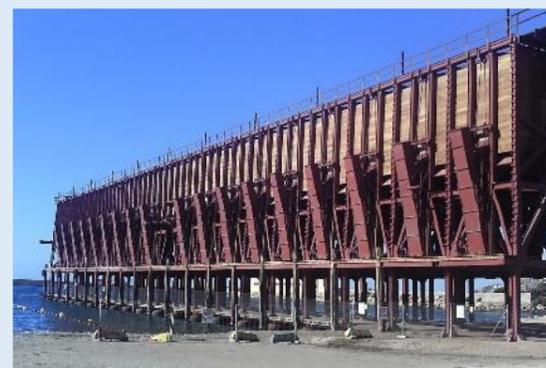


**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL
MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD**

Fase II.2 Estudio de Alternativas



ÍNDICE	
1. INTRODUCCIÓN	2
2. NECESIDADES IDENTIFICADAS.....	3
2.1. DEMANDAS ACTUALES Y PREVISIBLES DEL PUERTO	3
2.1.1. GRANELES SÓLIDOS.....	3
2.1.2. MERCANCÍA GENERAL.....	3
2.1.3. CONTENEDORES	4
2.1.4. TRÁFICOS DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA	5
2.1.5. TRÁFICOS RO-RO	5
2.1.6. CRUCEROS	6
2.1.7. NÁUTICA RECREATIVA	7
2.1.8. PESCA FRESCA.....	7
2.2. DEMANDAS ACTUALES Y PREVISIBLES DE LA CIUDAD	8
3. ACCESOS TERRESTRES	10
3.1.1. ACCESOS VIARIOS.....	10
3.1.2. ACCESOS FERROVIARIOS	18
4. PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS	21
4.1. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 1: PUERTO COMERCIAL.....	21
4.1.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 1: SITUACIÓN ACTUAL	21
4.1.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 1: TRASLADO DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA.....	23
4.2. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 2: DÁRSENA PESQUERA	26
4.2.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 2: SITUACIÓN ACTUAL	26
4.2.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 2: TRASLADO DE LAS INSTALACIONES PESQUERAS.....	26
4.3. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 3: FRENTE MARÍTIMO EN EL ENTORNO DEL BARRIO DE LA PESCADERÍA-LA CHANCA.....	30
4.3.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 3: SITUACIÓN ACTUAL	30
4.3.2. ALTERNATIVA 2 DEL ÁREA 3: CHARNELA DE CONEXIÓN ENTRE LA DÁRSENA PESQUERA Y LA CIUDAD,	32
4.4. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 4: FRENTE MARÍTIMO EN EL ENTORNO DEL PARQUE NICOLÁS SALMERÓN	34
4.4.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 4: SITUACIÓN ACTUAL	34
4.4.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 4: ENSANCHE DE LA CIUDAD.....	34
4.5. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 5: MUELLE DE LEVANTE	37
4.5.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 5: SITUACIÓN ACTUAL	37
4.5.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 5: APROVECHAMIENTO DEL MUELLE COMO ESPACIO MULTIFUNCIONAL.	38
4.5.3. ALTERNATIVA 2 DEL ÁREA 5: APROVECHAMIENTO DEL MUELLE COMO CONTINUIDAD DE LA RAMBLA. ESPACIO ENFOCADO A SERVICIOS TERCARIOS.	41
4.6. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 6: ÁREA ENTRE EL CABLE INGLÉS Y EL CABLE FRANCÉS	42
4.6.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 6: SITUACIÓN ACTUAL	42
4.6.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 6: ACTUACIONES DE MEJORA DEL ENTORNO.....	43
4.6.3. ALTERNATIVA 3 DEL ÁREA 6: ZONAS DE BAÑO	44
4.6.4. ALTERNATIVA 4 DEL ÁREA 6: NUEVO MUELLE DE CRUCEROS EN EL CABLE FRANCÉS.....	45
5. FASES TENTATIVAS DE DESARROLLO.....	47

1. INTRODUCCIÓN

Una vez analizado el caso, tras haber completado la recogida de información y sintetizarla, y después de múltiples reuniones y visitas al entorno, se realiza una primera aproximación a la problemática de la operación Puerto-Ciudad, centrándose en conocer la realidad de Almería y su puerto, y proyectar esta hacia el futuro con el objetivo de mejorar las condiciones de la relación que se genera entre la ciudad y el puerto en el frente marítimo de la ciudad.

La presente exposición de alternativas recoge, de entre las planteadas inicialmente por el equipo consultor, aquellas en las que se ha manifestado un **consenso entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Almería**, con el fin de definir posibilidades reales de desarrollo del frente marítimo de la ciudad que sean de interés para la ciudad y el puerto.

El año horizonte se ha establecido en **2050**, un largo plazo que permite considerar actuaciones de gran alcance que modifiquen sustancialmente la morfología de la fachada de la ciudad, tanto en el espacio frontera como en sus zonas adyacentes, sin que la evolución del espacio portuario se vea afectada negativamente. También permitirá plantear tentativamente, dentro de este horizonte temporal, una ordenación de posibles actuaciones en fases, que marque la pauta del camino planteado, para ser desarrollado con mayor nivel de detalle en planificación posterior de alcance temporal más reducido y en los proyectos particulares con los que se materialicen las alternativas seleccionadas. Así, el resultado perseguido no se trata de una imagen fija en el año 2050, sino una evolución paulatina de la fachada marítima de Almería con una **secuencia de operaciones en diferentes plazos** que sean parte de un objetivo común y planificado. Esto incluirá desde actuaciones que podrán ser inmediatas, a otras que se separen más en el tiempo, e incluso a otras cuya vigencia habrá que refrendar con el paso de los años, el crecimiento de la demanda de actividad portuaria, y las necesidades de la ciudad, para adaptar la solución que ahora se plantea a la realidad de su ejecución tras el paso de varios lustros o incluso décadas.

El **ámbito físico de análisis** considerado preliminarmente abarca, como se ha indicado previamente en el documento de diagnóstico, desde el espigón final de la playa del Zapillo, al este, hasta la Playa de las Olas. Se trata de un ámbito extenso, con zonas de características muy diferentes, motivo por el cual se ha dividido el diagnóstico, así como ahora el análisis de alternativas, en varias zonas diferenciadas.

Las alternativas, resumidas en este documento, son mostradas de forma gráfica para facilitar su interpretación en el anexo de planos, en donde se recogen con el apoyo de conceptualizaciones y fotografías que sirvan para definir las al nivel de detalle de un estudio de alternativas como el presente.

Los sueños se hacen realidad con paciencia, mucha paciencia, diseñando modelos que puedan ir poco a poco haciéndose realidad a medida que se vayan dando las circunstancias operativas, en este caso

fundamentalmente del puerto, pero sobre todo desarrollándose en función de los recursos económicos disponibles, tanto los públicos como los privados. Estos recursos, tanto públicos como privados, han estado presentes desde el momento de empezar a plantar alternativas para la operación Puerto-Ciudad, y serán estudiados con el detalle oportuno en las fases posteriores del Master Plan que desarrollen la alternativa seleccionada. En este sentido, marcarán los tiempos, estableciéndose plazos amplios como no puede ser de otra forma en actuaciones de estas características. Estos plazos deberán hacerse públicos, para que los ciudadanos se ilusionen con el futuro de su ciudad, siendo conscientes de que no se trata de obras puntuales que puedan finalizarse de manera inmediata, y conozcan, además del nuevo modelo urbanístico, su coste y modos de financiación para hacerlo posible.



Figura 1: Vista aérea del Puerto de Almería en su área de levante, en donde existe un mayor contacto con la ciudad.

2. NECESIDADES IDENTIFICADAS

2.1. DEMANDAS ACTUALES Y PREVISIBLES DEL PUERTO

Un aspecto vital en el planteamiento de cualquier actuación que afecte a terrenos situados dentro de la zona de servicio del puerto es observar sus necesidades, para estimar el desarrollo previsto en el futuro y garantizar que cualquier decisión que se tome sea favorable también para la actividad portuaria. El impacto socioeconómico de la actividad del puerto es muy elevado, tanto directamente por las empresas implicadas en realizar las operaciones, como indirectamente por su efecto sobre las empresas que emplean sus servicios, y, en general sobre la economía local y regional, a través de relaciones indirectas. Por esta razón, se deberá garantizar que las alternativas planteadas permiten mantener la actividad portuaria actual e incrementarla en los próximos años, evitando que el puerto sufra un impacto negativo, y permitiendo que pueda crecer sin condicionantes e incluso favorecido por las soluciones que se consideren.

En este apartado se estiman las necesidades a cumplir en el año horizonte, 2050, con un criterio razonablemente realista, y siempre teniendo presente la elevada incertidumbre asociada a un horizonte temporal tan alejado. Se realizan, de forma simplificada, relaciones entre los incrementos de tráfico y los incrementos de superficies necesarios, lo que se considera una suposición aceptable bajo la hipótesis de que los modos de estiba/desestiba, movimientos internos, almacenamiento temporal en puerto y recepción/entrega no sufran cambios técnicos que lleven a que la operativa se realice de un modo conceptualmente diferente a como se hace hoy en día.

