

5. Anuncios

5.2. Otros anuncios oficiales

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Anuncio de 4 de febrero de 2026, de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, mediante el que se publica la Resolución de la Dirección General, de 18 de diciembre de 2025, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Adra (Almería), y el contenido del documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

De conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, se procede, mediante el presente anuncio, a la publicación de la Resolución de 18 de diciembre de 2025, de la Dirección General de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por la que se aprueba el Plan de Usos de los Espacios Portuarios del puerto de Adra (Almería).

«Por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se ha elaborado la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Adra (Almería), ajustándose en su tramitación a los criterios de procedimiento establecidos en el artículo 9 y siguientes de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Se han cumplimentado los trámites de audiencia e información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 27, de 10 de febrero de 2025, y asimismo, se ha solicitado informe al Ayuntamiento del municipio afectado por razón de su ubicación territorial y a las administraciones con competencias sectoriales que inciden en el ámbito portuario que puedan verse afectadas, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la referida Ley 21/2007, de 18 de diciembre.

Por lo expuesto, vista la propuesta de aprobación de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Adra (Almería), y el informe jurídico emitido por el Área Jurídica de la Agencia, y en virtud de la delegación de competencias acordada por Orden de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de 6 de octubre de 2025, por la que se delegan competencias en materia de puertos en la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, publicada en el BOJA núm. 196, de 10 de octubre, en relación con lo dispuesto en los artículos 5.c) de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía y 10.2.j) del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, modificado por Decreto 167/2024, de 26 de agosto,

R E S U E L V O

Aprobar la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra (Almería), que se anexa a la presente resolución.

Contra la presente resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la persona titular de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, que podrá presentar ante dicho órgano o ante la Agencia Pública de Puertos de Andalucía en el plazo de un mes contado a partir del día de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 64 de la Ley 9/2007, de 22

de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía en relación con el artículo 115.1 de la misma Ley, y los artículos 112, 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que pueda ejercitar, en su caso, cualquier otro recurso que estime procedente.»

Sevilla, 4 de febrero de 2026.- El Director General, Ignacio Álvarez-Ossorio Ramos.

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE ADRA (ALMERÍA)

ENERO 2025

ÍNDICE

- 1.Objeto.
- 2.Evolución histórica y antecedentes
- 3.Relación con el entorno urbano.
- 4Ordenación Territorial.
- 5.Delimitación de la zona de servicio portuaria.
- 6.Asignación de usos.
- 7.Vigencia y modificación.

PLANOS

ANEJOS

1.Objeto.

El objeto de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es establecer la ordenación funcional del puerto de Adra, de acuerdo con las determinaciones del artículo 9 de la ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

A tal efecto, se determina la zona de servicio portuario integrada por los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de las actividades que resulta justificado encuentren soporte en el dominio público portuario. Del mismo modo, se establece la asignación de usos a las distintas zonas que conforman el recinto portuario.

La legislación portuaria vigente ha adoptado como instrumento básico para la ordenación funcional de los puertos la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que posibilita el establecimiento y asignación pormenorizada de los usos que pueden desarrollarse en el espacio portuario atendiendo a las condiciones y potencialidades de cada puerto, así como a sus relaciones con el tejido local e integración en el sistema territorial para hacer posible un desarrollo sostenible ambientalmente compatible y eficaz en términos socioeconómicos.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios constituye un documento con fines delimitadores y organizativos básicos que permite la asignación de los usos portuarios previstos para cada una de las zonas del puerto, optimiza la gestión del dominio público portuario y crea las condiciones idóneas para el desarrollo dinámico de los espacios portuarios con la máxima rentabilidad social y económica de los activos públicos.

- **Delimitación física.**

El puerto de Adra fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de puertos.

La delimitación de la zona de servicio portuaria quedó establecida mediante acta y planos suscritos con fecha 8 de Marzo de 1996 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

Con posterioridad, con fecha 27 de mayo de 2015 fue suscrita acta de adscripción de terrenos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre para ampliación de la zona de servicio del puerto de Adra destinados a la construcción de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero en el extremo sur del área de poniente, conformándose la delimitación actual del recinto portuario de extensión total próxima a las 30 Ha.

- **Asignación de usos.**

Se asignan usos a cada una de las áreas que conforman el puerto de Adra, de acuerdo con las funciones portuarias de carácter pesquero, náutico-recreativo, y las actividades auxiliares y complementarias de éstas, así como los usos compatibles con la actividad portuaria, que encuentran soporte en el puerto de Adra atendiendo a las previsiones de la ordenación sectorial y territorial y las potencialidades del espacio portuario para contribuir al desarrollo socioeconómico del municipio de Adra y su entorno de ámbito subregional.

2. Evolución histórica y antecedentes.

- **Configuración del espacio portuario.**

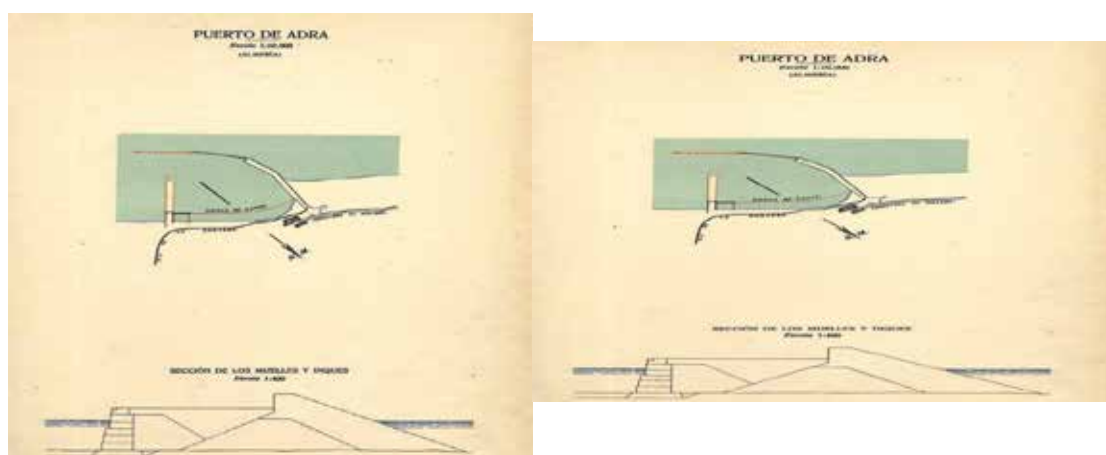
El puerto de Adra se localiza en el poniente almeriense al oeste de la Punta del Río, en el ámbito correspondiente a la rada de Adra donde históricamente se ha venido desarrollando desde la antigüedad un comercio marítimo muy pujante, basado fundamentalmente en la minería.

El plomo, procedente principalmente de las minas de Almagrera (Béjar) en la Sierra de Gádor, era el mineral más explotado, dando lugar al desarrollo de una industria metalúrgica en Adra a principios del siglo XIX implantándose varias fundiciones.

A principios del siglo XX se planteó la construcción de un embarcadero metálico que permitiera el atraque de buques superando la utilización de barcazas para la carga y descarga de mercancías.

Aunque el proyecto no llegó a desarrollarse, sentó las bases para el planteamiento del puerto, siendo redactado en el año 1909 el primer proyecto de la nueva infraestructura. En dicho documento ya se hacía constar que el movimiento de arenas debido a los temporales era tan grande que la configuración costera variaba continuamente. Esta circunstancia, provocará el aterramiento de la bocana y la necesidad de continuos dragados, así como el planteamiento de nuevas configuraciones del morro del dique de poniente, ya desde los orígenes de la infraestructura cuya construcción se inicia en el año 1911.

El recinto portuario se configurará inicialmente mediante un dique de poniente de tres alineaciones y 820 m de longitud que arranca a levante de la Rambla del Cercado para dejar ésta fuera del puerto, y un dique de levante perpendicular a la costa.

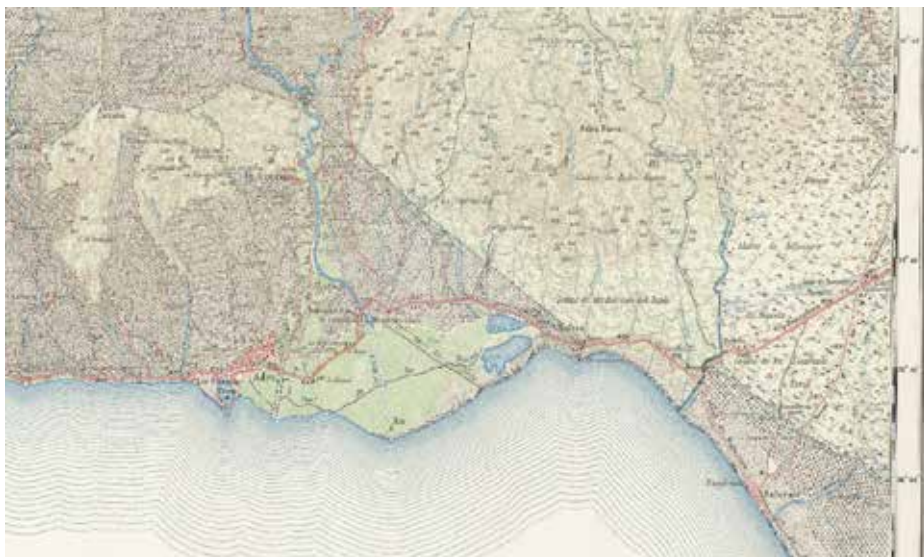


Plano del puerto de Adra del ingeniero Antonio Pérez (enero 1925). Centro Virgitano de Estudios Históricos.

La construcción del puerto experimentará distintas dificultades, de orden tanto técnico como administrativo y político, de tal modo que el Proyecto de Terminación de los diques de abrigo no se redactará hasta 1935, y el impulso definitivo para su finalización no llegará hasta el año 1944, contemplando la prolongación del dique de abrigo en 100 m y el primer dragado por aterramientos en la bocana. Siendo éstos continuos, se hará necesaria la construcción de un espigón pantalla de 81 m de longitud en la punta del dique y perpendicular a éste que minimice el avance de los sedimentos hacia la bocana del puerto. Con la ejecución de dicho elemento en el año 1953, las obras de abrigo alcanzan su configuración exterior actual.

A lo largo de la conformación del puerto durante la primera mitad del siglo XX, la construcción de las obras de abrigo tendrá preferencia sobre otras infraestructuras como el muelle de costa, a pesar de la necesidad de éste para la defensa de las viviendas y propiedades amenazadas por la modificación de la línea de costa, de tal modo que el atraque de las embarcaciones, tanto pesqueras como destinadas a la carga de mineral, se realizará en las dos alineaciones del muelle de poniente, única infraestructura de atraque disponible y asociada al dique de abrigo, y con una longitud total en torno a los 260 m.

A partir de la aprobación del deslinde de la zona marítimo-terrestre de 1957, se redacta el proyecto de zona de servicios del puerto de Adra con fecha 1 de junio de 1959, ordenando todos los terrenos situados al oeste del dique de poniente, entre las ramblas del Cercado y Bolaños, teniendo como límite norte la carretera Málaga-Almería. Se trata de terrenos ganados al mar, con una superficie aproximada de 12 Ha, consecuencia de la construcción del puerto y que se destinan a depósitos de mineral, secaderos de redes, e industrias y talleres relacionados con la actividad portuaria.



Adra. Hoja 1057 del MTN (1949)

Posteriormente, a partir de la década de los años cincuenta se construirá el varadero en el extremo de poniente de

la ribera, y comenzará la implantación de edificaciones asociadas a la actividad portuaria en la zona de poniente, conocida como “*El Saladero*” donde se venía realizando el tendido de redes, dotando al puerto de zona de almacenes, industrias y talleres desarrolladas mediante concesiones.



Puerto de Adra (1957)

A lo largo de la década de los años sesenta se completará el muelle de ribera o de costa en el extremo de levante de la dársena, destinado a la operación de la flota pesquera, y donde se construirá fábrica de hielo y cámaras de conservación del pescado.

Del mismo modo, comenzará la implantación en los terrenos ganados al mar a poniente del puerto de otros equipamientos sociales ajenos a la actividad portuaria, iniciándose la conformación de la nueva trama urbana litoral.



Puerto de Adra (años cincuenta)

A principios de la década de los setenta se inicia la tramitación de concesión para el Club Náutico de Adra. Las obras del edificio social y servicios náuticos finalizan en julio de 1976. El tráfico de mineral había cesado por completo en el año 1974 al no resultar competitivo, por lo que la actividad portuaria pasa a centrarse en la pesca que experimenta un gran desarrollo.

Así, se construye la nueva lonja a principios de la década de los ochenta en el muelle de costa, ya que en la zona de poniente estaba prevista la reimplantación del tráfico comercial mediante construcción de silos para almacenamiento de cementos, actuación que no llegaría a completarse, pasando a ser las operaciones de tráfico comercial totalmente coyunturales. Por contra, la pesca conoce un gran desarrollo como consecuencia de los acuerdos con Marruecos del año 1979 que permiten faenar a la flota de cerco de tal modo que en Adra operan embarcaciones con matrícula de Almería, Barbate e Isla Cristina, incrementándose notablemente las descargas de productos de la pesca y actividades asociadas. Se hace necesario, en consecuencia, habilitar nueva línea de atraque para las embarcaciones pesqueras, acometiéndose la construcción de un muelle pasarela adosado al dique de levante de 200 m de longitud.

En paralelo, se consolida la incipiente actividad náutico-recreativa, acometiéndose la ampliación del recinto gestionado por el club náutico mediante nuevos pantalanes hasta alcanzar una oferta de 122 puestos de atraque.

Cuando en el año 1983 se produce la transferencia del puerto desde la administración general del estado a la

Comunidad Autónoma, la administración autonómica se hace cargo de un recinto aún en conformación, dedicado fundamentalmente a la actividad pesquera tras no resultar rentables las distintas iniciativas de reactivación de los tráficos de mercancías planteadas en las últimas décadas, y con un incipiente desarrollo de la actividad náutico-recreativa en la zona central de la ribera. El recinto portuario dispone de un gran volumen de espacios terrestres por desarrollar, especialmente en la zona de poniente correspondiente a terrenos ganados al mar como consecuencia de la configuración del ámbito portuario, y de un contorno interior todavía en construcción, resultando únicamente formalizados los extremos de levante y poniente, a través de los correspondientes muelles, mientras que en la ribera se localizan tramos aún por desarrollar, como la playa en el extremo de poniente, o que constituyen soporte de instalaciones obsoletas como los antiguos varaderos.

Del mismo modo, el puerto presenta problemas periódicos de aterramiento de la bocana así como agitación en el interior de las dársenas, fundamentalmente por la penetración de los temporales de levante.



Puerto de Adra (1984)

Durante los primeros años de gestión autonómica se consolidan las tareas de comercialización de la pesca en torno a la lonja del muelle de poniente, y completan las obras de ampliación de las instalaciones del Club Náutico, con ampliación del edificio, varadero y zona de base deportiva así como pantalanes, alcanzando 192 puestos de atraque en el año 1991. Del mismo modo, se formaliza mediante muelle el extremo de la ribera de poniente, que se destina a las embarcaciones pesqueras de menor porte, y se repara y remodela la antigua lonja del muelle de ribera en

00332815

1987. Del mismo modo, se da continuidad a la expansión de la trama urbana y el desarrollo de los espacios de borde entre la ciudad y el recinto portuario operativo, destacando la construcción en el año 1992 del apeadero-terminal de autobuses dentro de la zona de servicio portuario.

