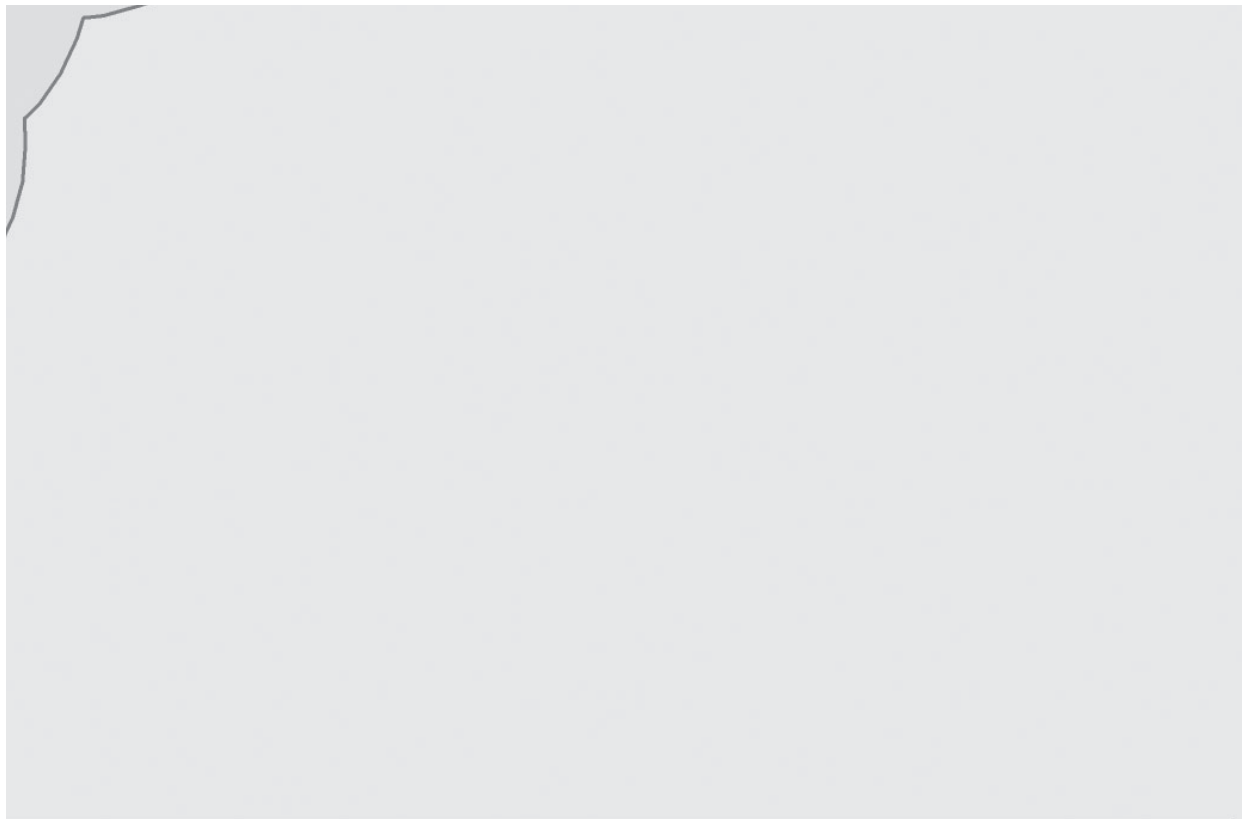
 **Actuaciones de integración del f.f.c.c**
Huércal de Almería, Benahadux y Gádor

 Supresión de pasos a nivel en Gádor

 By-pass para tráfico de mercancías



ÁREAS DE OPORTUNIDAD	ZONAS DE PROTECCIÓN
<p>* Actividades Económicas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zona de Actividad Logística de Almería 2. Zona de Actividad Logístico-productiva de Níjar 3. Km 21 (Almería) 4. Venta del Pobre (Níjar) 	<p>Protección ambiental</p> <ul style="list-style-type: none">  Espacios naturales protegidos  Red Natura 2000 <p>Protección territorial</p> <ul style="list-style-type: none">  Zonas de protección territorial
<p>C Localización preferente instalaciones comerciales</p>	



EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES SUPRAMUNICIPALES



Turístico-culturales

El Nazareno
Santa Fé de Modújar
Museo de San Isidro
Cortijo El Fraile



Palacio de Congresos de Almería



Ocio-turístico-deportivos

Espacio litoral preferente para la localización del
Puerto deportivo El Toyo



De Innovación

Parque científico de La Cañada

ESPACIOS LIBRES DE
LA AGLOMERACIÓN

 **Previstos**

- 1 Vega del Andarax
- 2 Parque Litoral del la Bahía
- 3 Parque Forestal de Sierra Alhamilla

 **Existentes**

- 4 El Boticario
- 5 Entorno de la Alcazaba
- 6 Parque fluvial del Andarax



Parque Metropolitano

La Molineta
Andarax



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y URBANISMO

**PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA**
NOVIEMBRE, 2011

**ARTICULACIÓN TERRITORIAL
Y SISTEMAS DE ASENTAMIENTOS**

+ - + ·	Término municipal	———	Autovías		Aeropuerto	———	Cursos de agua		Edificaciones
———	Curvas de nivel	———	Nacionales		Puertos		Masas de agua		Suelos Urbanos Urbanizables
———	Ferrocarril	———	Autonómicas						Invernaderos
		———	Provinciales						
		———	Municipales						

0 2 4 km

ESCALA 1:60.000