Todas estas estimaciones se realizan sobre lo ya observado en el documento previo "Informe de diagnóstico de la situación actual" sobre situación actual de los tráfico en el Puerto de Almería. En dicho documento se pueden consultar otros aspectos sobre las características de cada tráfico.

2.1.1. GRANELES SÓLIDOS

La tendencia futura esperable será de un crecimiento moderado, en parte porque se trata de un tráfico cuyo objeto es ofrecer el servicio a las producciones del entorno de Almería, en donde no se esperan grandes incrementos futuros de generación de cargas. No es tampoco un tráfico especialmente rentable a efectos económicos para el puerto, debido a las reducidas tasas que genera, su ocupación de infraestructuras, y la necesidad de realizar medidas ambientales para evitar, reducir o mitigar sus efectos ambientales negativos (principalmente, emisión de partículas finas al ambiente).

En todo caso, y pese a las moderadas expectativas de aumento de volúmenes, se estima de forma conservadora un crecimiento mínimo del 1,0% interanual para los tráfico de graneles sólidos. La gran importancia en la provincia de Almería de la industria extractiva de yeso,

entre otras generadoras de graneles sólidos, lleva a prever que su posición competitiva en el ámbito internacional se mantenga, al menos, con el crecimiento vegetativo indicado. En esta estimación hay que tener en cuenta el largo plazo de análisis, ya que en una tendencia de largo plazo (rango de 30 años) las variaciones son habitualmente suaves, asimilando las variaciones interanuales de mayor valor. Esto supone llegar al año horizonte 2050 con 1.252.365 t, un 38,9% más que en 2017, y un 23,2% más que en el año 2012. Por lo tanto, se estima la necesidad de superficie en 2050 en **7,9 ha**, frente a las 6,4 ha actuales.

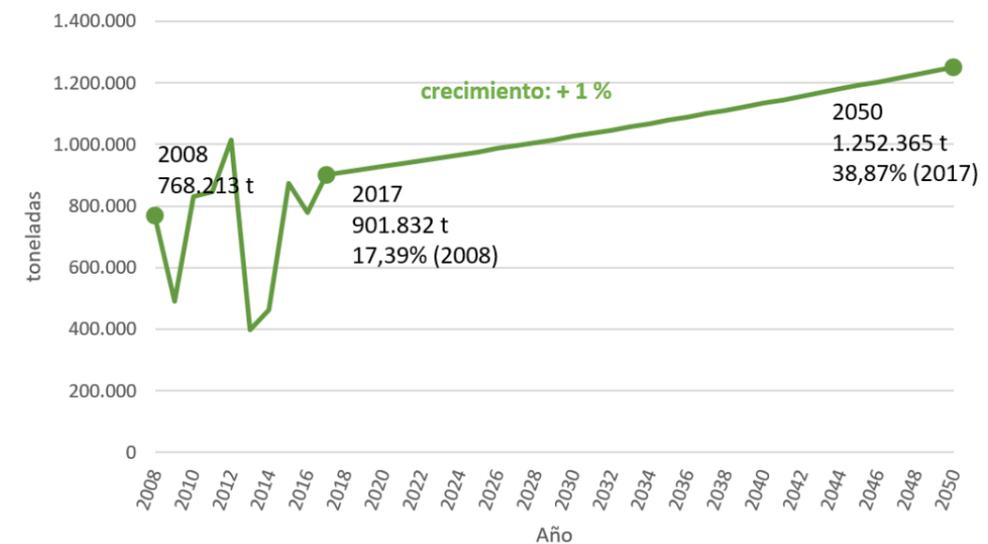


Figura 2: Evolución hipotética de tráfico de graneles sólidos, y estimación de tráfico futuros.

2.1.2. MERCANCÍA GENERAL

No existen razones fundadas para plantear un escenario de grandes crecimientos de tráfico de mercancía general en el año horizonte, exceptuando los tráfico de contenedores y ro-ro, para los que se realizará un análisis particular por separado. Por el contrario, los tráfico en la última década han sido fluctuantes y se ha producido un descenso global. La tendencia global del sector marítimo, que se ha venido mostrando desde hace ya décadas, es hacia una progresiva contenerización de las mercancías, en detrimento de su operación como mercancía general convencional. La optimización de recursos y de costes de estiba y transporte es la principal razón para ello. Sin embargo, algunos tipos de productos, como elementos vinculados al sector siderúrgico (bobinas, planchas, vigas, etc.), o graneles en sacos o big-bags, siguen recurriendo a la operación convencional para su transporte marítimo.

En este contexto, y considerando el largo plazo analizado, es razonable pensar en un crecimiento moderado a futuro, por lo que se ha realizado una hipótesis de un pequeño

crecimiento del 1,0%. En todo caso, por el margen existente de aprovechamiento de las superficies actuales, y las ampliaciones de superficie del puerto ya previstas, no se estima necesario incrementar la superficie sobre lo ya previsto. Se trata de mercancías muy flexibles en cuanto a su estiba y almacenamiento, operadas mediante medios móviles, y en las que se puede adaptar sus escalas al uso de muelles compartidos con escalas de graneles sólidos.

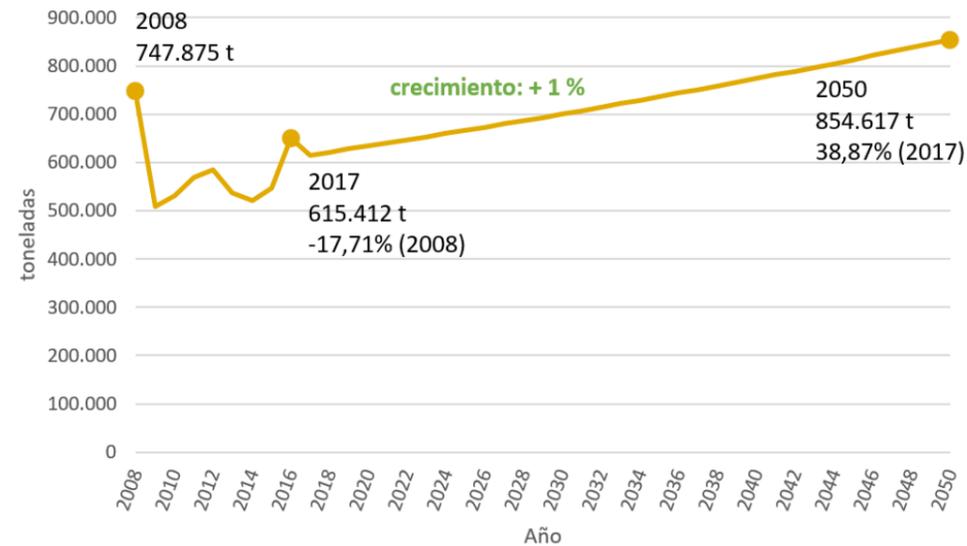


Figura 3: Evolución hipotética de tráfico de mercancía general

2.1.3. CONTENEDORES

El tráfico de contenedores es un tráfico que, desde el reciente inicio en 2018 de actividad de las líneas de Maersk y MSC con los puertos de Algeciras y Valencia, respectivamente, ha mostrado un repunte, y el interés de muchas empresas del hinterland. Entre ellas destaca la empresa de extracción y fabricación de productos de mármol Cosentino, cuyas exportaciones permitieron viabilizar el inicio de estas conexiones. Observando los tráfico de 2018, en el que se operaron 9.361 TEU, habiéndose iniciado las líneas en julio (Maersk) y diciembre (MSC), es previsible que ya en 2019 se genere un volumen de movimientos de 20.000 TEU. Según se observa en la evolución de tráfico precedente, ya existía una tendencia positiva importante, pero las nuevas líneas supondrán un punto de inflexión.

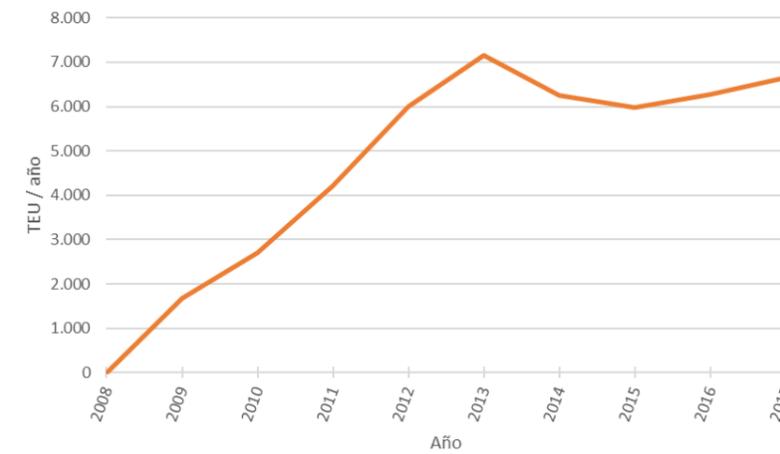


Figura 4: Evolución de tráfico de contenedores en el Puerto de Almería

Es imposible predecir las necesidades futuras, ya que estas dependerán de muchos factores. Se puede descartar la alternativa de un gran puerto hub de contenedores, por la elevada competencia existente actualmente en el entorno del Estrecho y en el Levante Español, y por las importantes desventajas competitivas con las que partiría el Puerto de Almería, al iniciar un proyecto, respecto a puertos como Algeciras, Valencia o Tánger Med, en constante crecimiento y una industria asociada muy consolidada. También porque, en el contexto actual, la creación de terminales está muy supeditada a las estrategias internas de las tres principales alianzas de navieras que concentran el 80% de los tráfico. Por lo tanto, las opciones de crecimiento en este tráfico parten de los movimientos que se generen en el hinterland y que, por las características del tejido empresarial, consistirían básicamente en exportaciones de las empresas actuales, además de las que puedan aparecer en los próximos años.