La principal intervención durante la década final del siglo XX será la construcción de dos espigones interiores para corrección de la agitación interior, pasando a conformar dos dársenas diferenciadas en las zonas de levante y poniente a partir del año 1993. Se trata de diques barrera en talud para minimizar la reflexión, dispuestos en la zona de levante a partir del extremo del contradique, en un desarrollo de unos 100 m, y en la zona de poniente en el extremo de la línea de atraque en una longitud en torno a los 170 m, y a partir del cual se dispone el nuevo varadero.



Puerto de Adra (1988)

En el año 2008 se completará la nueva línea de atraque en la zona de poniente mediante nuevos rellenos a partir del espigón interior de poniente, conformando definitivamente la dársena pesquera en la zona de poniente. Se construirán 245 m de nuevo muelle pesquero y se generará una nueva superficie de cerca de 5.500 m² donde se alojarán nuevos edificios para cuartos de armadores, posibilitando la demolición de edificaciones obsoletas en las explanadas de la ribera de poniente.

A partir de ese momento la actividad pesquera se irá concentrando en la zona de poniente, acometiéndose el re-equilibrio entra los usos pesqueros y la pujante actividad náutico-recreativa y los usos complementarios a desarrollar

00332815

en torno a la ribera, en contacto directo con la trama urbana, y en la dársena de levante.

Esta transformación de los usos culminará con la puesta en servicio en el año 2011 de los nuevos atraques deportivos en la dársena de levante que gestiona directamente la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, añadiendo 286 puestos de atraque a la oferta recreativa del puerto de Adra.

En mayo de 2015 se formaliza la ampliación de la zona de servicio del puerto de Adra, incorporando una superficie adicional de 1.891 m² al recinto portuario al sur de la zona de varada destinados a la construcción de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero en el extremo sur del área de poniente, de acuerdo con las determinaciones del Plan de Usos aprobado en 2008, conformándose la delimitación actual del recinto portuario.



Puerto de Adra (2008)



Puerto de Adra (2010)

Posteriormente la construcción de edificios de oficinas y aseos puestos en funcionamiento en el año 2022 junto con la reurbanización de la ribera y la nueva pasarela peatonal sobre el contradique que propicia la integración del espacio portuario en la trama urbana permitiendo itinerarios peatonales que se adentran en el mar aprovechando las obras de abrigo, completarán la configuración actual del muelle de ribera en su extremo de levante.

Del mismo modo, para completar la oferta de restauración y favorecer el desarrollo de nuevas actividades en la ribera de la dársena recreativa que se sitúa en contacto directo con la trama urbana, propiciando la apertura del espacio portuario hacia la ciudad, la readecuación del muelle de ribera incorporó una zona de “*muelle gourmet*” con dotación de cinco módulos para albergar actividades de restauración en una zona de terrazas con identidad homogénea que se dispone sobre la nueva fachada marítima recualificada de la ciudad.



Adecuación del muelle de ribera (2022).

Finalmente, como intervención de relevancia para posibilitar la puesta en carga de los espacios terrestres de poniente, donde se dispone de una gran cantidad de suelo vacante, en el año 2023 se completaron las obras de remodelación y urbanización de la explanada de poniente (El Saladero) con intervención integral sobre redes de servicio, adecuación de viarios y demolición de edificaciones y cerramientos obsoletos con el objeto de propiciar la apertura del recinto portuario hacia el frente urbano de poniente.

De este modo, se alcanza la configuración actual del recinto portuario de Adra que ha experimentado grandes transformaciones a lo largo de las últimas siete décadas, hasta conformar dos dársenas diferenciadas destinadas a operaciones pesqueras y náutico-recreativas y formalizar definitivamente el contorno interior del puerto y trazar las líneas maestras para la implantación de nuevas actividades acordes con las demandas actuales en los espacios terrestres aún vacantes y consolidar la adecuada integración entre los espacios portuarios y la trama urbana adyacente.

00332815

- **Antecedentes administrativos. -**

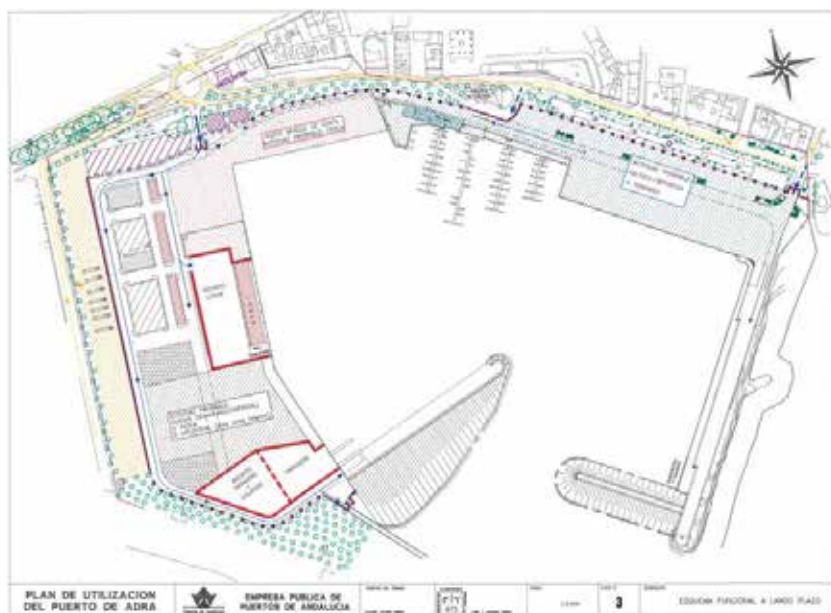
A partir de la transferencia por parte del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía de los puertos no clasificados de interés general en el año 1983, Adra pasa a integrarse en el sistema portuario autonómico, quedando la delimitación de la zona de servicio portuaria establecida mediante acta y planos suscritos en marzo de 1996 por la Dirección General de Costas y la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

La Empresa Pública de Puertos de Andalucía elabora y tramita el Plan de Utilización del puerto de Adra, de acuerdo con las previsiones de la ley 27/92, de puertos del Estado y de la Marina Mercante de aplicación supletoria en ausencia de legislación específica autonómica en la materia.

De este modo, el Consejo de Administración de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía aprueba con fecha 13 de julio de 1994 el Plan de Utilización del puerto de Adra, quedando además establecida la delimitación de su zona de servicio.

El Plan contempla tres escenarios funcionales temporales para el desarrollo de la actividad portuaria estableciendo como actividad probable en el sector de levante del muelle de ribera la actividad náutico-deportiva o terciaria, y en el extremo de poniente un nuevo muelle de costa que se presupone destinado a la actividad pesquera. Del mismo modo en el extremo sur de las explanadas de poniente se contemplan como actividades probables las asociadas a nuevas demandas de tipo comercial, pesquero o industrial.

Se contemplan de este modo usos correspondientes a la actividad pesquera, náutico-deportiva y talleres e industrias, así como las necesidades en relación con la movilidad interior del puerto y la relación puerto-ciudad, con especial atención a los espacios libres intermedios en ribera.



Plan de Utilización (1994). Esquema funcional a largo plazo

Para el desarrollo urbanístico del espacio portuario, fue aprobado el Plan Especial del puerto de Adra por el Consejo de Administración de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía en marzo de 1998 y remitido al órgano urbanístico, pero no se completó su tramitación. El instrumento de planeamiento establecía la relación puerto-ciudad como factor determinante en la configuración de la ordenación del recinto portuario, y recogía la aspiración de trasladar a la zona de poniente todos los edificios relacionados con la pesca.

En el año 2007, atendiendo a las importantes transformaciones del espacio portuario que se planteaban acometer para dar continuidad al desarrollo portuario de Adra se hace necesario modificar el Plan de Utilización del año 1994.

Las intervenciones a llevar a cabo implicaban además ocupación adicional de dominio público marítimo-terrestre, para ampliar el área técnica y el traslado de la zona pesquera hacia poniente conformando una nueva dársena de uso pesquero, dedicando los espacios de levante del puerto a la actividad náutico-recreativa.

La tramitación del Plan se llevó a cabo de acuerdo con la Ley 48/03 de Régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, ya que la entrada en vigor de la ley 21/2007, de Régimen Económico y Jurídico de los puertos de Andalucía tuvo lugar en enero de 2008 cuando ya se había iniciado la tramitación del expediente de modificación del Plan.

Mediante orden de 7 de noviembre de 2008 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes se aprobó la modificación del plan de usos del puerto de Adra.

Entre los objetivos principales del plan de usos cabe señalar:

- Conformar una dársena de utilización específicamente pesquera en la zona de poniente liberando los espacios portuarios de ribera y levante de los usos pesqueros.
- Reorganización del espacio del varadero, con un ancho mínimo de 60 m que permita la realización de las actividades en su interior y el movimiento de maquinaria. El recinto se separará físicamente y se ampliará el espacio total ocupado con el fin de poder reservar parcelas para la construcción de nuevos talleres dentro del recinto.
- Dar continuidad no sólo por agua sino también por tierra al nuevo muelle de atraque actualmente en construcción con la zona de uso exclusivamente pesquero.
- Resolver el contacto entre la zona de servicio y el entorno urbano inmediato facilitando la conexión de los extremos con los paseos marítimos a levante y poniente del puerto, y dotando a la nueva fachada portuaria de continuidad a lo largo de la ribera.
- Reorganización de las edificaciones dentro del puerto y creación de naves de mayor capacidad, asociadas a explanadas de mayor tamaño, imprescindibles para el desarrollo de las actividades propias del puerto.
- Reorganización del viario interno del puerto, y reserva de plazas y zonas de aparcamiento asociadas a las edificaciones.

El Plan contemplaba un escenario a corto plazo, que se correspondía con el contorno interior de las obras conformado tras completarse la nueva línea de atraque pesquero, y un escenario a largo plazo acometiendo la

ampliación del varadero mediante nuevos rellenos condicionada a la formalización de la ampliación de la zona de servicio del puerto propuesta en el Plan y que en el momento de su aprobación todavía no se había materializado.



Plan de Utilización (2008). Distribución de los usos. Escenario a largo plazo.

La citada ampliación de la zona de servicio portuario se formalizará mediante acta de adscripción de terrenos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre para ampliación de la zona de servicio del puerto de Adra destinados a la construcción de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero en el extremo sur del área de poniente, suscrita con la Administración General del Estado con fecha 27 de mayo de 2015, conformándose la delimitación actual del recinto portuario con extensión total próxima a las 30 Ha.

Con el objeto de desarrollar urbanísticamente la ordenación establecida en el Plan de Usos de 2008, mediante Orden de 31 de mayo de 2011 de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda fue formulado el Plan Especial de Ordenación del puerto de Adra, que fue objeto de aprobación inicial mediante Resolución de la Dirección General de Urbanismo de fecha 4 de enero de 2012.

Aunque el Plan llegó a ser objeto de aprobación provisional, mediante acuerdo de fecha 7 de noviembre de 2017 de la Dirección General de Urbanismo, su tramitación no llegó a completarse por problemas procedimentales en su adecuación a la modificación de la normativa ambiental.

El Decreto-ley, 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, introduce modificaciones en la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, entre las que cabe destacar la implantación de la figura de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios como instrumento de ordenación funcional, y en su disposición transitoria decimonovena establece dejar sin efecto el Plan de Usos de Adra.

Procede, en consecuencia, la elaboración y tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Adra.

- **Localización geográfica.**

La situación del puerto está definida por las siguientes coordenadas (morro del dique de abrigo):

Latitud: 36° 44' 29,34" N

Longitud: 3° 1' 9,71" O

- **Caracterización de la zona de servicio**

Agua 15,32 Ha

Tierra 14,61 Ha

Calado en bocana 5,0 m (BMVE)

Carrera de marea 0,65 m

- **Principales infraestructuras y equipamientos pesqueros**

Lonja 1.380 m²

Línea de atraque 806 m

Fábrica de hielo 190 m²

Cuartos de armadores 69 Ud. 1.840 m²

- **Principales infraestructuras y equipamientos náutico-recreativos**

Puestos de atraque (gestión directa) 286 Ud.

Puestos de atraque (gestión indirecta) 192 Ud.

- **Principales infraestructuras y equipamientos auxiliares**

Área de varada 10.400 m²

Marina seca 1.500 m²

Travel lift: 150 Tn

Carretillas elevadoras: 2,5 y 12 Tn

Las instalaciones portuarias más próximas son el puerto de interés general de Motril, situado a unas 26 millas náuticas de navegación hacia poniente, y el puerto deportivo de Almerimar a una distancia de navegación del orden de 12 millas náuticas rumbo a levante.



Conexiones territoriales

La conexión principal del puerto de Adra con la red general de carreteras se establece hacia levante a través de la ALP-103 que posibilita enlazar con la A-7 tras un recorrido de unos 6 km que necesariamente discurre por viario urbano utilizando algunos tramos de la antigua N-340, incluyendo el propio eje Paseo Marítimo/Carretera de Almería que se sitúa dentro del recinto portuario.

Hacia poniente, es posible otro itinerario alternativo que discurre por la N-340a por la costa hasta enlazar con la A-7 pasado El Lance de la Virgen tras 5 km de recorrido.



Adra (2022)

Actualmente la zona de servicio del puerto de Adra se estructura de acuerdo a las siguientes áreas funcionales que responden básicamente a las pautas establecidas por el Plan de Usos aprobado en el año 2008 en su escenario a corto plazo, aunque algunas sus previsiones han quedado superadas.

- Zona pesquera.- Correspondiente a los espacios de la dársena de poniente conformados en torno al extremo de poniente del muelle de costa, el muelle de la ribera de poniente y la línea de atraque dispuesta a partir del dique interior de poniente, y las explanadas asociadas en una superficie en torno a los 30.000 m², y donde se disponen los equipamientos para comercialización de los productos de la pesca e instalaciones al servicio de la flota pesquera. La zona pesquera dispone de una longitud total de línea de atraque superior a los 800 m.
- Zona de varadero.- Se desarrolla en el extremo sur de la zona de ribera de poniente en una superficie en torno a los 12.000 m² disponiendo de foso localizado en el extremo sur del muelle de ribera de poniente.
- Zona náutico-recreativa.- Se desarrolla en la dársena de levante, en dos zonas diferenciadas correspondientes al tramo central del muelle de costa, donde se sitúa el Club Náutico, y el extremo de la dársena de levante conformado por el contradique y el tramo de levante del muelle de costa donde se sitúan los puestos de atraque gestionados directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Ocupa una extensión próxima a los 16.000 m², y dispone de una línea de atraque superior a los 160 m en el extremo de levante del muelle de costa que permite la operación de embarcaciones de porte.

- Zona de poniente “*El Saladero*”.- Correspondientes a las explanadas de la zona de poniente del puerto en las que no se desarrollan actividades específicamente portuarias, como la pesquera y de varadero, y que se vienen destinando fundamentalmente a aparcamiento e implantación de usos esporádicos de perfil urbano atendiendo a su contacto directo con la trama de la ciudad. Constituye una gran bolsa de suelo, en su mayor parte vacante, que se extiende sobre cerca de 22.000 m² de superficie y con una gran potencialidad de desarrollo atendiendo a su localización y configuración.
- Zona occidental del muelle de costa.- Se corresponde con las explanadas de la segunda línea del frente del muelle de costa donde se sitúan edificios administrativos directamente ligados a la actividad portuaria como oficina del puerto, instalaciones de Cruz Roja o dependencias del Distrito Marítimo de Adra, y zona de aparcamiento para usuarios portuarios, en una extensión en torno a los 8.000 m².
- Zona oriental del muelle de costa. Se corresponde con la explanada de la segunda línea del muelle de costa donde se han implantado actividades de ocio y restauración propiciando la integración entre los espacio portuarios y la trama urbana, y que se extiende sobre una superficie próxima a los 3.000 m².
- Banda de contacto puerto-ciudad.- Se corresponde con los espacios situados fuera del recinto portuario operativo, localizados sobre el eje viario correspondiente a la antigua carretera N-340 y donde se localizan equipamientos urbanos como aparcamientos, estación de autobuses y zona ajardinada, o el Centro de Interpretación de la pesca, y que en el Plan de Usos del año 2008 se contemplaban como zona de uso mixto. Ocupan una extensión total próxima a los 31.000 m² incluyendo el eje viario Paseo Marítimo-Carretera de Almería que constituye viario estructurante tanto del espacio portuario, al conectar las distintas zonas funcionales portuarias, como de la propia ciudad.
- Otros espacios del recinto portuario.- En la actualidad, existen igualmente otros espacios del dominio público portuario que no tienen uso asignado como el recinto conformado al sur del viario de acceso al nuevo muelle pesquero o los espacios asociados al dique de abrigo que se sitúan sobre dominio portuario en la playa.