Pese a que no se considera realista plantear un proyecto de grandes dimensiones, sí que se puede prever, al definir el escenario 2050, un crecimiento del tamaño de la terminal de contenedores. Actualmente tiene aproximadamente 1,0 ha de superficie, lo que sería insuficiente si se consolidan las líneas de contenedores actuales, por lo que sería necesario aumentar su superficie para 2050. El objetivo impuesto es disponer de capacidad para operar aproximadamente **50.000 TEU/año**, lo supondría más del doble de los tráfico esperados para 2019 (alrededor de 20.000 TEU), pero que, considerando el incremento del uso del contenedor y el largo plazo planteado, es un escenario razonable. Esto situaría al puerto en el entorno de tráfico de puertos con actividad constante en pequeñas terminales de contenedores, como Vilagarcía, Melilla o Huelva. Con ratios habituales en terminales import/export, como sería el caso, y una operativa similar a la actual (grúa móvil con

spreader para la estiba y desestiba, y reachstacker para la gestión del patio de contenedores) se alcanzaría esta capacidad con una terminal de **2,2 ha** de superficie.

2.1.4. TRÁFICOS DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA

De cara a plantear las necesidades de superficie en el año horizonte planteado, se hace la hipótesis de partida de que las instalaciones actuales de la Estación Marítima son adecuadas para atender los tráficos que se han presentado hasta la fecha. Esto parece razonable a la vista del buen funcionamiento de la terminal, incluso durante Operación Paso del Estrecho, y más aun comparativamente con otros puertos en los que se realiza OPE. La superficie necesaria viene determinada por los vehículos, ya que el aumento del número de pasajeros, salvo grandes variaciones de tráficos que no se contemplan, tendrá un impacto mucho menor. De entre los dos tipos de vehículos presentes (vehículos en régimen de pasaje y vehículos transportando mercancía), son los turismos del pasaje los que claramente exigen superficie, por las concentraciones en periodo de OPE. Por lo tanto, se ha realizado un predimensionamiento de superficies a partir de la referencia de las dimensiones de la terminal actual, y considerando la variable “nº de vehículos de pasaje”, ya que sería el factor limitante para el dimensionamiento.

El tráfico de la OPE es un tráfico generado por los viajes vacacionales de ciudadanos residentes en Europa (con gran relevancia de los ciudadanos franceses), con orígenes en los países del norte de África, a sus países de origen. Estos viajes se realizan habitualmente en coches particulares, en los que viajan varios miembros de la familia. La alternativa de uso de avión ha cobrado una cierta importancia desde la implantación de compañías aéreas de bajo coste en estas rutas, pero es completamente secundaria frente a los viajes en coche, debido a que el coste del trayecto por carretera se amortiza entre las personas que viajan, y a que se aprovecha el vehículo para carga de maletas y productos, siendo habituales los portaequipajes. Por las características de este tipo de viajes, el volumen de tráficos está muy vinculado a la situación económica global, y la situación económica particular de Francia.

Si bien en la última década se ha producido un descenso global (casi un 20% menos de vehículos desde 2008), en los últimos años se observa un crecimiento (casi un 8% interanual desde 2013). A la vista de la evolución de tráficos en la última década, y teniendo en cuenta las características de los flujos, no se puede identificar a priori ninguna situación que pudiera producir un ningún punto de inflexión en los tráficos de la Estación Marítima durante las próximas décadas, por lo que el crecimiento vegetativo de los tráficos actuales es el escenario más probable a la hora de realizar una prognosis.

En un escenario futuro en el que el Puerto de Almería conserve su peso histórico predominante en los tráficos de la zona, frente al Puerto de Motril, el incremento de tráficos sería de carácter vegetativo y se supone hasta el año horizonte un crecimiento medio

interanual del 1,0%. Este crecimiento de largo plazo podrá evidentemente mostrar variaciones de menor periodo que se amortiguarían en el largo plazo. Todas estas hipótesis se realizan, como es lógico, con la incertidumbre asociada a un periodo de análisis de más de 30 años, pero, en todo caso, se estiman razonables en cuanto a requisitos.

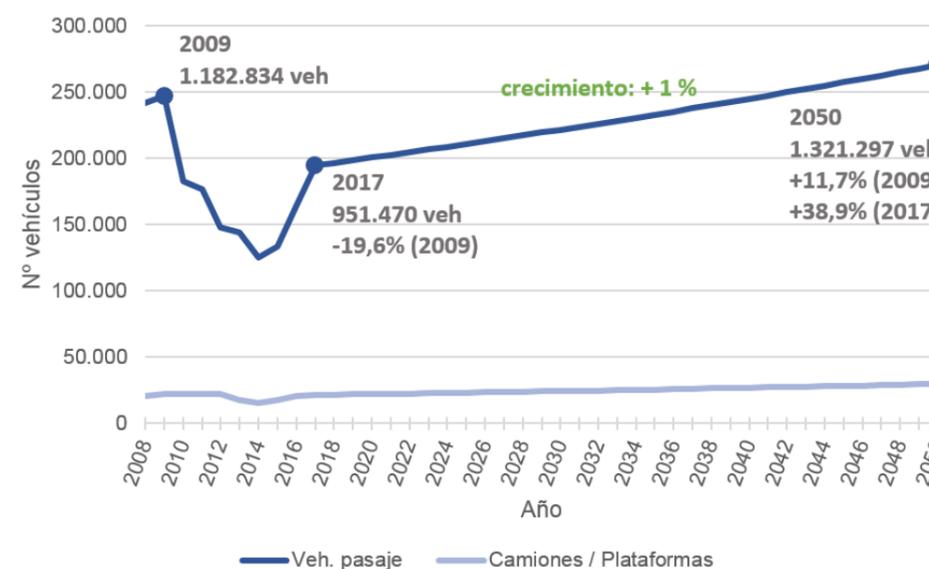


Figura 2: Evolución hipotética de tráficos de vehículos en la Estación Marítima

Con esta hipótesis de tráficos en el año horizonte, los tráficos en 2050 serían casi un 39% superiores a los de 2017, y un 11,7% superiores al valor máximo observado, presentado en 2009. Por lo tanto, para ese año horizonte deberá disponerse una terminal que, manteniendo una configuración similar a la existente, disponga de, al menos, un 11,7% más de superficie, en términos totales de toda la terminal. Siendo la superficie actual de 13,1 ha, se necesitarían **14,6 ha** en el año 2050.

2.1.5. TRÁFICOS RO-RO

Las características de algunas cargas operadas desde el hinterland de Almería, como los productos hortofrutícolas, entre otras, pudieran justificar la aparición de una o más líneas de ro-ro puro. Actualmente, en las líneas regulares de buques ro-pax con Melilla, Marruecos y Argelia ya se opera una cantidad elevada de camiones (en volumen, casi un 70% del total de mercancía general en 2017). Sin embargo, las conexiones con estas ciudades no dan servicio a todas las exportaciones de productos de Almería, ya que gran parte de las ventas se producen en el entorno europeo. Para dar respuesta a esto, la Autoridad Portuaria ya proyecta la puesta en marcha de una línea que pueda conectar con el puerto francés de Sete. Aunque existen varios muelles en los que se pudieran operar ya tráficos rodados, en la

dársena comercial, se considera oportuno contar a futuro con una terminal que pudiera dedicarse a este tipo de tráficos. Son razones para ello las ventajas que presenta el transporte marítimo de corta distancia en ro-ro respecto de otras alternativas, especialmente para los sectores que exigen cadenas de transporte más rápidas y flexibles, la existencia de demanda, y la importancia que una línea de este tipo tendría para la competitividad de numerosas empresas (especialmente en el sector hortofrutícola).

La terminal ro-ro debiera contar con una rampa ro-ro y una alineación de 235 m, al menos, con la que poder operar buques ro-ro de hasta 210 m (los buques actuales operados en puertos españoles para tráficos similares son de 160-180 m, con algunas excepciones de hasta 210 m). La superficie de asociada de terminal debiera poder acoger al total de vehículos embarcados y desembarcados en una operación. Como referencia se puede tomar la terminal ro-ro del puerto de Algeciras, por las similitudes de su tráfico (alta presencia de productos hortofrutícolas transportados en camiones refrigerados, además de otros productos vinculados al sector del automóvil). La operación máxima (embarque más desembarque) no supera los 350 vehículos, pero, además, el 99% de las escalas opera menos de 200 vehículos. Dimensionando para ese valor de 200 vehículos, teniendo en cuenta un área de 58 m por camión y un coeficiente multiplicador de 2,0, por el espacio ocupado por el viario (conservador), se tendrían **2,3 ha** de superficie de la terminal asociada. En los casos extraordinarios en los que se superasen los 200 vehículos, se podría recurrir a otras áreas de apoyo en el puerto, de modo similar a cómo se realiza en puntas de tráfico de OPE.

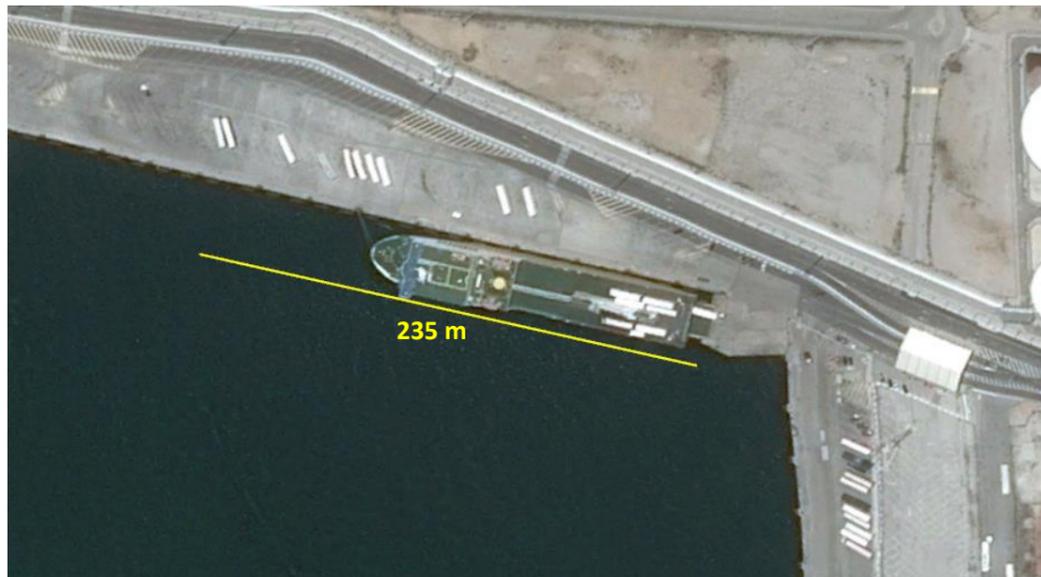


Figura 2: Ejemplo de terminal ro-ro de características similares a las que se pudieran plantear en el Puerto de Almería (muelle de Príncipe Felipe, Puerto de Algeciras).

2.1.6. CRUCEROS

La actividad de cruceros en el Puerto de Almería se concentra en el muelle de Levante, cuya alineación tiene como objeto principal esta actividad. Debido a las limitaciones de longitud de la alineación (220 m), no se operan en ese muelle cruceros de esloras superiores a 200 m, siendo el muelle de la 2ª alineación de Ribera el muelle de referencia para esos casos. En el año 2018, 12 de las 38 escalas totales no emplearon el muelle de Levante por esta causa. Extraordinariamente, puede ocurrir también que coincidan dos escalas en el mismo día, llevando igualmente al uso de otros atraques.

Las escalas que se producen en el Puerto de Almería son de tránsito, y no sería razonable suponer que se pudiera convertir en un puerto base en los próximos años, ya que su ubicación geográfica es desfavorable para ello. Por las características de los tráficos de cruceros en el Puerto de Almería, escalas de tránsito, la demanda es generada fundamentalmente por el atractivo turístico del destino. En el caso del Puerto de Almería, el atractivo es innegable, y se suma a él la captación de cruceristas que hacen escala para visitar la Alhambra. La vía para incrementar el número de escalas de cruceros en el futuro sería un impulso a la actividad comercial de captación de escalas, por parte de la Autoridad Portuaria, y a la promoción del turismo, por parte del Ayuntamiento. Pese a que la evolución de escalas no muestra un crecimiento (por debajo de 40 escalas anuales desde 2012, cuando en 2018 se alcanzaron 72), esta tendencia podría variar incrementando los esfuerzos de captación, y sería favorable tanto para el puerto como para la ciudad.

El Puerto de Almería tiene potencial para situarse en un nivel de captación de cruceros anuales similar al de puertos como Alicante (54 en 2018), Vigo (69) o A Coruña (94). Con unas instalaciones de mejores prestaciones, podría llegar a captar un cifra de tráficos anual que se acercase a los valores del Puerto de Cartagena (151 en 2018). Para ello, la limitación fundamental sería la eslora posible de los cruceros. Observando los tráficos de puertos españoles, con flotas similares a las que pudiera tener acceso el Puerto de Almería, se observa que las esloras actuales se encuentran concentradas en tres grupos: dos grupos principales con esloras de en torno a 210 m y esloras de en torno a 260 m, y un tercer grupo de megacruceros con esloras de 300 m y superiores. Aunque la tendencia de crecimiento de tamaños en el mercado es creciente, en los últimos años se ha mostrado también un aumento en el interés de otros mercados de cruceros especializados con tamaños de buque menores, lo que, unido a las políticas de sostenibilidad que cada vez están más presentes en las navieras, no parece que la misma intensidad de crecimiento se pueda mantener en el futuro. Así, disponiendo de infraestructuras que pudieran atender buques de al menos 220 m, o de al menos 270 m, se mantendría el acceso a gran parte del mercado.

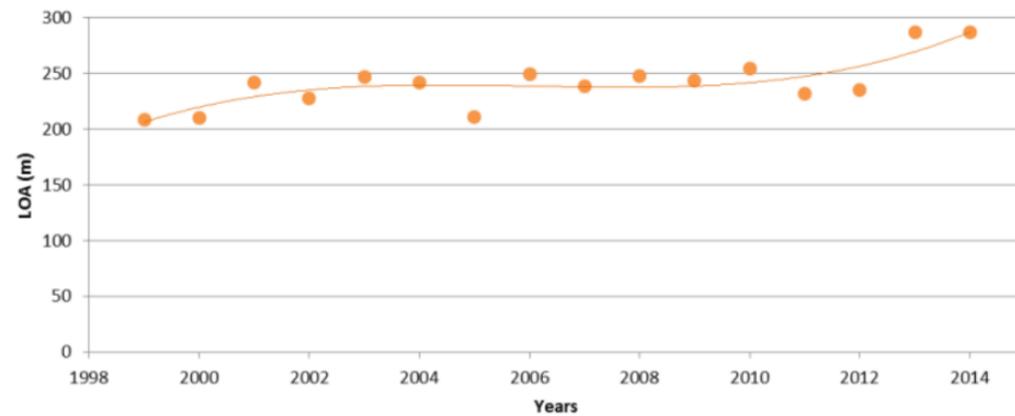


Figura 2: Evolución de la eslora media de los cruceros a nivel global.
Fuente: PIANC.

2.1.7. NÁUTICA RECREATIVA

La actividad de náutica recreativa se concentra en la dársena recreativa, donde se encuentra ubicado el Club del Mar, aunque también existen algunos amarres en la dársena pesquera que se pueden considerar en esta categoría. Los 270 amarres disponibles superan el número de embarcaciones amarradas, que en los últimos años han sido 200 o menos, salvo en 2011 y 2012, en que se llegó a 226 embarcaciones. Por esta razón, no se considera una necesidad importante para el puerto la puesta a disposición de más puestos de atraque de náutica deportiva con características similares.

La eslora máxima que puede hacer escala en la dársena deportiva son 15 m. No existen amarres para embarcaciones de gran eslora, como yates. La disposición de atraques de estas características permitiría atraer otros clientes en escala o en puerto base adicionales a los que ya existen en la actualidad. A su vez, esto podría dinamizar el sector en Almería, llevando a un incremento del número de embarcaciones de menor eslora, y generando mayor actividad en este sector.

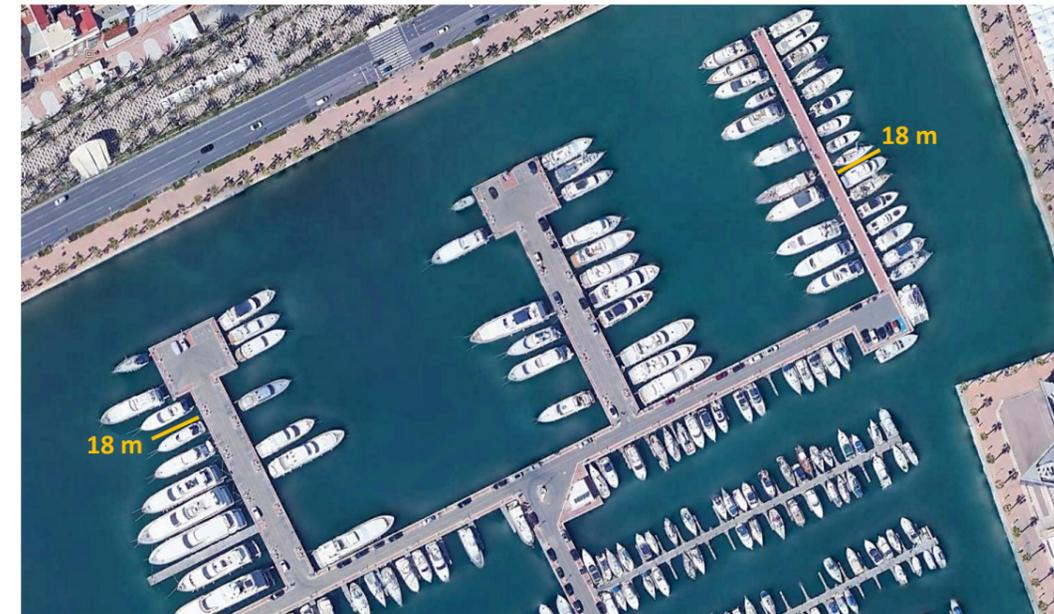


Figura 2: Ejemplo de amarres para embarcaciones de más de 15 m de eslora; Puerto de Alicante.