Adra (imagen google earth agosto 2024)

- **Actividades en el recinto portuario.-**

El puerto de Adra presta funciones pesqueras y náutico-recreativas, y constituye igualmente el soporte para el desarrollo de actividades complementarias de perfil turístico y recreativo atendiendo a su posición en el ámbito subregional del poniente de Almería. Del mismo modo, atendiendo a la propia conformación del recinto portuario a lo largo de las últimas siete décadas en los espacios de borde a lo largo de la ribera y las explanadas de poniente se vienen desarrollando distintas actividades de perfil urbano que se corresponden con los usos compatibles establecidos en la legislación portuaria, por su relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y la ciudad.

- **Actividad pesquera.**

La flota pesquera que opera en el puerto de Adra está compuesta por unas 30 embarcaciones correspondientes a flota de arrastre de fondo, cerco y artes menores, resultando las estas últimas las más numerosas.

CARACTERIZACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA [2023]

ARTE	ARRASTRE FONDO	CERCO	ARTES MENORES	TOTAL
EMBARCACIONES	6	6	20	32

ESLORA	< 8 m	8 a 12 m	12 a 15 m	15 a 20 m	> 20 m	TOTAL
EMBARCACIONES	7	8	7	9	1	32

Fuente. Elaboración propia. Agencia Pública de Puertos de Andalucía (puerto de Adra)

Los datos del *Informe de flota pesquera* (situación a 31 de diciembre de 2023) de la Agencia de Gestión Agraria y Pesquera de Andalucía cifraban en 31 las embarcaciones con puerto base en Adra, con un arqueo global de 494 GT, potencia global de 2.248 Kw y eslora promedio de 12,2 m con antigüedad media de 32 años.

En lo que respecta al empleo pesquero, los datos disponibles en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible correspondientes a la operación estadística "*Empleo Pesquero en Andalucía*" recogen para el año 2023 un total de 96 puestos de trabajo asignados al sector pesquero en el municipio de Adra que responden en su totalidad a personas embarcadas.



Zona pesquera vista desde el noreste (2023)

La línea de atraque pesquera se distribuye en tres zonas diferenciadas. En la zona norte de la dársena pesquera, el muelle de costa de poniente dispone de una longitud de 150 m, y además de un pantalán de 75 m de longitud para el atraque de embarcaciones menores. La zona occidental de la dársena pesquera se estructura conforme a las dos alineaciones del muelle de ribera de poniente. El primer tramo corresponde a la lonja y se dispone en perpendicular al muelle de costa con una longitud de 192 m de longitud. La segunda alineación presenta 84 m de longitud y conforma igualmente el recinto del varadero y el extremo suroeste de la dársena rematado por el foso del travel-lift, y acoge igualmente el suministro de combustible.



Zona de comercialización de los productos de la pesca (2023)

En la zona sureste de la dársena pesquera se dispone de una longitud total de línea de atraque de 230 m estructurada en cinco alineaciones correspondientes a la zona en L conformada en torno al dique de abrigo interior de poniente.



Zona pesquera vista desde el sur (2023)

De este modo, la longitud total de línea de atraque puesta al servicio de la flota pesquera resulta superior a los 800 m.

El sector pesquero dispone de 69 cuartos de armadores localizados en la zona norte de la explanada de poniente y en la explanada sureste de la dársena pesquera, en cinco edificios diferentes con superficie total construida superior a los 1.800 m².

Los principales servicios disponibles para la actividad pesquera son: lonja, fábrica de hielo, cámaras y naves frigoríficas, locales para manipulación del pescado, tendaderos de redes, cuartos de armadores y suministro de combustible.

PESCA FRESCA DESEMBARCADA según GENERO. 1994-2023

GENERO	CRUSTÁCEOS		MOLUSCOS		PECES		TOTAL		IMPORTE UNITARIO
AÑO	Kg	€	Kg	€	Kg	€	Kg	€	€/Kg
1994	6.761	51.240	63.594	165.747	3.485.752	2.401.898	3.556.107	2.618.884	0,736
1995	12.130	91.342	71.172	243.672	4.199.359	2.829.691	4.282.661	3.164.706	0,739
1996	27.513	152.502	46.250	147.572	2.513.583	2.498.775	2.587.346	2.798.849	1,082
1997	22.238	185.842	65.218	217.807	1.373.974	1.723.216	1.461.430	2.126.866	1,455
1998	25.539	224.854	81.869	236.827	1.185.574	1.603.439	1.292.982	2.065.120	1,597
1999	19.720	168.188	94.627	269.999	2.172.465	1.691.115	2.286.812	2.129.302	0,931
2000	17.048	200.449	94.395	236.852	2.722.952	2.402.377	2.834.395	2.839.679	1,002
2001	10.841	183.844	48.268	196.024	2.086.609	2.246.071	2.145.718	2.625.938	1,224
2002	37.549	528.752	46.210	225.048	1.660.950	2.020.043	1.744.709	2.773.843	1,590
2003	34.299	576.783	54.635	249.438	1.817.582	2.050.585	1.906.516	2.876.806	1,509
2004	28.377	642.159	65.908	344.561	2.325.879	2.310.338	2.420.164	3.297.058	1,362
2005	22.064	444.325	64.400	346.689	3.926.010	3.071.510	4.012.474	3.862.524	0,963
2006	16.530	358.095	71.186	347.481	4.290.907	3.041.371	4.378.623	3.746.947	0,856
2007	12.531	276.839	82.379	385.791	2.847.035	2.802.867	2.941.945	3.465.497	1,178
2008	18.027	344.406	67.042	387.481	2.060.684	2.230.668	2.145.753	2.962.554	1,381
2009	167.956	690.694	62.825	311.878	1.199.670	2.008.243	1.430.451	3.010.815	2,105
2010	20.304	380.679	51.292	280.151	1.196.113	2.156.491	1.267.709	2.817.321	2,222
2011	26.950	419.859	146.621	607.580	1.455.678	2.688.368	1.629.249	3.715.807	2,281
2012	32.855	369.319	79.663	429.011	2.674.728	2.568.623	2.787.246	3.366.953	1,208
2013	15.662	233.804	55.334	264.342	1.467.801	2.064.815	1.538.797	2.562.961	1,666
2014	21.729	297.932	90.986	398.578	1.460.938	2.494.597	1.573.653	3.191.107	2,028
2015	14.853	206.084	40.546	190.089	1.055.181	1.966.628	1.110.580	2.362.801	2,128
2016	16.635	183.774	38.876	195.882	953.174	1.287.669	1.008.685	1.667.326	1,653
2017	200.764	283.312	129.334	846.412	1.559.617	2.232.823	1.889.715	3.362.546	1,779
2018	29.691	372.714	107.858	841.318	1.358.678	2.261.333	1.496.227	3.475.365	2,323
2019	45.562	384.802	163.144	1.010.176	933.435	2.306.389	1.142.141	3.701.367	3,241
2020	83.152	575.195	130.200	807.098	1.845.836	2.462.277	2.059.188	3.844.571	1,867
2021	70.657	764.669	83.783	565.088	1.338.419	2.230.972	1.492.859	3.560.729	2,385
2022	118.180	1.357.886	54.133	447.722	1.673.731	2.769.256	1.846.044	4.574.864	2,478
2023	251.128	1.408.878	69.235	581.074	1.208.097	1.901.566	1.528.460	3.891.518	2,546

Fuente: Agencia Pública de Puertos de Andalucía

00332815

En los últimos diez años el volumen de pesca desembarcada se ha situado en valores medios en torno a las 1.515 Tn al año, con un importe de venta medio anual de 3,4 millones de euros, y valor unitario medio de 2,24 €/Kg.

Las mayores descargas registradas en los últimos veinte años corresponden al ejercicio 2006, cuando se alcanzó un valor próximo a las 4.380 Tn, facturándose más de 3,7 millones de euros.

El ejercicio con mayor importe económico por venta fue 2002 con un valor próximo a los 4,6 millones de euros.

En el año 2021 las especies más capturadas fueron la alacha, el jurel blanco, la caballa del sur, el jurel y la sardina, que significaron cerca del 70% de la pesca despachada en la lonja de Adra. Mientras que por su importe económico destacó la gamba, con un valor total en primera venta superior a los 400.000 euros, correspondiente a 36.000 Kg desembarcados, de acuerdo con los datos del Sistema de Información Andaluz de Producción pesquera (IDAPES). Más del 85% de las descargas corresponden habitualmente a peces.

AVITUALLAMIENTOS DE LA FLOTA PESQUERA 2012-2023

AÑO	GASOIL B	HIELO
	litros/año	Tn/año
2012	881.722	2.527
2013	1.041.509	1.926
2014	1.322.775	1.870
2015	1.440.022	1.727
2016	1.256.600	673
2017	1.382.177	523
2018	1.128.684	308
2019	1.054.254	277
2020	1.072.878	317
2021	1.213.042	200
2022	1.225.267	31
2023	1.322.780	

Las cifras de avituallamiento en los últimos doce años ponen de manifiesto el mantenimiento de los niveles de actividad de la flota pesquera.

Actividad náutico-recreativa.

La actividad náutico-recreativa se desarrolla en el extremo noreste del recinto portuario, en la ribera de la dársena interior donde se localizan las instalaciones del R.C.N de Adra, y en la dársena exterior cuyos atraque son gestionados directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Las instalaciones del R.C.N de Adra se implantaron en la década de los setenta y fueron ampliadas en los noventa hasta alcanzar una oferta de 192 puestos de atraque de esloras comprendidas entre 6 y 12 m en cinco pantalanes.

Las instalaciones de gestión directa fueron puestas en servicio en el año 2011, una vez completado el re-equilibrio entre los usos pesqueros y recreativos en el puerto de Adra, pasando a destinarse la dársena exterior a la función náutico-recreativa. Se ofertan 256 puestos de atraque de esloras comprendidas entre 6 y 12 m en seis pantalanes, que en el año 2023 alcanzaron una ocupación media del 51%, registrando un incremento del 1,2% respecto al ejercicio anterior.

Esta zona náutico-recreativa dispone de edificio de servicios localizado en el extremo de poniente de la ribera de la dársena interior, así como zona de aparcamiento para usuarios en el contradique del puerto que conforma la dársena recreativa exterior.

OFERTA NÁUTICO-RECREATIVA. PUESTOS DE ATRAQUE

ESLORA [m]	GESTIÓN DIRECTA APPA	R.C.N ADRA	TOTAL
6	30	108	138
8	25	72	97
10	66	8	74
12	84	4	88
15	23		23
18	24		24
25	4		4
TOTAL	256	192	448

La capacidad náutico-recreativa total del puerto de Adra se sitúa próxima a los 500 puestos de atraque desarrollándose sobre una superficie de lámina de agua del orden de los 50.000 m².



Instalaciones náutico-recreativas (2023)



Instalaciones náutico-recreativas gestionadas directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (2023)

Actividad de reparación y mantenimiento de embarcaciones.

La actividad de reparación y mantenimiento de embarcaciones se desarrolla en el extremo sureste del recinto portuario donde se dispone de superficie de explanada de 10.400 m² equipada con nave de 900 m², foso para operación de travel-lift de 150 Tn y carretillas elevadoras. Estos equipamientos permiten prestar servicio a la flota tanto pesquera como recreativa.



Área técnica (2023)

Del mismo modo, en las explanadas de poniente conocidas como zona de “*El Saladero*” se desarrollan en la actualidad otras actividades de perfil industrial y auxiliar de la función portuaria.

Actividades complementarias y auxiliares de la función portuaria e integración puerto-ciudad.

Las actividades complementarias se desarrollan fundamentalmente en la ribera de la dársena recreativa exterior, donde se dispone el “*muelle gourmet*” dotado de cinco módulos que albergan actividades de restauración, conformando una banda de integración entre las explanadas portuarias de ribera y la trama urbana.

Las actividades auxiliares de la función portuaria se localizan fundamentalmente en el extremo noroeste del recinto portuario en al segunda línea del muelle de costa, donde se sitúan edificios administrativos directamente ligados a la actividad portuaria como oficina del puerto, instalaciones de Cruz Roja o dependencias del Distrito Marítimo de Adra, así como una zona de aparcamiento para usuarios portuarios de superficie próxima a los 2.000 m².

En todo el contacto entre el recinto portuario y la trama urbana adyacente se desarrollan distintas actividades de carácter no esencialmente portuario, pero que resultan compatibles con la función portuaria propiciando una adecuada transición en términos de ocupación del espacio entre la malla puramente urbana y las infraestructuras y equipamientos portuarios, y cuya implantación se ha venido consolidando a lo largo de las últimas décadas.



Muelle gourmet y contacto puerto-ciudad en el extremo de levante del puerto (2023)

Destaca la localización de la estación de autobuses en la zona central de la fachada portuaria de la ciudad, a la altura de las instalaciones del R.C.N de Adra, así como el propio viario de borde marítimo, de carácter estructurante para el tejido municipal y que discurre en un desarrollo próximo a los 600 m dentro del dominio público portuario correspondiente al eje de la antigua carretera N-340.

En su sector más oriental, en este área se localiza una zona ajardinada y una amplia extensión de aparcamiento, de más de 5.300 m², utilizada en la actualidad para resolver las necesidades de estacionamiento de la ciudad. Esta franja de contacto entre la ciudad y las áreas operativas del puerto presenta una anchura próxima a los 70 m.

Igualmente, en el sector occidental del frente marítimo de la ciudad se localizan otras áreas ajardinadas de menor extensión.

Finalmente, en el frente occidental del recinto portuario, en la zona conocida como “*El Saladero*”, las amplias extensiones de explanadas portuarias no edificadas disponibles se vienen empleando para estacionamiento de vehículos ligeros y pesados y usos de carácter esporádico de perfil urbano, en una superficie próxima a los 10.000 m².



Zona occidental del puerto (2023)

- **Ocupación del dominio público.**

Los títulos de ocupación del dominio público portuario vigentes son los siguientes:

CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
LONJA, CÁMARA DE REFRIGERACIÓN Y ALMACÉN ENVASES	ORG. PRODUCTORES PESQUEROS ADRA	18/03/2014	16/03/2029
VENTA PESCADO AL POR MENOR	BRISAMAR DEL MARE NOSTURM S.L.	26/02/2020	25/02/2030
HOSTELERÍA	MONTES MILO MULTISERVICIO S.L.	24/10/2015	23/10/2025
RESTAURANTE	ALPUMAR MULTISERVICIOS, SL	08/08/2020	07/08/2030
CARPINTERÍA RIBERA Y TALLER	NICOLAS CASAS, S.L.	20/03/1998	19/03/2022
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	CEPSA COMERCIAL DE PETROLEOS S.A.U	21/03/2024	20/03/2034
INSTALACIÓN DEPORTIVA	CLUB NÁUTICO DE ADRA	10/10/1988	10/10/2018

AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
ACTIVIDAD NÁUTICA Y TALLER MECÁNICO	CRISTÓBAL GONZÁLEZ FERNÁNDEZ	13/12/2021	31/10/2027
CHIRINGUITO-BAR	MIGUEL ANGEL ALCALÁ ROSELL	28/10/2019	31/10/2022
MUELLE GOURMET LOTE-1	HOSTELERÍA ABDERITANA S.L.	23/05/2022	22/05/2025
MUELLE GOURMET LOTE-2	MIRELLA MONTES DE LA HOZ	19/07/2022	19/07/2025
MUELLE GOURMET LOTE-3	MONTES MILO MULTISERVICIO S.L.	05/04/2024	05/04/2025
MUELLE GOURMET LOTE-4	FRANCISCO JOSÉ SUÁREZ CARPINTERO	31/05/2022	31/05/2025
MUELLE GOURMET LOTE-5	MONTES MILO MULTISERVICIO S.L.	14/06/2022	14/06/2025

CONVENIOS

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
SEDE DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA	D.G.DE LA MARINA MERCANTE	01/02/2001	indefinido
MUSEO DEL MAR – HOGAR DEL PESCADOR	AYUNTAMIENTO DE ADRA	03/01/2011	02/01/2041

3.Relación con el entorno urbano.

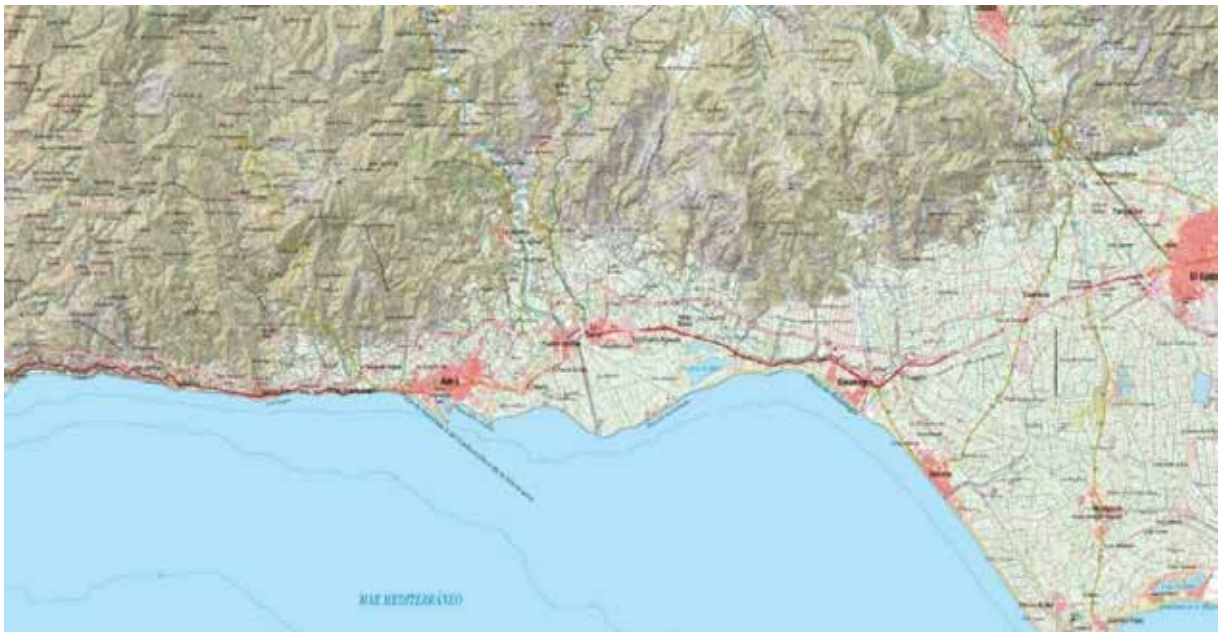
El desarrollo de la trama urbana de Adra en su zona oeste está directamente ligado a la conformación del recinto portuario a lo largo de las últimas siete décadas. De este modo, en la actualidad los espacios portuarios de borde

se encuentran plenamente integrados en la trama urbana, y de modo especialmente relevante en la zona de ribera donde sobre el dominio público portuario la ciudad traza un eje viario urbano de carácter estructurante y sitúa equipamientos como la estación de autobuses, aparcamientos y amplias zonas ajardinadas.

Del mismo modo, en la zona de borde de poniente, estructurada en torno a la calle Marismas, los espacios portuarios conformados en torno a las explanadas de El Saladero han posibilitado una zona de expansión de las actividades urbanas, constituyendo el soporte de implantaciones temporales como ferias y mercadillos.

A levante del puerto se sitúa la playa de San Nicolás, y a poniente la playa de la Sirena Loca. El tramo litoral correspondiente a ambas playas dispone de paseo marítimo peatonal constituyendo el puerto una discontinuidad en la fachada marítima de la ciudad, estructurada en la ribera de acuerdo con el eje correspondiente a la antigua carretera N-340 que es soporte de viario urbano de carácter estructurante en las relaciones urbanas levante-poniente que necesariamente se desarrollan según el eje Paseo Marítimo-Carretera de Almería a lo largo de 600 m de traza que discurre por el dominio portuario.

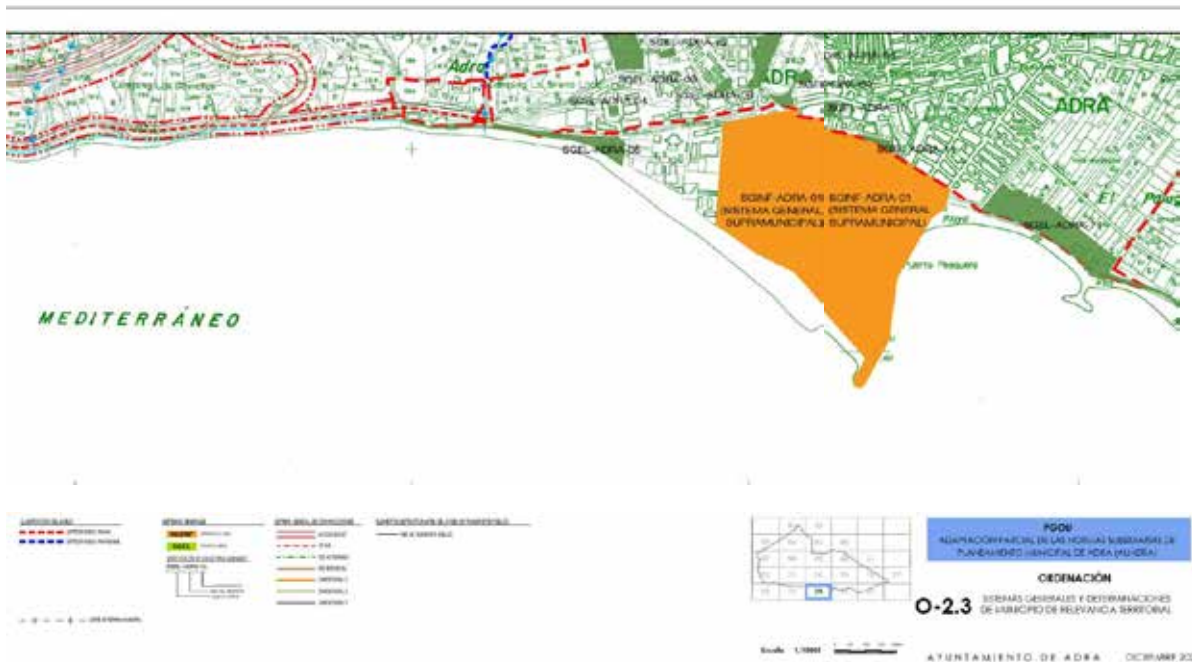
De este modo, el tramo central de la fachada marítima del núcleo urbano de Adra se corresponde con el puerto.



Entorno local

El documento de adaptación parcial a la ley 7/2002 de ordenación urbanística de Andalucía de las Normas Subsidiarias de planeamiento urbanístico del término municipal de Adra fue aprobado por pleno del ayuntamiento de fecha 19 de febrero de 2021.

La revisión de las Normas Subsidiarias de planeamiento urbanístico del término municipal de Adra fue aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Almería en sesiones de fechas 25 de abril y 2 de mayo de 2000. El Texto Refundido de las Normas fue publicado en BOP de Almería nº 19 de 28 de enero de 2000.



En el documento urbanístico se recoge la totalidad del dominio público portuario como sistema general portuario, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los puertos de Andalucía. De este modo, en el plano de ordenación O-2.3 *Sistemas generales y determinaciones de municipio de relevancia territorial*, el recinto portuario se refleja como SGINF-ADRA-O1 (Sistema General Supramunicipal).

De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los puertos de Andalucía, el sistema general portuario se desarrollará urbanísticamente mediante un Plan Especial de Ordenación.

4. Ordenación Territorial.

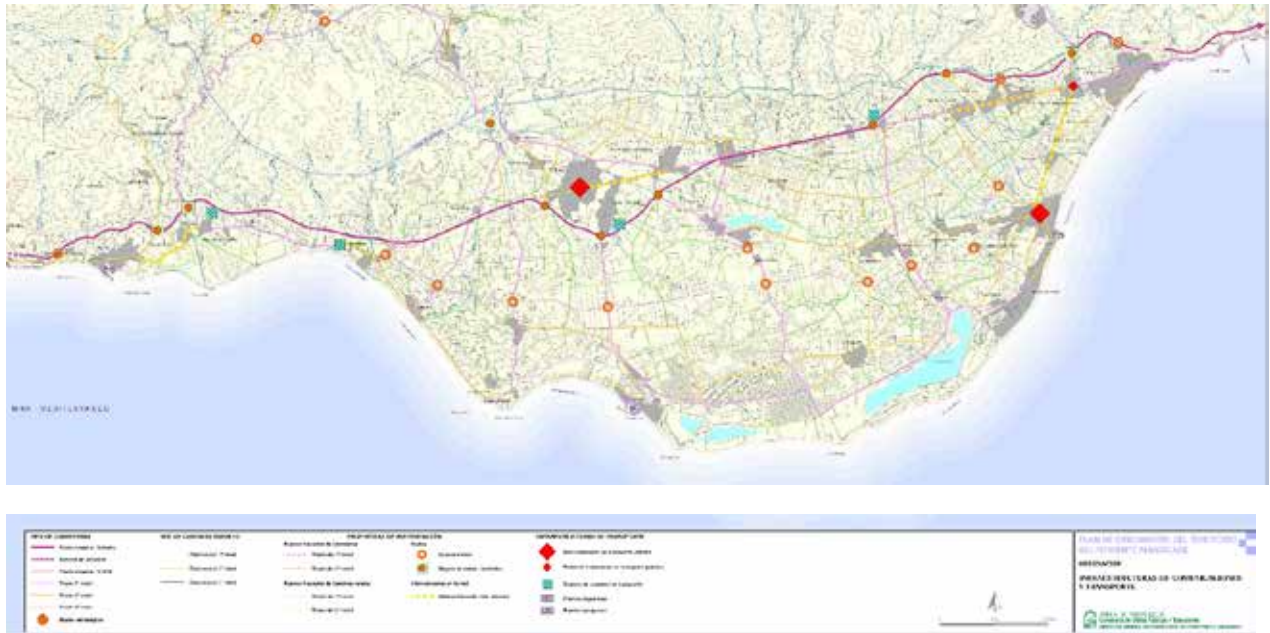
Mediante Decreto 222/2002, de 30 de julio, fue aprobado el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería.

En línea con las estrategias y propuestas que se valoran al establecer los usos del ámbito territorial del poniente almeriense, el Plan fija como objetivo mejorar la accesibilidad y ordenación de las áreas turísticas, para lo cual se hace necesaria la mejora de las instalaciones portuarias existentes.

De este modo, en el artículo 106 de su Normativa, se establecen como directrices en materia portuaria el carácter pesquero y deportivo del puerto de Adra, y la necesidad de favorecer la mejora de las instalaciones portuarias existentes con el objeto de adecuarlas a las necesidades y nuevas demandas que se deriven de las actividades pesqueras y turístico-deportivas en la zona. Específicamente, se indica como necesaria la mejora de la zona

industrial y de almacenaje aneja al puerto de Adra.

En octubre de 2023 se acordó la formulación de la revisión del Plan, iniciándose en diciembre de 2023 su evaluación ambiental estratégica. El Borrador del Plan elaborado a tal efecto (Octubre 2023) no establece consideraciones de relevancia que condicionen la ordenación del espacio portuario de Adra.



Plan de ordenación de territorio del poniente almeriense aprobado (2002)

5. Delimitación de la zona de servicio portuaria.

La delimitación de la zona de dominio público portuario quedó establecida mediante acta y planos suscritos con fecha 25 de marzo de 1999 por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, en virtud de las transferencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía llevadas a cabo en el año 1983.

Con posterioridad, mediante Orden Ministerial de fecha 23 de enero de 2009 fue aprobado el deslinde DES01/06/04/0005 que incluye el tramo litoral en que se localiza el puerto de Adra.

Atendiendo a la posible obsolescencia cartográfica del acta de delimitación del dominio portuario suscrita en marzo de 1999, en el sector noroccidental de la poligonal que define el recinto portuario, y que se corresponde con el contacto con la trama urbana, se propone su adecuación al tramo M-30 a M-43 del deslinde del dominio público marítimo-terrestre del año 2009 con el objeto de simplificar la gestión de la franja litoral adoptando las referencias que se considera responden a una mayor precisión cartográfica, quedando, en su caso, pendiente la oportuna formalización con la Administración general del Estado.

Por otra parte, el recinto portuario transferido en el año 1983 fue objeto de ampliación en su extremo sudoeste en el

año 2015 para la ampliación del varadero. A tal efecto, con fecha 27 de mayo de 2015 fue suscrita acta de adscripción de terrenos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre para ampliación de la zona de servicio del puerto de Adra destinados a la construcción de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero en el extremo sur del área de poniente, incorporando una porción triangular de 1.891 m² al recinto transferido en el año 1999.

De este modo, se conforma la delimitación actual del recinto portuario con una extensión total de 299.263 m² y un perímetro de 2.461 m.



Acta de adscripción (mayo 2015)



Acta de entrega y recepción (marzo 1996)

6. Asignación de usos.

Atendiendo a las condiciones operativas del puerto de Adra y su potencialidad como elemento de dinamización del desarrollo socioeconómico del ámbito subregional del poniente almeriense al constituir infraestructura de relevancia

supralocal y gran capacidad de recualificación del tejido local, y de acuerdo con las pautas de desarrollo en materia portuaria de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda recogidas en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA) el puerto de Adra debe constituir el soporte de usos pesqueros y náutico-recreativos, así como los auxiliares y complementarios de éstos, y de usos compatibles con la actividad portuaria.

En este orden de cosas, la conformación histórica del recinto portuario en torno a la trama urbana adyacente, con dos potentes franjas de usos compartidos en su zona norte y de poniente, hacen necesario prestar especial importancia al desarrollo de las actividades compatibles con la función puramente portuaria, aprovechando el gran potencial del recinto portuario para la recualificación de la fachada marítima de la ciudad y la implantación de nuevas actividades que contribuyan a la adecuada integración urbana del espacio portuario, y su equilibrio social y económico.

- **Usos en el dominio portuario.-**

De acuerdo con el artículo 16 de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, las actividades, instalaciones y construcciones a desarrollar en el dominio público portuario serán acordes con los siguientes usos:

- Usos pesqueros, incluidas las actividades de acuicultura marina y pesquero-turísticas.
- Usos náutico-deportivos.
- Usos auxiliares y complementarios de los anteriores, así como los correspondientes a mantenimiento y reparación de embarcaciones, y servicios a las tripulaciones, actividades logísticas y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en la zona de servicio esté justificada por razón del tráfico portuario o por los servicios que prestan a las personas usuarias del puerto.
- Usos compatibles con la actividad portuaria correspondientes a equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que puedan encontrar soporte en el dominio portuario, contribuyendo a la integración urbana y territorial de los puertos y su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

- **Ordenación funcional.-**

Los usos cuyo desarrollo encuentra justificación en el puerto de Adra han sido asignados a las distintas áreas del puerto atendiendo a su configuración y condiciones operativas actuales y potencialidades de desarrollo, conformando la ordenación funcional del puerto que se recoge en los planos de ordenación ORD01 y ORD02.