2.1.8. PESCA FRESCA

La evolución negativa de las capturas de pesca fresca, y la reducción de la flota profesional de embarcaciones de tamaño medio, hacen que en la actualidad la dársena pesquera se encuentre infrautilizada, al haberse diseñado para una flota mayor a la actual, sin existir expectativas de que esta situación pueda variar excesivamente en el futuro. Las expectativas del sector pesquero artesanal no son favorables a nivel global, por las restricciones impuestas por las normativas, vedas y sistemas de cupos de pesca, y por la imposibilidad de competir contra la eficiencia de las grandes embarcaciones. Esta situación desfavorable se aprecia en las principales cifras de capturas y de embarcaciones registradas, como se ha observado ya en el documento previo de diagnóstico. Por estas razones, no se considera necesario disponer de más superficie para la pesca, y pudiera valorarse incluso la concentración de la flota existente en un área menor, manteniendo la capacidad de infraestructuras necesaria en el presente.

2.2. DEMANDAS ACTUALES Y PREVISIBLES DE LA CIUDAD

Entre los aspectos clave para alcanzar las demandas actuales y previsibles de la ciudad, destacan:

- **Antecedentes y experiencias:** Análisis comparado con otras actuaciones similares, en las que es fundamental acertar en la similitud con Almería de todos sus aspectos, económicos, sociológicos, etc., evitando extrapolar modelos descontextualizados y que no han tenido éxito.
- **“Raíces y alas, pero que las alas arraiguen y las raíces vuelen”:** Este verso de Juan Ramón Jiménez se toma como lema para expresar que cada lugar reclama una solución propia. Desgraciadamente, son frecuentes los modelos importados sin considerar las condiciones locales. Hay que encontrar un modelo “Almería” adecuado al entorno sociológico. Este es uno de los principales retos del Master Plan y al que se debe prestar máxima dedicación.
- **El eslabón perdido entre la planificación y la edificación:** El Master Plan debe enfocarse en la definición de elementos clave configuradores del modelo urbano elegido. Desgraciadamente la metodología con la que en los últimos años se ha desarrollado el crecimiento de nuestras ciudades se ha distanciado del planeamiento del proceso edificatorio, diluyéndose a un simple reparto de edificabilidades en lugar de configurar el espacio urbano.
- **Hoy el reto es diseñar el vacío:** El objetivo principal es generar un espacio urbano de calidad en el que se relacionen los ciudadanos, por tanto, en lo que hay que acertar es en encontrar un espacio acogedor, atractivo, de perspectivas variadas, amable, seguro. En el trabajo se definirán los parámetros que generen este espacio de convivencia, que no es otro que el vacío que se genera entre las edificaciones, el espacio público.
- **Los mimbres:** Es necesario hacer hincapié en elementos clave para conseguir la nueva imagen del Puerto-Ciudad de Almería, una imagen que tiene que estar asumida por los ciudadanos y que debe ser atractiva para los visitantes.
- **El ámbito:** Independientemente de la estructura de la propiedad, del límite de la zona de servicio del puerto, etc. la decisión del ámbito es fundamental, de forma que las sinergias del entorno permitan sacar el máximo potencial a la actuación.
- **El tiempo, las fases:** Este tipo de transformaciones urbanas son complejas, con inversiones importantes en infraestructuras y diversas administraciones implicadas, donde no siempre los ritmos van acompasados. Por las experiencias previas, se buscará que las acciones en cada momento sean definitivas y no condicionen las futuras. Además, es importante planificarlas de forma que se suscite la ilusión de los ciudadanos y usuarios desde el primer momento, por lo que las primeras fases son clave para dinamizar el proceso, buscando los

resortes que permitan que con cambios o acciones aparentemente pequeñas se produzcan grandes resultados.

- **La integración del ciudadano:** En estas transformaciones Puerto-Ciudad se deben cumplir dos objetivos que van de la mano para conseguir un caso de éxito: la integración del ciudadano con los nuevos espacios y el desarrollo del puerto. El segundo es un motor de riqueza y desarrollo, pero no funciona si no se produce el primero. Así, es fundamental conseguir que el ciudadano haga suyo este nuevo espacio, que lo cuide y lo use. Para ello hay que tener una interacción desde el primer momento, detectando carencias y demandas que servirán como base del diseño.

Almería comparativamente frente a otras ciudades portuarias se ha retrasado en cómo resolver la oportunidad de las transformaciones de la actividad portuaria para volver a que **la ciudad se asome al agua, tocándola.**

Este retraso hoy es virtud, dado que no se han generado acciones puntuales que hipotequen la transformación Puerto-Ciudad. Es más, el Puerto se ha adelantado diseñando un puerto exterior que genera oportunidades de actuación sobre los muelles urbanos. La planificación de este puerto está marcada únicamente por condicionantes de la explotación del Puerto. No obstante, nada impide que se aceleren fruto de las necesidades de los ciudadanos de Almería.

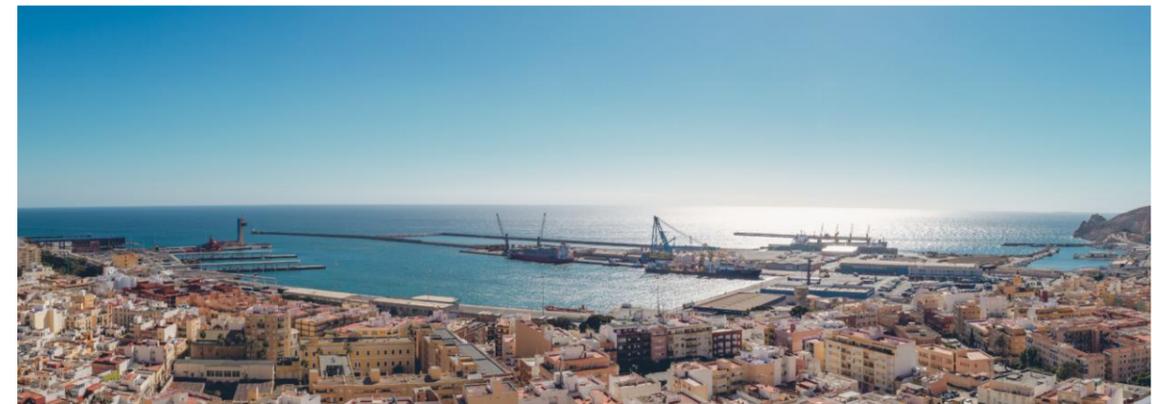


Figura 2: Vista del Puerto de Almería desde la Alcazaba.

El sentido de este documento, aparte de proponer el diseño de alternativas que definan cómo y por qué utilizar estos espacios, es fomentar un proyecto compartido entre los ciudadanos y su puerto, un modelo que apueste por unas instalaciones portuarias excelentes y una ciudad que consiga recuperar su condición de fachada marítima. Conseguir este objetivo reclama tiempo y paciencia, son procesos complejos de gestionar, de difíciles negociaciones y con condicionantes financieros a los que someterse. Asumida la condición de que cumplir todos los objetivos va a requerir largos plazos, es

preciso **destacar la necesidad de evitar acciones puntuales que hipotequen a posteriori materializar el Modelo de Integración Puerto-Ciudad elegido**, de los que destacamos:

- Minimizar la generación de barreras urbanas a la hora de definir nuevos accesos al puerto, permitiendo la continuidad espacial y funcional desde la Playa de las Olas a la del Zapillo.
- Evitar nuevas concesiones o construcciones no acordes con el modelo elegido.
- Evitar medidas de movilidad que incrementen el tráfico en la carretera Málaga-Almería en su paso por el frente de la ciudad.

3. ACCESOS TERRESTRES

3.1.1. ACCESOS VIARIOS

Los accesos viarios actuales generan algunas de las problemáticas detectadas en el documento de diagnóstico:

- Acceso al puerto mezclado con los accesos a la ciudad de Levante, la A7 y Aguadulce.
- Ocupación del espacio público por innumerables y complejos rotores, justo en el frente de un barrio (Barrio de la Pescadería-La Chanca) que reclama un espacio público regenerador
- Vía de borde del frente marítimo absorbe el tráfico de dos vías con intensidades muy altas de tráfico (la autovía A-7 y la carretera nacional que conecta con Aguadulce), a su paso por la ciudad
- Vía formalizada como autopista urbana de cuatro carriles. La existencia de una **vía de alta intensidad** de tráfico como esta en el frente marítimo genera **una división entre la ciudad y el puerto**, y es la barrera principal a la permeabilidad peatonal impidiendo que exista una transición amable entre la ciudad y el puerto, separando la ciudad del mar. Mantener la situación actual mantiene también la problemática, que podría agravarse ante el previsible crecimiento de tráficos futuro, empeorando también el nivel de servicio de la vía.

De no realizarse una actuación relevante para modificar la configuración de accesos viarios, podrían realizarse otras actuaciones menores para minimizar la congestión en esta franja, o en los accesos al puerto. Estas podrían consistir en medidas a nivel metropolitano para

fomentar el uso de los otros accesos desde la A-7, o en una cierta reordenación de los accesos al puerto para agilizar los tráficos vinculados a la actividad portuaria, aunque estas medidas no resolverían la problemática detectada.

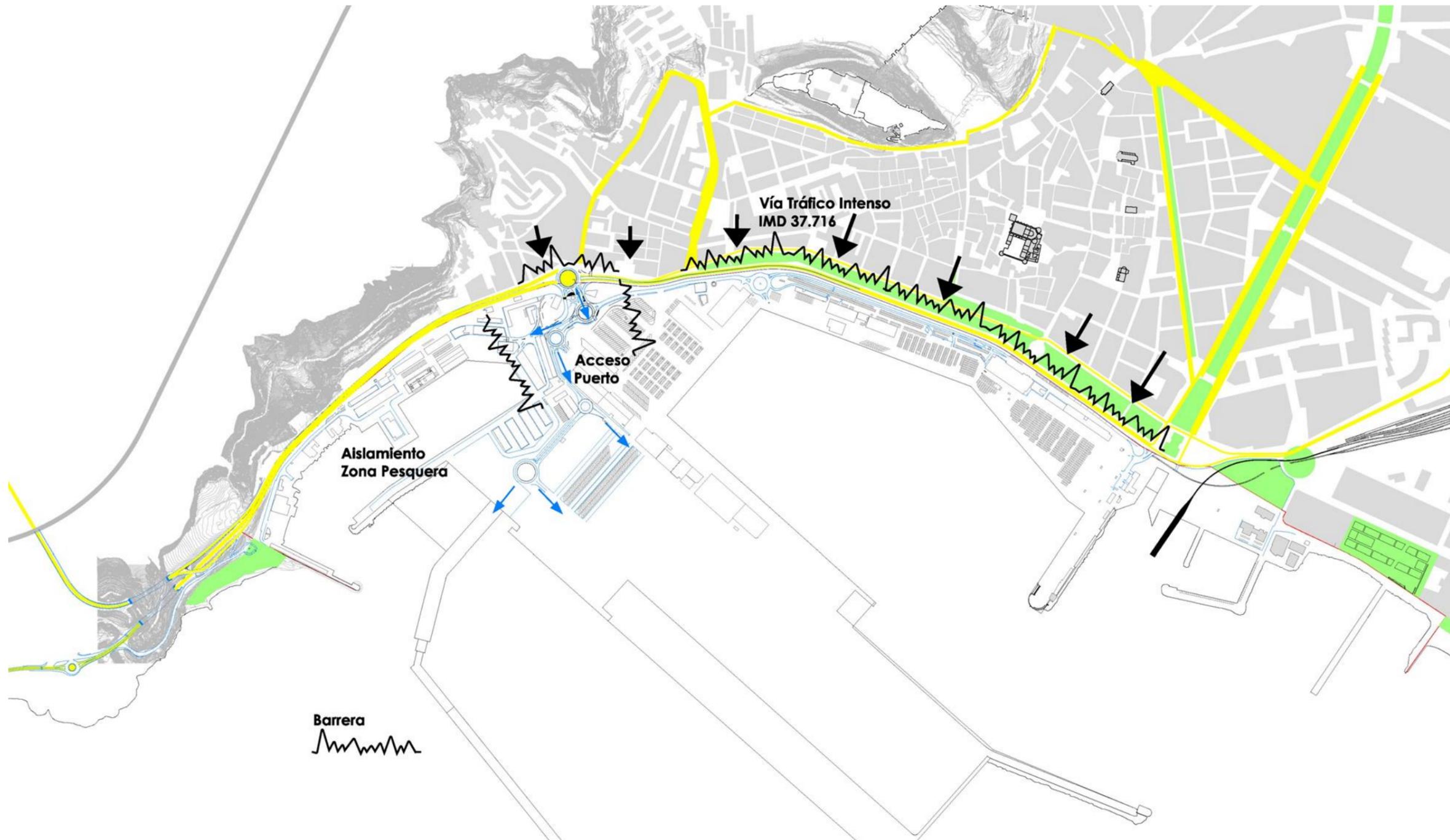


Figura 5. Condicionantes existentes en los accesos actuales

Para mejorar las condiciones de los accesos al puerto y la ciudad, el Ministerio de Fomento ha promovido un proyecto en el que participarían también tanto el Ayuntamiento como la Autoridad Portuaria, y cuya finalidad es incrementar la capacidad de la conexión sur entre la A-7 y la ciudad. Las actuaciones que se han planteado incluyen un desdoblamiento de la conexión con la autovía y un incremento de la capacidad para la circulación de vehículos en la avenida principal del frente marítimo, la Carretera de Málaga, soterrando el flujo principal en

el tramo que discurre frente al barrio de la Pescadería. Ambos proyectos han sido planteados por separado, aunque deberán integrarse en una solución que los compatibilice. En la actualidad, sólo existe proyecto constructivo finalizado y aprobado ambientalmente del tramo de desdoblamiento de la autovía A-7 entre el enlace 438 de dicha autovía y los túneles de Bayyana, aunque se ha ido trabajando en los proyectos del tramo restante, entre los túneles y el parque Nicolás Salmerón.

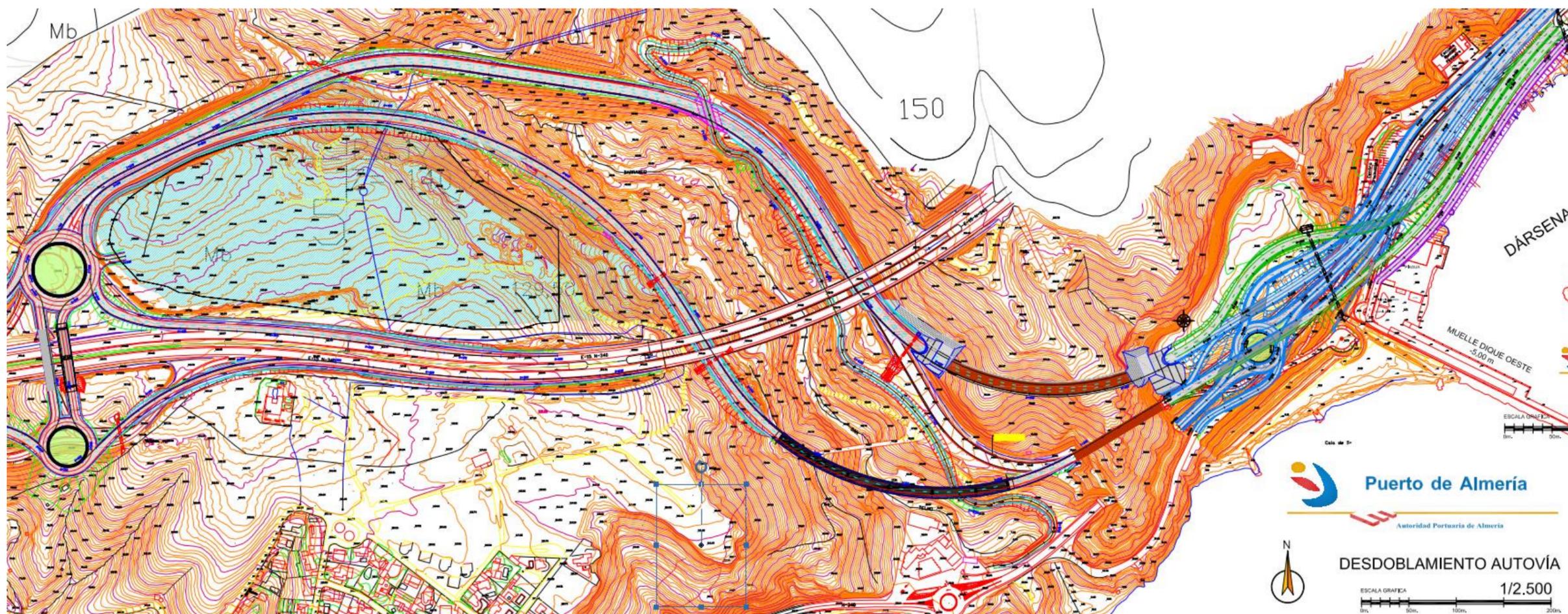


Figura 6. Proyecto de desdoblamiento de la conexión con la autovía A-7.
Fuente: Autoridad Portuaria de Almería.