Los espacios terrestres útiles a los que se asigna uso se extienden sobre una superficie total ligeramente superior a los 130.000 m².

- **Actividad pesquera.-** Las actividades pesqueras se desarrollan en la zona de poniente del puerto, en torno a la dársena interior conformada por el extremo de poniente del muelle de costa, el muelle de la ribera de poniente y la línea de atraque dispuesta a partir del dique interior de poniente.

Se dispone de este modo de una superficie terrestre ligeramente superior a los 31.000 m² asociada a una línea de atraque de 800 m, donde se disponen las instalaciones y equipamientos precisos para el adecuado desarrollo de la función pesquera.

- **Actividad náutico-deportiva.-** Las actividades náutico-recreativas se desarrollan en la dársena exterior, en la zona oriental del puerto, donde se destinan superficies terrestres de una extensión próxima a los 16.000 m² y cerca de 50.000 m² de lámina de agua equipados con pantalanés flotantes dotados de finger destinados a la flota recreativa. Igualmente, se dispone de una línea de atraque superior a los 160 m en el extremo de levante del muelle de costa que permite la operación de embarcaciones de porte destinadas a actividades de perfil recreativo.
- **Actividades auxiliares y complementarias de las pesqueras y náutico-deportivas.** Corresponden a la construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones pesqueras y recreativas para las que se dispone área técnica localizada en el extremo sur de la ribera de poniente en una superficie en torno a los 12.000 m², así como a actividades de carácter complementario de la función recreativa, para las que se disponen, preferentemente, los espacios correspondientes a la segunda línea del extremo oriental del muelle de costa por su privilegiada posición respecto al núcleo urbano en una extensión del orden de los 3.000 m². Del mismo modo, las explanadas de la segunda línea del frente del muelle de costa en su extremo occidental se dedican a este tipo de actividades de carácter auxiliar y complementario de la función pesquera y náutico-recreativa, incluyendo el estacionamiento de vehículos de usuarios portuarios, en una extensión próxima a los 8.000 m².

La superficie terrestre global destinada a las actividades auxiliares y complementarias resulta de este modo ligeramente superior a los 22.000 m².

- **Actividades compatibles.-** Las actividades compatibles con la función portuaria se corresponden con aquellas de carácter cultural, deportivo, educativo, recreativo, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que encuentran soporte en el recinto portuario atendiendo a su posición respecto al núcleo urbano de Adra, así como al protagonismo que corresponde desempeñar al puerto de Adra en la dinamización socioeconómica del ámbito subregional del poniente de Almería de acuerdo con las determinaciones del planeamiento territorial, contribuyendo a la integración urbana y territorial del espacio portuario y su equilibrio social y económico, así como a la generación de empleo, el crecimiento de la economía andaluza y la adecuada articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano.

En este sentido, la banda de contacto entre las explanadas donde se desarrollan las principales operaciones y actividades portuarias y la trama puramente urbana y que constituye dominio público portuario se destina a

la implantación de este tipo de actividades con componente dominante de perfil urbano.

Atendiendo a la configuración del recinto portuario se diferencia una zona de actividades complementarias localizada en la zona norte del puerto, asociada al viario correspondiente a la antigua carretera N-340 que constituye en la actualidad el Paseo Marítimo que se conforma como un arteria fundamental de la trama urbana aunque discurra por dominio público portuario, con una extensión próxima a los 28.000 m², y destinada a albergar, fundamentalmente, actividades de perfil urbano que contribuyan a la adecuada integración entre el puerto y la ciudad.

Otra segunda zona se corresponde con la banda de poniente del recinto portuario, con gran disponibilidad de suelo que podría alojar nuevas edificaciones e instalaciones a destinar a usos compatibles con la función portuaria, con una extensión del orden de los 25.000 m².

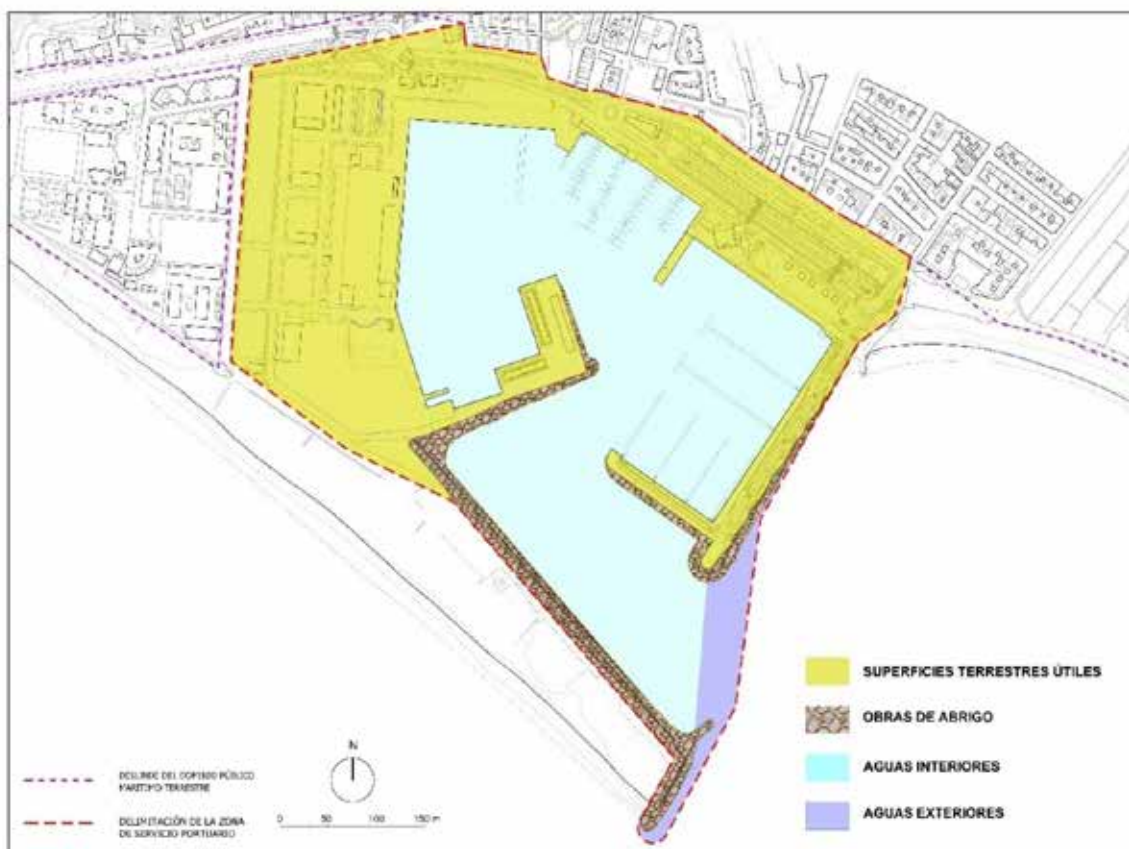
Del mismo modo, se asigna el uso compatible a la banda en contacto con la playa situada al sur de la zona de varadero.

La superficie terrestre global destinada a las actividades compatibles resulta de este modo próxima a los 61.000 m².

El dominio público portuario de Adra se extiende sobre una superficie total próxima a las 30 Ha, correspondiendo algo más de 130.000 m² a superficies terrestres útiles, y el resto a aguas y obras de abrigo, según se recoge en el cuadro adjunto:

DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

TIPOLOGÍA	SUPERFICIE [m ²]	%
SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES	130.216	43,5
OBRAS de ABRIGO y OTROS ESPACIOS SIN USO ASIGNADO	15.850	5,3
AGUAS INTERIORES	143.835	48,1
AGUAS EXTERIORES	9.368	3,1
TOTAL	299.269	100,0



La asignación pormenorizada de usos realizada sobre las superficies terrestres útiles implica la distribución recogida en el cuadro adjunto.

SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES. USOS ASIGNADOS

USO	SUPERFICIE [m ²]	%
USOS PESQUEROS	31.227	24,0
USOS NÁUTICO-DEPORTIVOS	15.785	12,1
USOS AUXILIARES y COMPLEMENTARIOS	22.365	17,2
USOS COMPATIBLES	60.839	46,7
TOTAL	130.216	100,0

7. Vigencia y modificación.

Las determinaciones establecidas por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tendrán vigencia indefinida.

Cuando se considere necesario por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se procederá a la modificación del Plan, de acuerdo con la legislación sectorial vigente.

Se consideran como modificaciones no sustanciales, de acuerdo con el artículo 10 bis de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía aquellas que respondan a los siguientes supuestos:

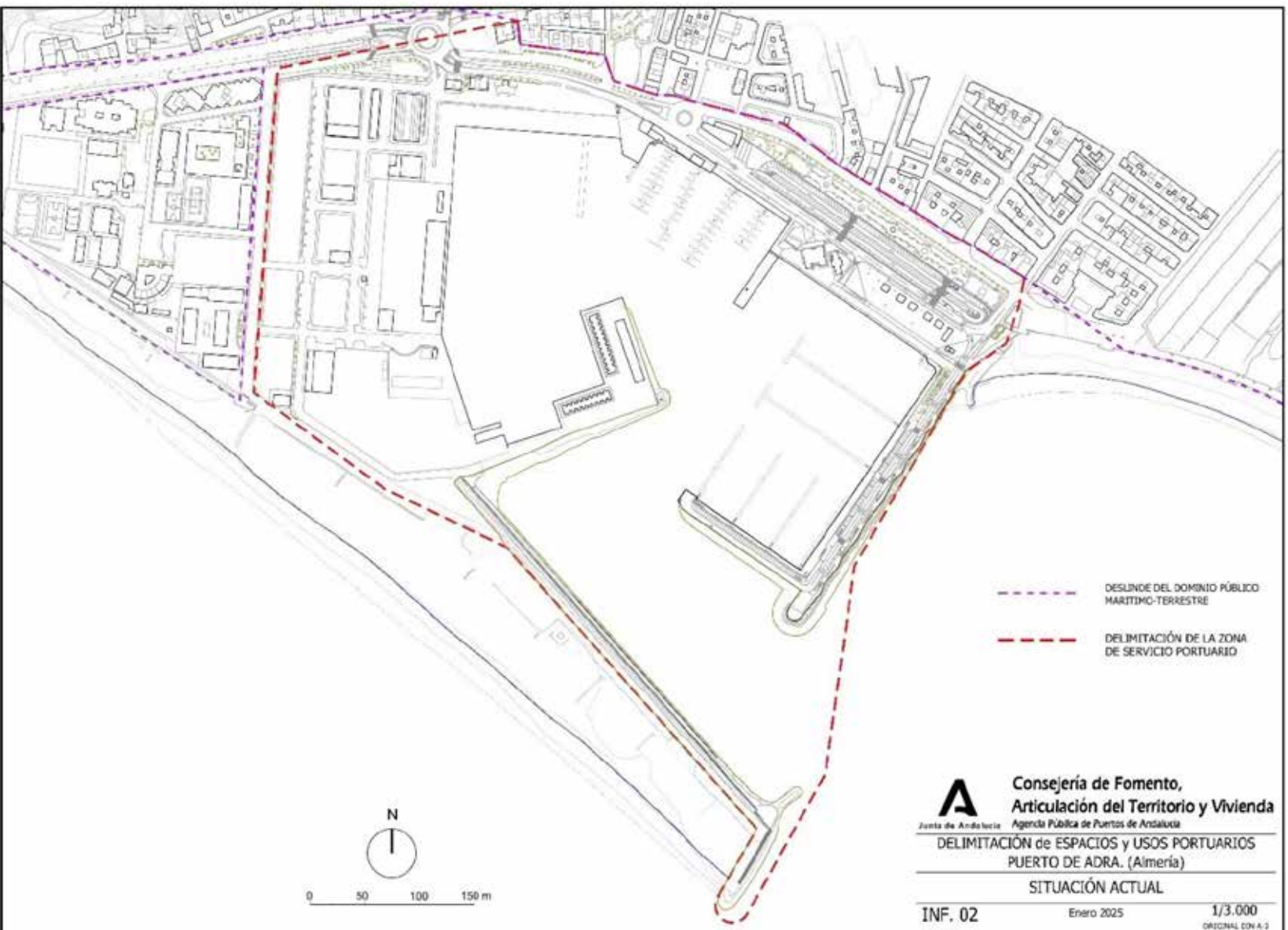
- Modificación producida por razones de explotación portuaria que no suponga una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso.
- Modificación que no implique una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en las que se divide el puerto, a efectos de la asignación de los usos previstos en la presente ley.
- Ampliación dentro de la zona de servicio de infraestructuras y otras instalaciones portuarias que resulten complementarias de las ya existentes y que no supongan una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso o impliquen la introducción del uso compatible.

Tendrá consideración de alteración significativa aquella que suponga una variación aislada o acumulada superior al 10% de la superficie atribuida a un determinado uso, de acuerdo con el punto 2 del artículo 10 bis de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía.

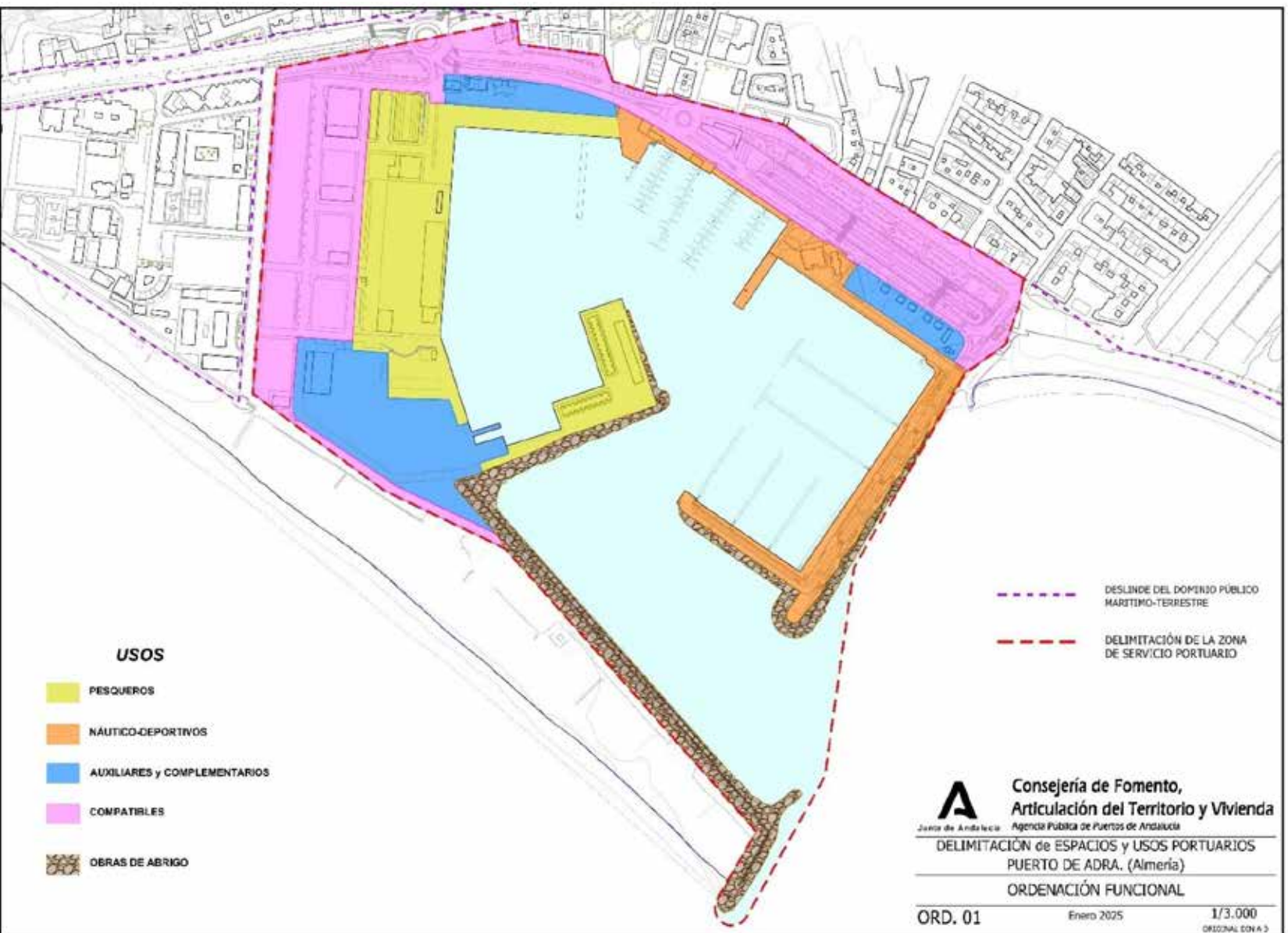
Enero 2025

PLANOS*INF.01 ÁMBITO TERRITORIAL**INF.02 SITUACIÓN ACTUAL**INF.03 SITUACIÓN ACTUAL sobre ORTOIMAGEN**ORD.01 ORDENACIÓN FUNCIONAL**ORD.02 ORDENACIÓN FUNCIONAL sobre ORTOIMAGEN*











ANEJOS

ANEJO 1 ACTA de DELIMITACIÓN del DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

ANEJO 2 RELACIÓN de AFECTADOS

00332815

ANEJO 1 ACTA de DELIMITACIÓN del DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

00332815

ACTA DE ENTREGA Y RECEPCIÓN DE MEDIOS TRANSFERIDOS MEDIANTE EL R.D 3137/83 EN MATERIA DE PUERTOS EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA. 8/03/1996

ACTA DE ENTREGA Y RECEPCIÓN DE MEDIOS TRANSFERIDOS MEDIANTE EL REAL DECRETO 3137/83 EN MATERIA DE PUERTOS EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA

En Madrid, a 8 de Marzo de mil novecientos noventa y seis

REUNIDOS

De una parte D. Fernando Osorio Páramo, Director General de Costas del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que ostenta la representación de la Administración General del Estado para este acto.

Y de otra, D. José Clavero Salvador, Director Gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, que actúa en nombre y representación de la misma, facultado para la firma de este documento por Decreto 217/95 de la Junta de Andalucía.

Intervienen a los efectos de la firma de las actas previstas en el apartado E, punto 2 Anexo I del RD 3137/83 y en tal sentido ambas partes:

ACUERDAN

1.- Dejar constancia de la entrega efectuada en su momento por parte del entonces Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de los expedientes, bienes muebles inventariables o no, equipos, derechos y obligaciones de la Administración, personal y créditos presupuestarios, que figuran reseñados en la relaciones 1.2 y 3 del RD 3137/83.

2.- Establecer como dominio público marítimo terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía, los espacios comprendidos entre el deslinde del mismo y la línea que describe el contorno de las obras de abrigo de cada puerto.

3.- Adjuntar a la presente acta y suscribir de conformidad los planos correspondientes a los diferentes puertos transferidos en la provincia. El soporte cartográfico utilizado procede de la restitución de vuelos aerofotogramétricos con sistema de proyección Universal Transversa Mercator (UTM).

4.- La presente acta se refiere a los puertos que, juntamente con su situación geográfica, se relacionan a continuación:

Adra	36°44'33,6"N	05°01'05,2"W
Roquetas de Mar	36°45'31,6"N	05°56'07,3"W
Garrucha	37°10'48,4"N	01°48'55,2"W
Villarcos (Cuevas de Almanzora)		

Y para que conste se levanta la presente ACTA por duplicado ejemplar en el lugar y fecha antes indicados.

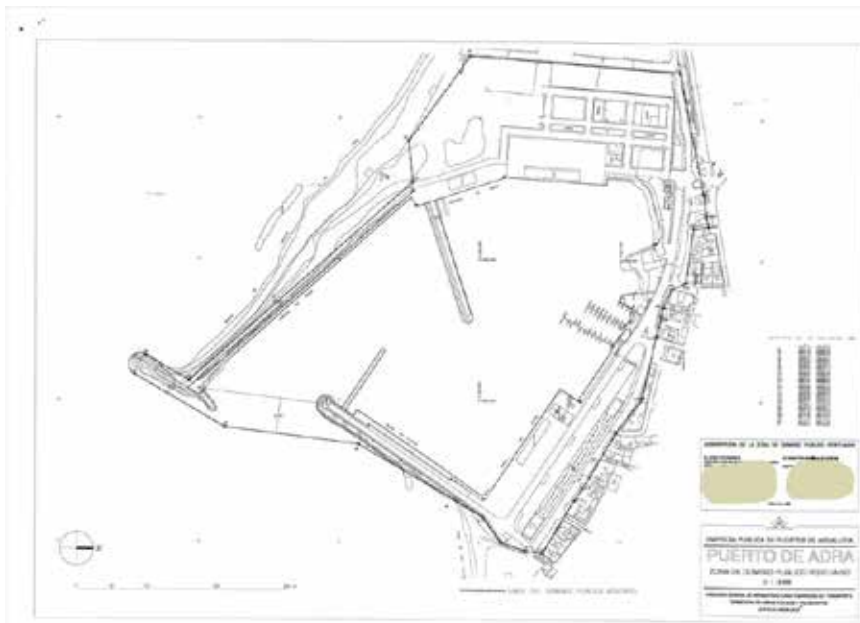
POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Fdo.: Fernando Osorio Páramo
Director General de Costas

POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Fdo.: José Clavero Salvador
Director Gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía

ACTA DE



ADSCRIPCIÓN DE TERRENOS PERTENECIENTES AL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE PARA AMPLIACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA. 27/05/2015

Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca
Dirección General de Ganadería y Pesca
Dirección General de Puertos y Vías Navegables
Servicio Provincial de Costas de Andalucía

ACTA DE ADSCRIPCIÓN DE TERRENOS PERTENECIENTES AL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE PARA AMPLIACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA.

Reunidos en Adra (Almería), el día 27 de mayo de 2015, para dar cumplimiento al procedimiento de adscripción de bienes pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre establecido en el artículo 107.1b del Reglamento General de Costas (R.D. 785/2014, de 10 de octubre):

D. Alfonso Rodríguez González de Cella, Director General de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por Orden de la Consejería de Fomento y Vivienda de 12 de junio de 2012, en nombre y representación de la Junta de Andalucía.

D. Miguel Ángel Castillo Mesa, jefe del Servicio Provincial de Costas de Almería, en representación del Instituto de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, según se dispone en el informe de la D.G. de fecha 15 de febrero de 2014, que otorga la representación de la Administración General del Estado para este acto.

Antes de comenzar el presente acto se acuerda que se anula el Puerto de Adra por estar ya incorporado a la zona de servicio del Puerto de Adra, según consta en el art. 107.1b del Reglamento General de Costas, aprobado por R.D. 785/2014, de 10 de octubre.

El Puerto de Adra fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3131/1983, de 26 de agosto. Conforme a lo establecido en el artículo 1.2, del Anexo I, en fecha 26/03/1988 se firmó la entrega por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y fue suscrita por el Consejo de Regencia, donde se determinó la porción de dominio público marítimo-terrestre correspondiente a la zona de servicio del Puerto de Adra.

El tanto de costa en que se inscribe el Puerto de Adra fue objeto de expediente de división del dominio público marítimo-terrestre que resultó aprobado por Orden Ministerial de fecha 22 de enero de 2000.

Para la adscripción de nuevos terrenos al Puerto de Adra se ha seguido igualmente el procedimiento establecido en el art. 107 del Reglamento General de Costas. Con tal propósito, el 27/09/11, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía presentó a su vez el Proyecto de Adscripción de Bienes Pertenecientes al Dominio Público Marítimo-Terrestre, en el que se solicita la declaración de bienes de dominio público, necesarios para la reforma de las instalaciones de muelle y zona de acceso a la zona pesquera. Finalmente, con fecha 15 de febrero de 2014, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar emitió informe favorable sobre la inscripción de la zona solicitada.

El dominio público que se solicita para su incorporación a la zona de servicio del Puerto de Adra, corresponde al terreno que se describe en las actas contenidas en el "Proyecto de Adscripción de Bienes Pertenecientes al Dominio Público Marítimo-Terrestre", modificado conforme a lo expresado en el escrito de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de fecha 1 de agosto de 2010, elaborado por UO21 Consultores de Ingeniería, S.L., y suscrito por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos D. Manuel González Mulas y D. Federico González-Correa de Valles. Dicho proyecto ha sido objeto de aprobación por resolución del Director General de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía de fecha 27/05/2014.

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 107 del Reglamento General de Costas y el art. 107.1b del Reglamento General de Costas, se acuerda que se anula el Puerto de Adra por estar ya incorporado a la zona de servicio del Puerto de Adra, según consta en el art. 107.1b del Reglamento General de Costas, aprobado por R.D. 785/2014, de 10 de octubre.

Para el registro de la zona adscrita se procede a su entallado previo y posteriormente se practica el correspondiente levantamiento topográfico del que se acompaña plano.

Como consecuencia, la zona de servicio del Puerto de Adra inscrita por R.D. 3131/1983 resulta ampliada con la incorporación a la zona de dominio público marítimo-terrestre adscrita a la Comunidad Autónoma de Andalucía con destino a la construcción de los obras del referido Proyecto, y en su sentido antes pases.

ACUERDAN

1.- Dejar constancia de los límites del dominio público marítimo-terrestre adscrito, que se incorpora a la zona de servicio del Puerto de Adra, que corresponden a las poligonales definidas por los siguientes datos de vértices:

PROYECCIÓN U.T.M. ETRS89 30-S

VERTICES DE LA ZONA DE SERVICIO	X	Y
T-1	488.040.77	4.880.321.28
T-2	487.930.86	4.880.277.89
T-3	487.786.91	4.880.166.41
T-4	487.916.76	4.880.450.76
T-5	487.877.62	4.880.456.13
T-6	488.278.82	4.880.782.28
T-7	488.222.88	4.880.116.38
T-8	488.219.94	4.880.286.07
T-9	488.241.66	4.880.110.84
T-10	488.513.87	4.880.271.48
T-11	488.288.37	4.880.421.77
T-12	488.401.78	4.880.359.32
T-13	488.406.08	4.880.355.31
T-14	488.540.08	4.880.480.63
T-15	488.542.82	4.880.485.71

La ampliación queda definida por los vértices T-4 y T-5 (ver plano A-1 (anexo)).

2.- Establecer como dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía, el espacio comprendido entre los vértices adscritos T-4, T-5 y el nuevo vértice denominado A-1, tal y como se detalla en el plano resultante del levantamiento topográfico, que se adjunta a la presente acta y se suscribe en prueba de conformidad.

Y para que conste, se levanta la presente ACTA por duplicado ejemplar en el lugar y fecha antes indicados.

POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA
Fdo: Alfonso Rodríguez González de Cella
DIRECTOR GENERAL
AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

POR LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO
Fdo: Miguel Ángel Castillo Mesa
JEFE DEL SERVICIO PROVINCIAL DE COSTAS
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

ACTA DE ADSCRIPCIÓN DE TERRENOS PERTENECIENTES AL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE PARA AMPLIACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA.

COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETRS89
X = 487977.00 Y = 488038.10

COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETRS89
X = 487978.36 Y = 488040.04

COORDENADAS UTM, HUSO 30, ETRS89
X = 488030.44 Y = 488045.71

ACTA DE ADSCRIPCIÓN DE TERRENOS PERTENECIENTES AL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE PARA AMPLIACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA.

1.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

2.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

3.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

4.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

5.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

6.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

7.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

8.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

9.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

10.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

11.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

12.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

13.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

14.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

15.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

16.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

17.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

18.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

19.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

20.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

21.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

22.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

23.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

24.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

25.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

26.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

27.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

28.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

29.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

30.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

31.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

32.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

33.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

34.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

35.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

36.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

37.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

38.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

39.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

40.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

41.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

42.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

43.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

44.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

45.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

46.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

47.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

48.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

49.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

50.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

51.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

52.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

53.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

54.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

55.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

56.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

57.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

58.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

59.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

60.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

61.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

62.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

63.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

64.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

65.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

66.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

67.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

68.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

69.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

70.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

71.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

72.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

73.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

74.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

75.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

76.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

77.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

78.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

79.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

80.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

81.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

82.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

83.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

84.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

85.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

86.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

87.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

88.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

89.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

90.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

91.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

92.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

93.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

94.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

95.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

96.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

97.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

98.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

99.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

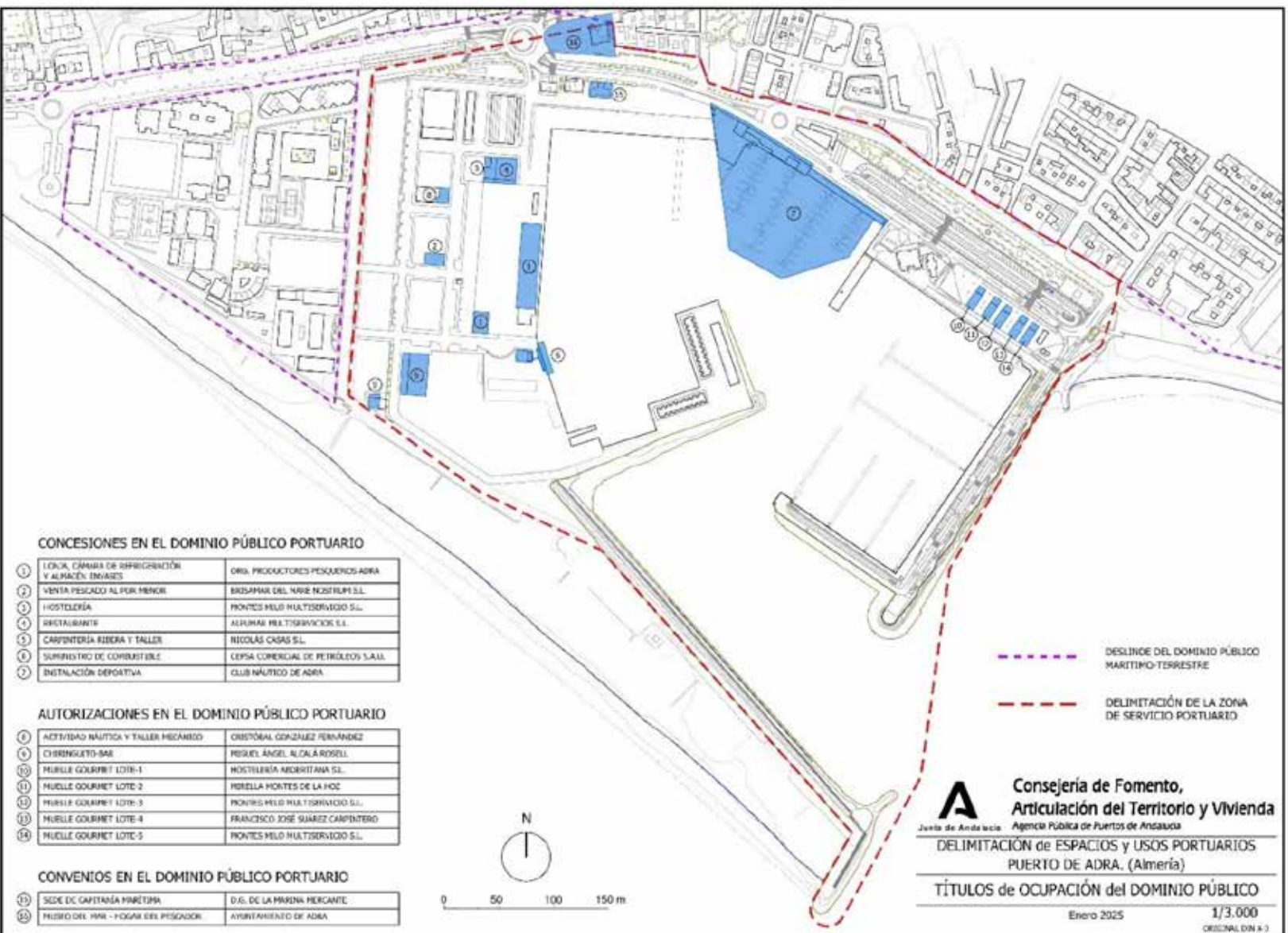
100.- ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA (ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ADRA).