En cuanto al desdoblamiento de la conexión con la autovía A-7, en el enlace se generaría una nueva rotonda, en el lado sur, y se construiría un ramal entre la rotonda ya existente en ese enlace y un nuevo túnel, al norte de los dos actuales. Ese nuevo túnel estaría dedicado al sentido de salida de la ciudad, y contaría con 3 carriles, frente a los 2 existentes, por lo que la capacidad alcanzada sería de más del doble. El túnel que hoy en día se emplea para conexión

entre la ciudad y la A-7 se dedicaría únicamente al sentido de entrada, con dos carriles. El tercer túnel mantendría su uso actual de conexión con Aguadulce, en ambos sentidos, a través de la carretera N-340a.

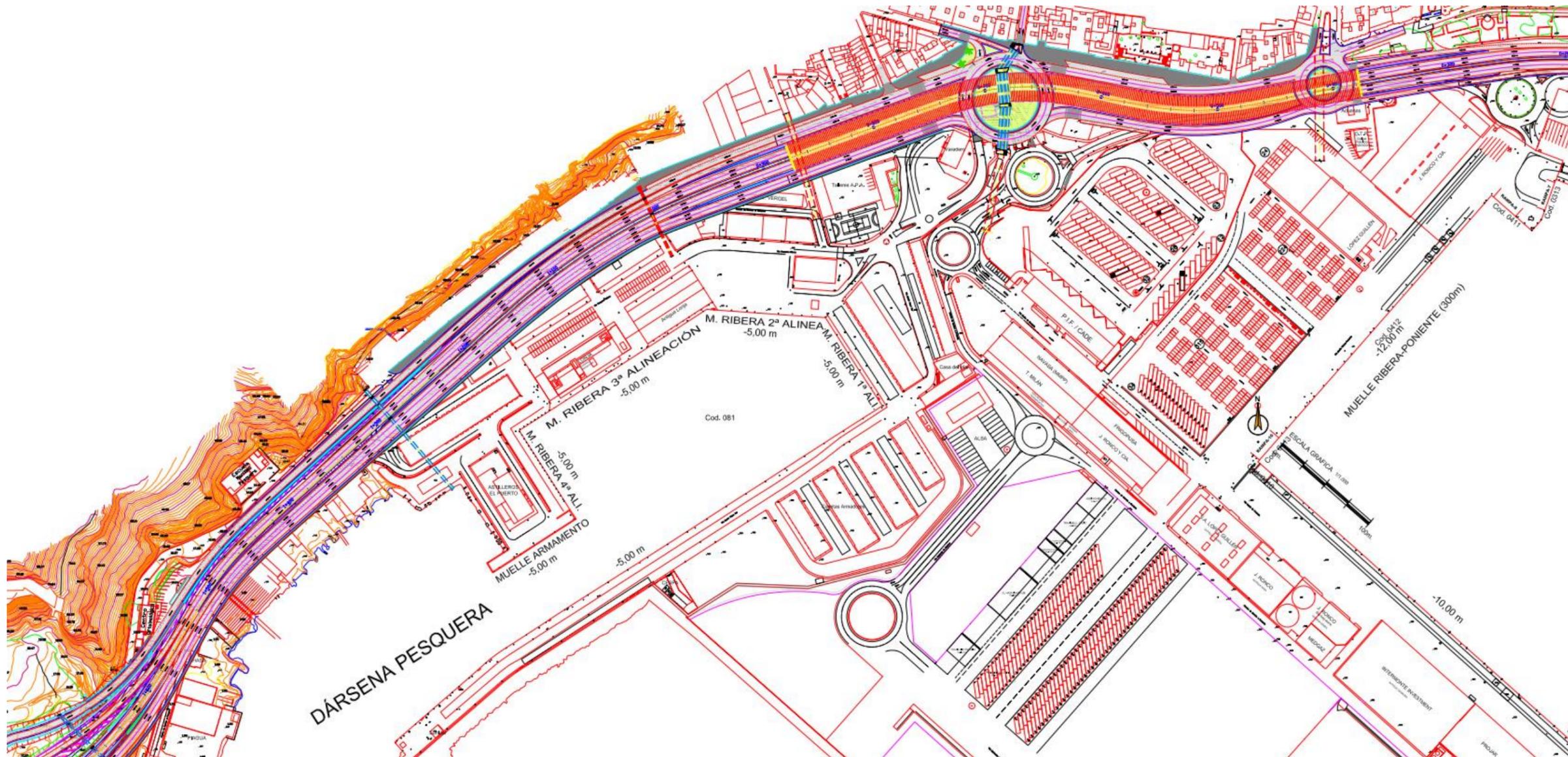


Figura 7. Proyecto de incremento de capacidad y soterramiento parcial en los accesos desde la autovía A-7 en el frente marítimo de la ciudad.
Fuente: Autoridad Portuaria de Almería.

Una vez superados los túneles, ya del lado de la ciudad, los flujos del puerto se separarían de los de la ciudad, llevando los del puerto, con dos carriles por sentido, sobre terrenos dentro de la zona de servicio portuaria. A su vez, para mantener la conectividad entre la zona de la lonja y el muelle Dique Oeste, sería necesario realizar otro vial en paralelo, exteriormente, con un carril por sentido, sobre el límite actual de la lámina de agua. Del lado de la colina se construiría un carril adicional en el lado de la ladera, junto a un centro sanitario

oftalmológico existente, para separar los tráficos de salida hacia Aguadulce. Estas confluencias y enlaces exigirían pasos a distinto nivel, y necesariamente habría que ocupar la zona sureste de la dársena pesquera o hacer desmontes en la ladera.

La otra parte de este proyecto de modificación de los accesos es el incremento de capacidad y soterramiento de la Carretera de Málaga (frente marítimo), entre la parte más cercana a la

ciudad de la dársena pesquera y el parque Nicolás Salmerón. Con esta actuación, la carretera incrementaría sus prestaciones y su capacidad de captación de tráfico, por lo que también aumentaría su intensidad. Se duplicaría el diámetro de la rotonda existente frente al barrio de la Pescadería, que quedaría en superficie organizando los tráficos de superficie hacia la ciudad y el puerto. Bajo ella, el flujo principal de vehículos en entrada y salida de la ciudad iría soterrado, volviendo a superficie a la altura del actual edificio de Aduanas. En la alineación del parque Nicolás Salmerón se conectaría completamente con el viario existente, y ahí terminaría la actuación.

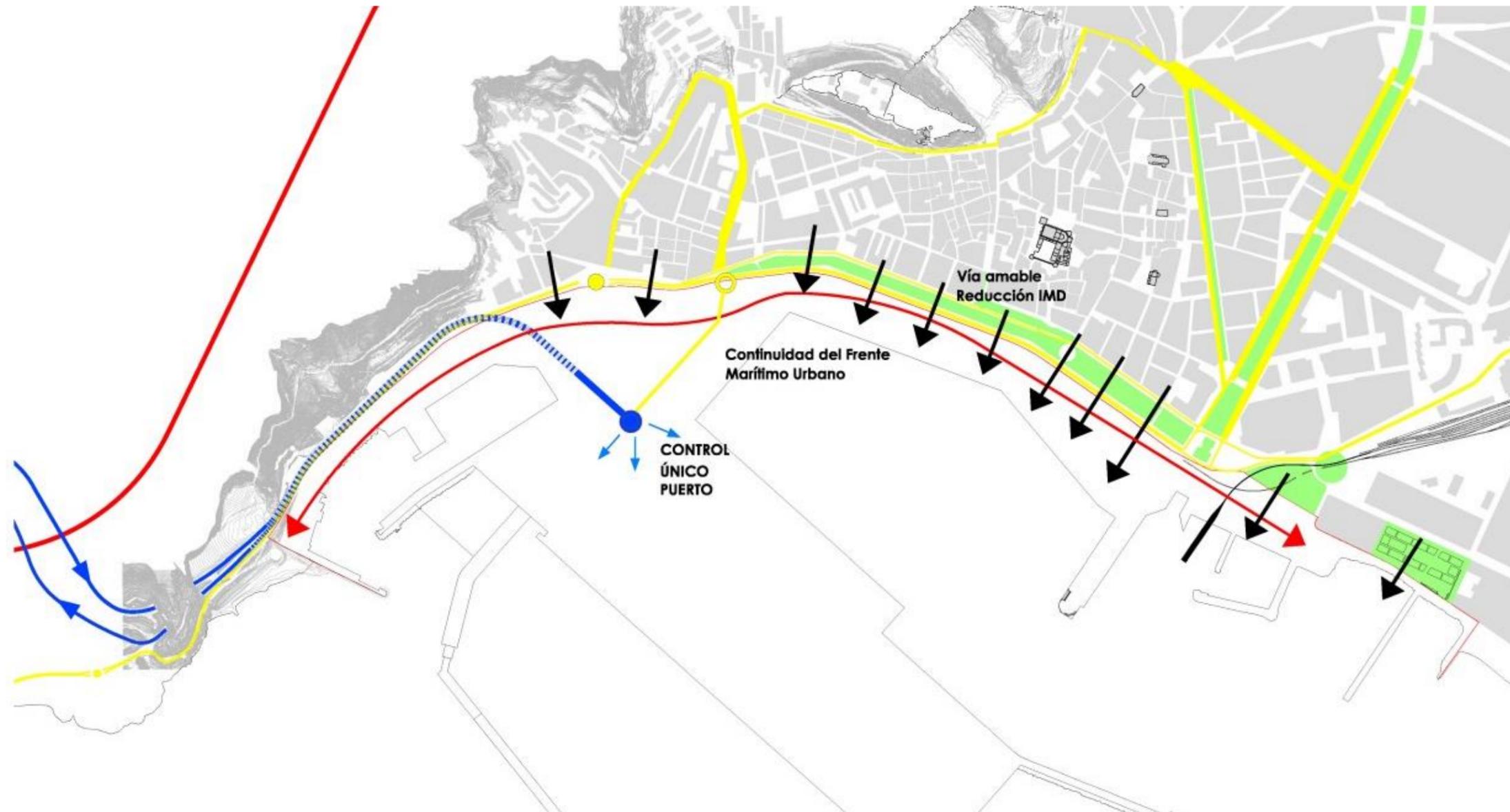
En la última versión disponible del plano previsto de la actuación, esta actuación en el frente marítimo contaría con cuatro carriles en cada sentido. La solución de conexión del puerto no queda establecida definitivamente, planteándose tanto la conexión independiente, o casi independiente (en el proyecto del desdoblamiento), como la conexión compartida con la gran rotonda como nodo de enlace con el puerto (tal y como se plantea en los planos del soterramiento). En ambos casos la ocupación en superficie sería similar, y las diferencias