ANEJO 2 RELACIÓN de AFECTADOS

CONCEPTO	
LONJA, CÁMARA DE REFRIGERACIÓN Y ALMACÉN ENVASES	ORG. PRODUCTORES PESQUEROS ADRA
VENTA PESCADO AL POR MENOR	BRISAMAR DEL MARE NOSTURM S.L.
HOSTELERÍA	MONTES MILO MULTISERVICIO S.L.
RESTAURANTE	ALPUMAR MULTISERVICIOS, SL
CARPINTERÍA RIBERA Y TALLER	NICOLAS CASAS, S.L.
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	CEPSA COMERCIAL DE PETROLEOS S.A.U
INSTALACIÓN DEPORTIVA	CLUB NÁUTICO DE ADRA

CONCEPTO	TITULAR
ACTIVIDAD NÁUTICA Y TALLER MECÁNICO	CRISTÓBAL GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
CHIRINGUITO-BAR	MIGUEL ANGEL ALCALÁ ROSELL
MUELLE GOURMET LOTE-1	HOSTELERÍA ABDERITANA S.L.
MUELLE GOURMET LOTE-2	MIRELLA MONTES DE LA HOZ
MUELLE GOURMET LOTE-3	MONTES MILO MULTISERVICIO S.L.
MUELLE GOURMET LOTE-4	FRANCISCO JOSÉ SUÁREZ CARPINTERO
MUELLE GOURMET LOTE-5	MONTES MILO MULTISERVICIO S.L.

CONCEPTO	TITULAR
SEDE DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA	D.G.DE LA MARINA MERCANTE
MUSEO DEL MAR – HOGAR DEL PESCADOR	AYUNTAMIENTO DE ADRA



Delimitación de Espacios y Usos Portuarios**Puerto de Adra (Almería)****Adenda: Incidencia Territorial****Junio 2025**

00332815

ÍNDICE

- 1.Objeto.
- 2.Introducción.
- 3.Funcionalidad y asignación de usos.
- 4.Coherencia territorial de la ordenación propuesta.

1. Objeto.

El objeto de la presente Adenda es analizar la incidencia territorial de la ordenación propuesta para el puerto de Adra a través de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, a los efectos previstos en el artículo 52 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

2. Introducción.

Los puertos constituyen necesariamente un elemento de relevancia territorial, tal como establece la legislación sectorial que reconoce su carácter supralocal.

En consecuencia, los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional que afectan al litoral incorporan las normas, directrices y recomendaciones precisas para el adecuado desarrollo del sistema portuario existente, así como la localización de nuevos puertos y determinaciones de ampliación de los existentes.

En el caso de Adra, en el capítulo Tercero “*De los Usos Portuarios*” de la Normativa del Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería aprobado mediante Decreto 222/2002, de 30 de julio, se establece el carácter pesquero y deportivo del puerto.

De acuerdo con las determinaciones del artículo 9 de la ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, corresponde a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios el establecimiento de la ordenación funcional de los puertos, determinando la zona de servicio portuario que estará integrada por los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de las actividades que resulta justificado encuentren soporte en el dominio público portuario.

A tal efecto, se elabora la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra.

3. Funcionalidad y asignación de usos.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra contempla los usos pesqueros, náutico-recreativos, auxiliares y complementarias de éstos, y los usos compatibles con la actividad portuaria en el dominio público portuario de Adra atendiendo a las previsiones de la ordenación sectorial y territorial y las potencialidades del espacio portuario para contribuir al desarrollo socioeconómico del municipio de Adra y su entorno de ámbito subregional.

Dichos usos encuentran justificación atendiendo a las condiciones operativas del puerto de Adra y su potencialidad como elemento de dinamización del desarrollo socioeconómico del ámbito subregional del poniente almeriense al constituir infraestructura de relevancia supralocal y gran capacidad de recualificación del tejido local, y de acuerdo con las pautas de desarrollo en materia portuaria de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda recogidas en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA) y el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería aprobado mediante Decreto 222/2002.

Resulta determinante señalar que la conformación de la fachada marítima de la ciudad se ha venido apoyando en dos franjas de terrenos asociadas al desarrollo de las infraestructuras portuarias, localizadas en la zona de poniente conocida como “*El Saladero*” y la segunda línea de la ribera, en las que no se ha consolidado un uso plenamente

portuario que las incorpore al recinto operativo portuario, constituyendo soporte fundamental para la adecuada articulación de la malla urbana.



Puerto de Adra [década de los sesenta]

La asignación de usos realizada sobre las superficies terrestres útiles del recinto portuario, que descontando las aguas interiores y exteriores y las obras de abrigo se sitúan ligeramente por encima de los 130.000 m², implica la distribución recogida en el cuadro adjunto.

SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES. USOS ASIGNADOS

USO	SUPERFICIE [m ²]	%
USOS PESQUEROS	31.227	24,0
USOS NÁUTICO-DEPORTIVOS	15.785	12,1
USOS AUXILIARES y COMPLEMENTARIOS	22.365	17,2
USOS COMPATIBLES	60.839	46,7
TOTAL	130.216	100,0

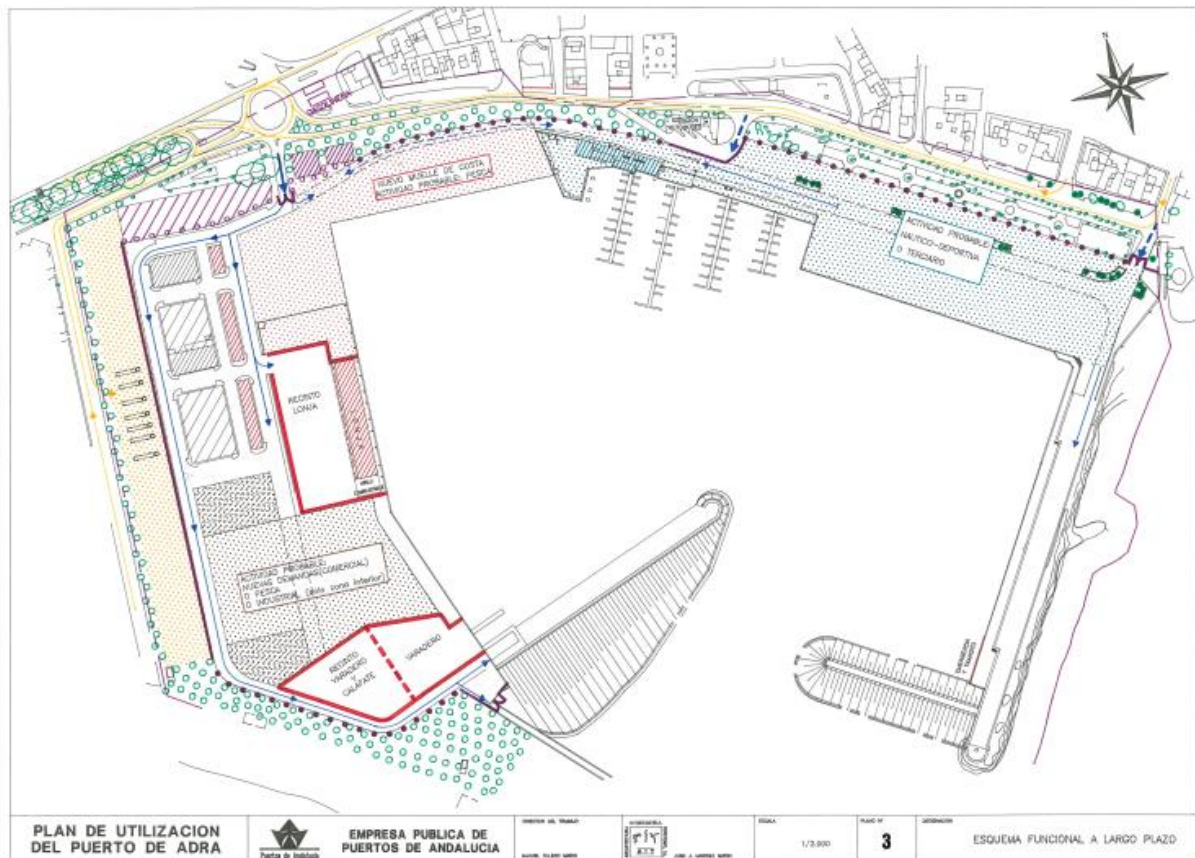
La ordenación propuesta significa la asignación de cerca de 61.000 m² a los usos compatibles con la actividad portuaria, lo que implica cerca del 50% del total de las superficies terrestres útiles del puerto.

Dichos usos, de acuerdo con el artículo 16 de la ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, son aquellos correspondientes a equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que puedan encontrar soporte en el dominio portuario, contribuyendo a la integración urbana y territorial de los puertos y su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

Es importante señalar la particularidad de la conformación del recinto portuario de Adra que incorpora dos áreas de gran extensión situadas en la zona de poniente y en la segunda línea de la ribera, alejadas de la primera línea del frente operativo portuario, y que, como ya se ha venido indicando, necesariamente deben constituir el soporte de la integración entre el puerto y la ciudad a través de una amplia franja de contacto.

Inicialmente concebido como infraestructura para la carga de mineral, el puerto de Adra se consolidará en la década de los sesenta del siglo pasado como recinto pesquero, en el que a partir de los años setenta se implantará progresivamente la actividad náutico-recreativa.

De este modo, la ordenación establecida en el año 1994 a través del Plan de Utilización contemplaba como “*reserva para nuevas demandas portuarias*”, dentro de los espacios de uso compartido correspondientes a la relación puerto-ciudad, estas extensas zonas de poniente y la ribera donde se reconocían como usos a corto y medio plazo el aparcamiento de camiones, recinto ferial y aparcamiento de playa, en la zona de poniente, y la zona de paseo y estancia, quioscos, terciario y aparcamiento de automóviles en la zona norte. Dicho plan fue tramitado de acuerdo con la Ley 27/1992, de puertos del estado y de la marina mercante, que no establecía consideraciones específicas respecto a los usos no portuarios en materia de integración puerto-ciudad.



Plan de Utilización (1994). Esquema funcional a largo plazo.

En el año 2007, atendiendo a las importantes transformaciones del espacio portuario que se planteaban acometer para dar continuidad al desarrollo portuario de Adra ampliando los espacios destinados a la náutica de recreo se hace necesario modificar el Plan de Utilización del año 1994.

La tramitación del Plan se llevó a cabo de acuerdo con la Ley 48/03 de Régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, ya que la entrada en vigor de la ley 21/2007, de Régimen Económico y Jurídico de los puertos de Andalucía tuvo lugar en enero de 2008 cuando ya se había iniciado la tramitación del expediente de modificación del Plan, no contemplando la legislación portuaria estatal el uso compatible.



Plan de Utilización (2008). Distribución de los usos. Escenario a largo plazo.

La ordenación, aprobada en 2008, contemplaba “*uso mixto*” para el contacto directo entre el puerto y la trama urbana, a lo largo de todo el perímetro del recinto desde poniente al noreste, mientras que en la zona de poniente a los espacios más alejados del frente operativo portuario, y por tanto susceptibles de alojar actividades no vinculadas directamente a la explotación portuaria se les asignaba el uso pesquero o de varadero, en función de su proximidad a cada una de dichas zonas operativas.

Por tanto, desde su incorporación al sistema portuario en el año 1983 la funcionalidad del puerto de Adra siempre se ha correspondido con los usos pesqueros y náutico-recreativos y la disponibilidad de una gran extensión de suelo para el posible desarrollo de actividades no necesariamente portuarias atendiendo a la secuencia de conformación del binomio puerto-ciudad, y que, que en gran medida, ha ido destinándose a usos plenamente urbanos conformando una banda efectiva de integración entre el recinto urbano y la malla urbana.

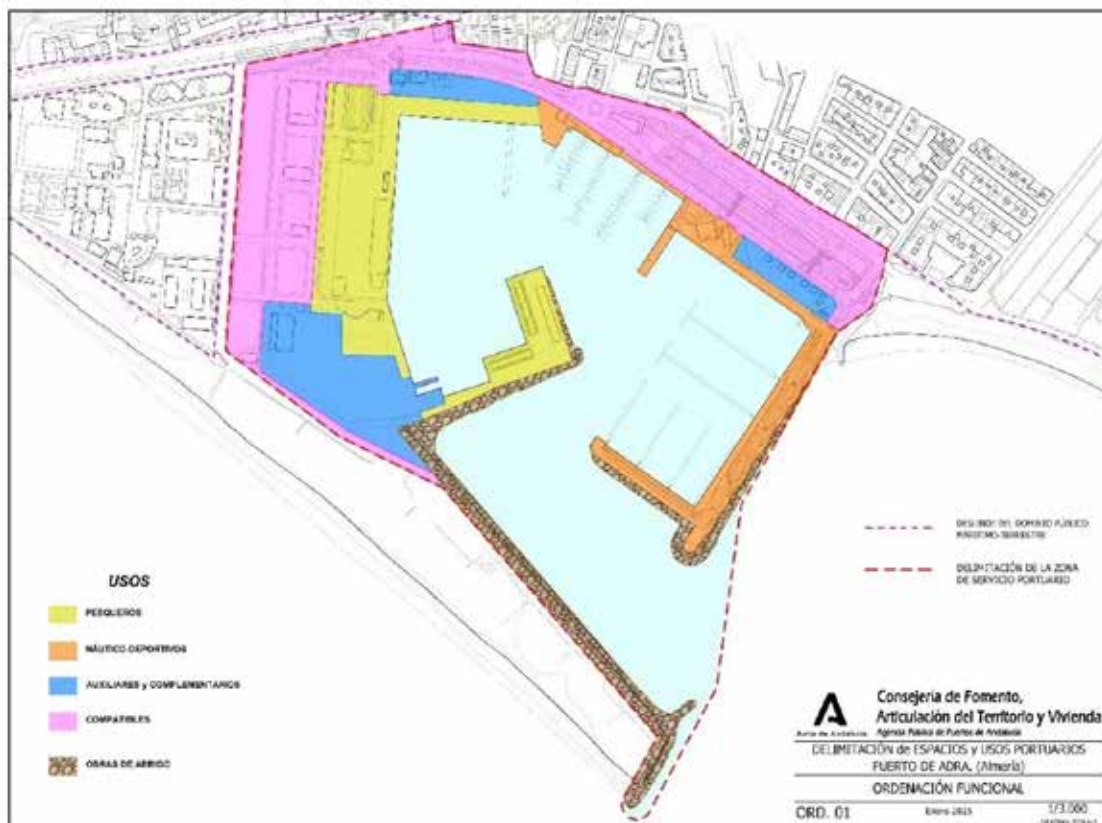
En este orden de cosas, los sucesivos documentos de ordenación del espacio portuario han recogido la disponibilidad de este gran volumen de suelo de utilización no estrictamente portuaria de acuerdo con la legislación

vigente en cada momento que no contemplaba expresamente este tipo de usos no específicamente portuarios ni reconocía la importancia de la integración entre el puerto y la ciudad.

En el marco jurídico actual, de acuerdo con el artículo 16 “Usos en el dominio público portuario” de la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía resulta posible contemplar expresamente el uso compatible con la actividad portuaria.

En consecuencia, en la ordenación propuesta a través de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra se asigna el uso compatible con la actividad portuaria a estas áreas de poniente y la segunda línea de la ribera, reconociendo su realidad actual y potencialidades de desarrollo en el contexto de la adecuada articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano.

Es importante señalar, por tanto, que no se ha llevado a cabo una modificación en la funcionalidad del puerto, sino una resignación de usos atendiendo a la legislación sectorial vigente, ya que que los usos ahora recogidos como “compatibles”, de acuerdo con la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos, responden a la realidad existente y a una potencialidad ya puesta de manifiesto a través del Plan de Utilización del 1994 y el Plan de Usos de 2008.



Delimitación de Espacios y Usos Portuarios propuesta.

En cualquier caso, respecto a los espacios a los que se asigna en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios propuesta el uso compatible, y que se extienden sobre una superficie total acumulada superior a las 6 Ha que implica una notable extensión sobre el total del puerto, es importante señalar que responden tanto en su configuración y utilización actual como en la potencialidad de su desarrollo a distintas pautas.

Así, cabe diferenciar una banda de contacto directo puerto-ciudad correspondiente a la segunda línea de las explanadas portuarias de ribera y directamente asociada al eje viario urbano Paseo Marítimo-Carretera de Almería que responde a la antigua carretera N-340, y que constituye viario estructurante tanto del espacio portuario, al conectar las distintas zonas funcionales portuarias, como de la propia ciudad.

En esta zona, de extensión próxima a los 36.400 m², se localizan en la actualidad equipamientos puramente urbanos como aparcamientos, estación de autobuses, zona ajardinada, además del viario urbano estructurante ya señalado, así como el Centro de Interpretación de la pesca, en su extremo de poniente.



Estación de autobuses, aparcamiento público, paseo ajardinado (Jardines de poniente) y viario urbano en el dominio público portuario.



Aparcamiento público, paseo ajardinado (Jardines de poniente) y viario urbano en la segunda línea de la ribera del dominio público portuario.

En el extremo de poniente del puerto, se localiza una zona igualmente en contacto directo con la trama urbana, delimitada en este área por la Avda. de la Guardia Civil, de extensión ligeramente superior a los 10.700 m² y que se ha venido utilizando como aparcamiento de vehículos ligeros y pesados, recinto ferial, y para implantación esporádica de eventos singulares. Todas las actividades desarrolladas en la actualidad en esta zona conocida como “El Saladero” responden a usos de perfil urbano ajenos a la explotación portuaria.

Atendiendo a la posición de esta banda de suelo dentro del núcleo urbano de Adra, y, especialmente, su proximidad a los equipamientos educativos y deportivos situados a poniente del puerto así como a la playa de San Nicolás, la asignación del uso compatible a este espacio posibilitaría el desarrollo de otras actividades de perfil urbano como equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que puedan encontrar soporte en el dominio portuario, contribuyendo a la integración urbana y territorial de los puertos y su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano.



El Saladero. Aparcamientos, y explanadas vacantes en la zona de poniente del puerto que linda con la Avda. de la Guardia Civil.



El Saladero. Aparcamiento y celebración de eventos singulares en la zona de poniente del dominio público-portuario.

En el extremo sudoeste del recinto portuario, y en contacto directo con la playa de San Nicolás, se diferencia una banda de unos 1.940 m² de superficie destinada a la posible prolongación del paseo marítimo a la que se asigna el uso compatible.



Playa de San Nicolás.

En la segunda línea de las explanadas de poniente, a una distancia superior a los 90 m del frente portuario operativo y con una extensión próxima a los 11.900 m², se sitúa una banda de suelo susceptible de albergar actividades preferentemente industriales y comerciales, no necesariamente vinculadas a la actividad portuaria, así como otros usos compatibles con la explotación portuaria, de acuerdo con las previsiones del artículo 16 de la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos.

En esta zona se localizan en la actualidad naves de pequeño tamaño en las que se desarrollan principalmente actividades de reparación náutica, taller mecánico de automóviles y motos, y otras actividades relacionadas con la comercialización de productos de la pesca.

Esta banda está estructurada en la actualidad en cuatro manzanas con un ancho útil de 30 m en un frente de longitud total próxima a los 225 m, y dentro de los espacios portuarios a los que se asigna el usos compatible es el ámbito que presenta la mayor potencialidad para la implantación de actividades industriales o comerciales no portuarias.



El Saladero. Segunda línea de explanada de poniente.

En consecuencia, cerca del 60% del total de la superficie portuaria a la que se asigna el uso compatible responde a necesidades puramente urbanas y se corresponde con espacios consolidados en torno a viario de carácter estructurante de la ciudad que responde al eje Paseo Marítimo-Carretera de Almería que da continuidad a lo largo de la fachada marítima de la ciudad a la antigua carretera N-340.

USO COMPATIBLE

ÁREA	SUPERFICIE [m²]	%
CONTACTO PUERTO-CIUDAD (RIBERA)	36.337	59,7
PERFIL URBANO (PONIENTE)	10.709	17,6
PROLONGACIÓN PASEO MARÍTIMO (SUDOESTE)	1.935	3,2
ZONA INDUSTRIAL y COMERCIAL (PONIENTE)	11.858	19,5
TOTAL	60.839	100,0

00332815



Áreas diferenciadas dentro de los espacios portuarios a los que se asigna el uso compatible.

La ordenación propuesta en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra, asignando el uso compatible a esta franja de contacto puerto-ciudad, de acuerdo con las determinaciones del artículo 16 de la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos, no implica incidencia adicional en la ordenación del territorio reconociendo una situación plenamente consolidada consecuencia de la adscripción al dominio público portuario de estos terrenos atendiendo a la secuencia de configuración histórica de la fachada litoral del núcleo urbano de Adra.

De igual manera, la banda más occidental del recinto portuario, en contacto directo con la trama urbana a través del eje viario Avda. de la Guardia Civil, y que con una extensión de 10.709 m² significa cerca del 18% de los espacios totales a los que se asigna el uso compatible, constituye en la actualidad soporte de usos de perfil claramente urbano, que la ordenación propuesta en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra reconoce a través de la asignación del uso compatible no implicando incidencia adicional en la ordenación del territorio.

En cualquier caso, el carácter de compatible podría posibilitar, en su momento, el desarrollo en esta zona de otras actividades industriales o comerciales no portuarias que contribuyeran a la integración urbana y territorial del puerto y su equilibrio social y económico en el contexto de una adecuada articulación de las relaciones entre el puerto y el

espacio urbano, así como de otros equipamientos culturales, deportivos, educativos, o recreativos que significaran un mejor aprovechamiento de estos suelos en caso de producirse un re-equilibrio dentro del núcleo urbano que permitiera resolver las necesidades que actualmente se atienden en el recinto portuario en otras zonas del municipio mediante las correspondientes transformaciones urbanísticas.

De igual modo, en la banda más próxima a las zonas operativas del puerto de los espacios a los que se asigna el uso compatible, y que con una extensión de 11.858 m² significa cerca del 20% del total, cabe contemplar el desarrollo preferentemente de actividades industriales o comerciales no portuarias disponiéndose en la actualidad de un notable volumen de suelo vacante.

Por tanto, la ordenación propuesta en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Adra implica una superficie en torno a los 22.600 m² (suma de las dos áreas diferenciadas en poniente) susceptible de constituir soporte para la implantación de nuevas actividades que respondan al uso compatible y que pudieran llegar a tener incidencia adicional en la ordenación municipal y territorial. No se han considerado los espacios de la ribera plenamente consolidados como banda de interacción puerto-ciudad ni el contacto entre el puerto y la playa destinado a posible prolongación del paseo marítimo.

Es importante señalar que el objeto de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es únicamente establecer la ordenación funcional básica del recinto portuario a través de la asignación de usos en que se estructura el espacio portuario, sin establecer los parámetros detallados de la ordenación urbanística que corresponden al plan especial de ordenación del puerto.

En términos de posible incidencia a nivel local y territorial, y entendiendo que la actividad pesquera y náutico-recreativa se encuentra consolidada por lo que no cabe esperar una presión adicional sobre el tejido urbano y la red viaria local y subregional como consecuencia de la ordenación propuesta, únicamente el posible desarrollo de nuevas actividades en las zonas a las que se asigna el uso compatible, y sobre la superficie efectiva en torno a 22.600 m² ya reseñada y localizada en la zona de poniente, podría llegar a implicar alguna incidencia en términos de ordenación territorial que resulte necesario analizar.

En este orden de cosas, es importante señalar que el recinto portuario de Adra dispone de adecuadas conexiones viarias tanto con la red local como con la red de alta capacidad posibilitando el enlace con la A-7, integrándose plenamente en el viario local. Además, la zona de poniente, susceptible del posible desarrollo de usos compatibles, dispone de dos vías de conexión directa con la Avda. de la Guardia Civil por el frente occidental así como de enlace directo con la glorieta de la Fuente del Mar, donde convergen la carretera de Almería y el Paseo Marítimo, a través de la calle Puerto.

Dicho sistema viario permite en las condiciones actuales resolver adecuadamente las necesidades de movilidad correspondientes a la actividad náutica de recreo asociada a cerca de 480 puestos de atraque, y a la actividad pesquera extractiva y su correspondiente comercialización cifrada en la última década en torno a las 1.500 Tn anuales de media, y con puntas próximas a las 4.400 Tn.

Y, concretamente, en lo que se refiere a la zona de poniente las conexiones actuales permiten la utilización de las

explanadas de poniente como aparcamiento tanto de vehículos ligeros como pesados y el desarrollo de otras actividades esporádicas y excepcionales como la feria local u otros eventos.

Finalmente, en cuanto a la intensidad de los usos, es importante señalar que la legislación de costas puede establecer, en su caso, limitaciones en lo referente a los usos comerciales y de restauración a implantar en el recinto portuario, que son aquellos que pueden llegar a significar una mayor presión sobre la trama urbana e implicar una posible incidencia territorial.

Así el artículo 105 del Reglamento General de Costas establece que la superficie máxima permitida para los usos comerciales y de restauración debe cumplir las siguientes condiciones:

- inferior al 16% de la lámina de agua
- inferior al 10% de la superficie terrestre del puerto
- inferior a 20 m² por amarre

Esta limitación significa atendiendo a las condiciones operativas del puerto de Adra, con una superficie terrestre de 130.216 m², lámina de agua de 143.835 m² y 510 puestos de atraque para la flota pesquera y recreativa una superficie máxima para usos comerciales y de restauración de 10.200 m², impidiendo un posible uso intensivo de los suelos susceptibles de desarrollo compatible que pudiera generar tensiones sobre el territorio a escala local y subregional.

4. Coherencia territorial de la ordenación propuesta.

Como ya se ha venido indicando, el puerto de Adra constituye un elemento de relevancia territorial, tal como establece genéricamente la legislación sectorial, que reconoce su carácter supralocal, y el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería que determina el carácter pesquero y deportivo del puerto de Adra en su Normativa.

Desde su incorporación al sistema portuario autonómico en el año 1983, el puerto de Adra ha respondido a la funcionalidad pesquera y náutico-recreativa, constituyendo igualmente el soporte de usos plenamente urbanos como consecuencia de la configuración histórica de la fachada marítima de la ciudad, y que la legislación sectorial vigente permite encuadrar específicamente en el uso compatible.

La ordenación que establece la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, adaptando el modelo funcional portuario a las modificaciones introducidas recientemente en la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos, refuerza la coherencia en términos territoriales de una infraestructura de la relevancia del puerto de Adra en el contexto del poniente almeriense, atendiendo a lo establecido en el artículo 72 "*incidencia territorial*" del Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, cabe analizar la coherencia territorial del ordenación propuesta.

La ordenación propuesta tiene un impacto positivo sobre el núcleo urbano de Adra, reforzando la integración entre los espacios urbanos y la trama urbana adyacente a través del reconocimiento del uso compatible en las amplias

bandas de contacto entre puerto y ciudad, y propicia el desarrollo de distintas actividades económicas de perfil puramente portuario, ligadas a la pesca y a la náutica de recreo, así como auxiliares y complementarias de éstas, o de carácter compatible con la actividad portuaria, que contribuyen a la generación de empleo y una adecuada articulación de las relaciones entre el puerto y la ciudad a través de un óptimo aprovechamiento del dominio público portuario que constituye una discontinuidad en la franja litoral de gran potencialidad recualificadora.

Por tanto, la ordenación propuesta tiene un efecto positivo sobre el sistema de asentamientos.

El puerto de Adra dispone de una adecuada conectividad con el sistema viario urbano, que discurre en su eje articulador litoral principal por el propio dominio público portuario, y con la red de carreteras de alta capacidad a través de su enlace con la A-7 mediante la ALP-103 por levante y la N-340a por poniente.

Como ya se ha indicado anteriormente, el actual sistema viario permite resolver adecuadamente las necesidades de movilidad correspondientes a la actividad náutica de recreo asociada, la actividad pesquera extractiva y su correspondiente comercialización, las actividades complementarias y auxiliares de la pesca y la náutica de recreo, así como los usos de perfil eminentemente urbano que se desarrollan actualmente en el recinto portuario en las bandas de contacto con la ciudad y que demandan un uso intenso de la red viaria.

En consecuencia, la ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que da continuidad a las actividades que se vienen desarrollando en el recinto portuario introduciendo como principal novedad la asignación del uso compatible contemplado en la legislación sectorial actual a las zonas de contacto entre el puerto y la ciudad, cabe considerar que no implica cargas adicionales sobre el sistema viario que éste no pueda absorber adecuadamente.

El puerto de Adra constituye un sistema general dotado de infraestructuras del ciclo del agua, energía y telecomunicaciones que permiten en las condiciones actuales dar adecuada respuesta a las necesidades del sector pesquero y las actividades náutico-recreativas, complementarias y auxiliares que se desarrollan en el recinto pesquero.

La ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que da continuidad a las actividades que ya tienen lugar en el recinto portuario, cabe considerar que no implica cargas adicionales relevantes sobre las redes de servicios, desarrollándose las posibles nuevas actividades en las zonas a las que se asigna el uso compatible sobre suelos de carácter urbano que ya disponen de todas las infraestructuras propias de éste que se integran en las redes del puerto.

La ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios propicia el óptimo aprovechamiento del recinto portuario, que constituye una discontinuidad excepcional en la franja litoral, posibilitando el desarrollo de la función portuaria, así como la implantación de distintas actividades de carácter industrial, comercial, recreativo, en la primera línea del litoral sin comprometer la preservación de los recursos naturales básicos.

La ordenación propuesta se desarrolla sobre el dominio público portuario que se encuentra integrado en la malla urbana de Adra y dispone de conexión en red con los servicios básicos de agua, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones así como conexión con la red viaria local y regional, constituyendo suelo urbano.

En consecuencia, la ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios no tienen incidencia sobre suelos rústicos de especial protección por legislación sectorial o preservados por instrumento de ordenación territorial, y se desarrolla en su totalidad sobre un puerto existente y plenamente consolidado por lo que no afecta al espacio litoral sino que contribuye a su adecuado desarrollo a través del aprovechamiento de la discontinuidad que significa el puerto en la franja litoral.

Junio 2025

00332815