estarían en los enlaces entre la avenida y los túneles, y en que el acceso diferenciado sería más favorable para los tráficos portuarios.

La generación de unos nuevos accesos como estos servirá para aumentar la capacidad y mejorar las prestaciones e independencia de la conexión con el puerto.

La definición futura de los accesos podría optar por la construcción de un acceso independiente al puerto desde la autovía A-7, en altura. Esto daría solución a la disyuntiva existente, entre **un puerto que necesita accesos de alta capacidad** para ofrecer los mejores servicios y ser competitivo, y **una ciudad que necesita calmar el tráfico de su frente marítimo para hacerlo más permeable para los ciudadanos**.

Con esta estrategia se conseguiría un doble propósito: **independizar totalmente el tráfico del puerto hacia y desde el exterior**, siendo este el principal objeto del enlace 438 de la autovía A-7, y reducir el tráfico por la vía marítima, fomentando el uso de los accesos norte y central desde la autovía, frente al empleo de la vía que confluye en el parque Nicolás Salmerón, cuyos tráficos se verían calmados, facilitando la permeabilidad peatonal para los ciudadanos.



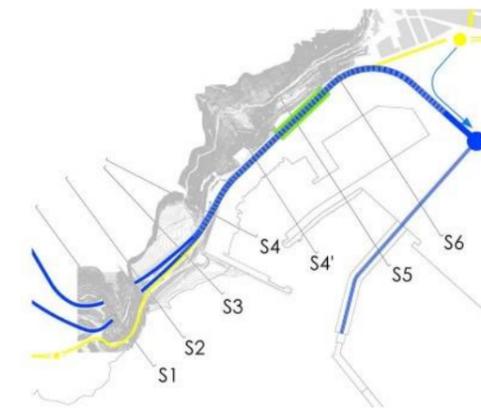
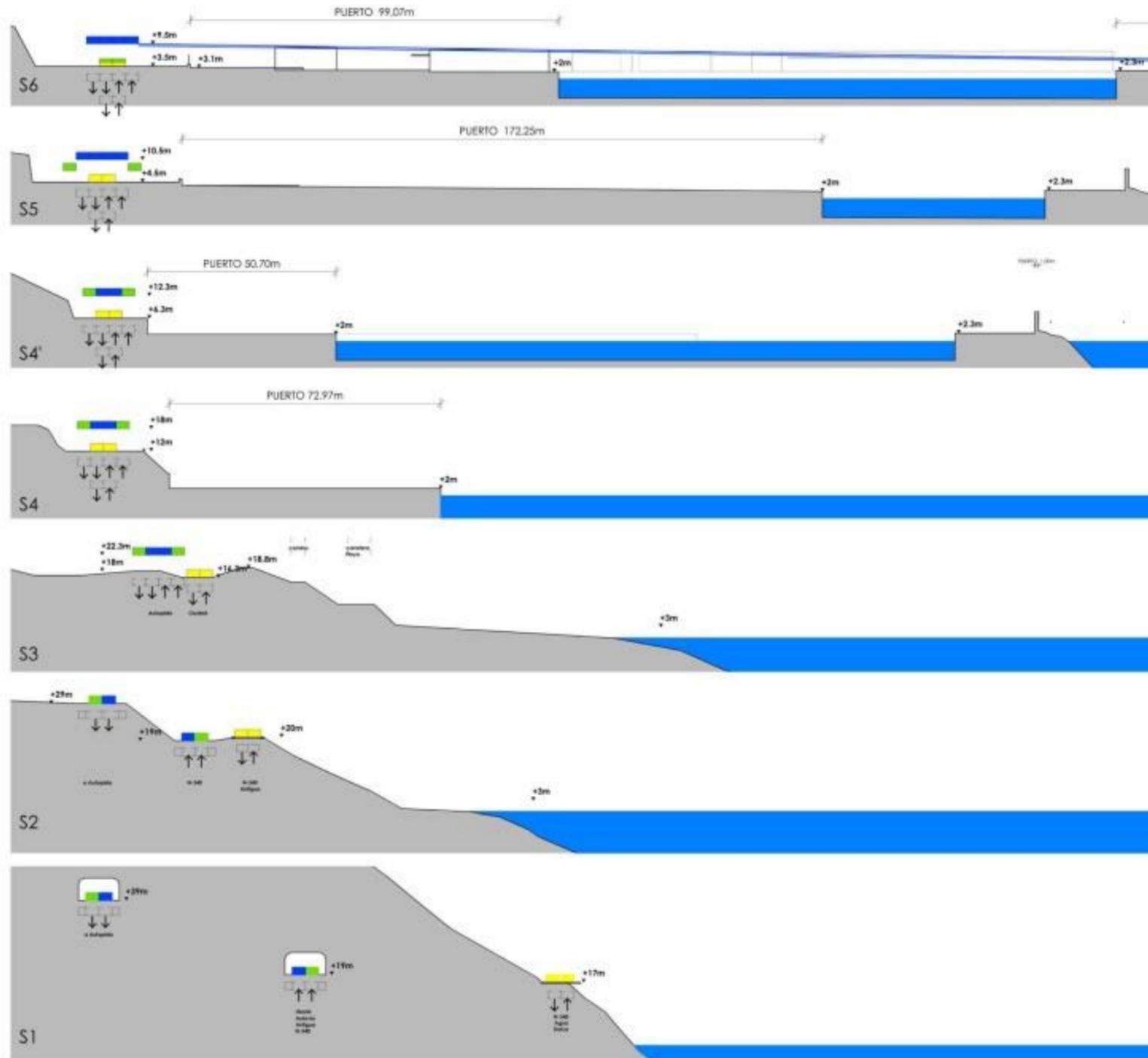


El acceso desde la autovía conectaría directamente con el puerto **liberando toda la zona de la Charnela** frente al Barrio de la Pescadería-La Chanca, dando continuidad al futuro Frente Marítimo y **puediendo generar un amplio espacio público** (plaza-paseo) en el terreno liberado por los rotores y ramales, y convertido en un espacio compartido con vías rodadas de tráfico ligero, lento y templado.

Se podrían emplear los túneles existentes, uno por sentido, con dos carriles en cada uno. El túnel actual de la autovía sería el de sentido salida, y el actual de la carretera nacional, el de entrada. Esta conexión con la autovía discurriría en altura sobre la vía actual existente, que

seguiría siendo la conexión entre Almería y la N340a hacia Aguadulce. Para este tráfico con Aguadulce se emplearía la antigua carretera, tratada como vía paisaje (carretera de El Cañete), que sería una vía de capacidad moderada, con el objetivo de que los tráficos principales se desvíen hacia otros accesos. **El nuevo acceso al puerto se situaría elevado, de forma que discurriesen superpuestas ambas vías: la vía del puerto, elevada, y, la de Aguadulce, a nivel, diseñada como calle urbana.**

Entre las dos vías, una elevada y otra en superficie, existirían enlaces que permitirían que los vehículos procedentes de la autovía conectasen con la ciudad, y viceversa



La entrada al puerto se realizaría una vez superada la dársena pesquera, desviando los carriles en altura hacia el núcleo del puerto, que descenderían hasta generar una rotonda que gestione los tráficos cerca de los muelles de Poniente y Ribera-Poniente, en donde se podría situar el control de acceso al puerto. La ciudad tendría un acceso directo al puerto a modo de vía urbana. Esto facilitaría el acceso desde la ciudad a zonas portuarias que no requieran del control del Puerto, para zonas de oficinas o concesiones.

La clave de esta solución es que permitiría la continuidad del frente marítimo por debajo, de forma que el espacio de la dársena pesquera aumentaría en calidad al tener la posibilidad de estar conectado con la ciudad sin barreras infranqueables.

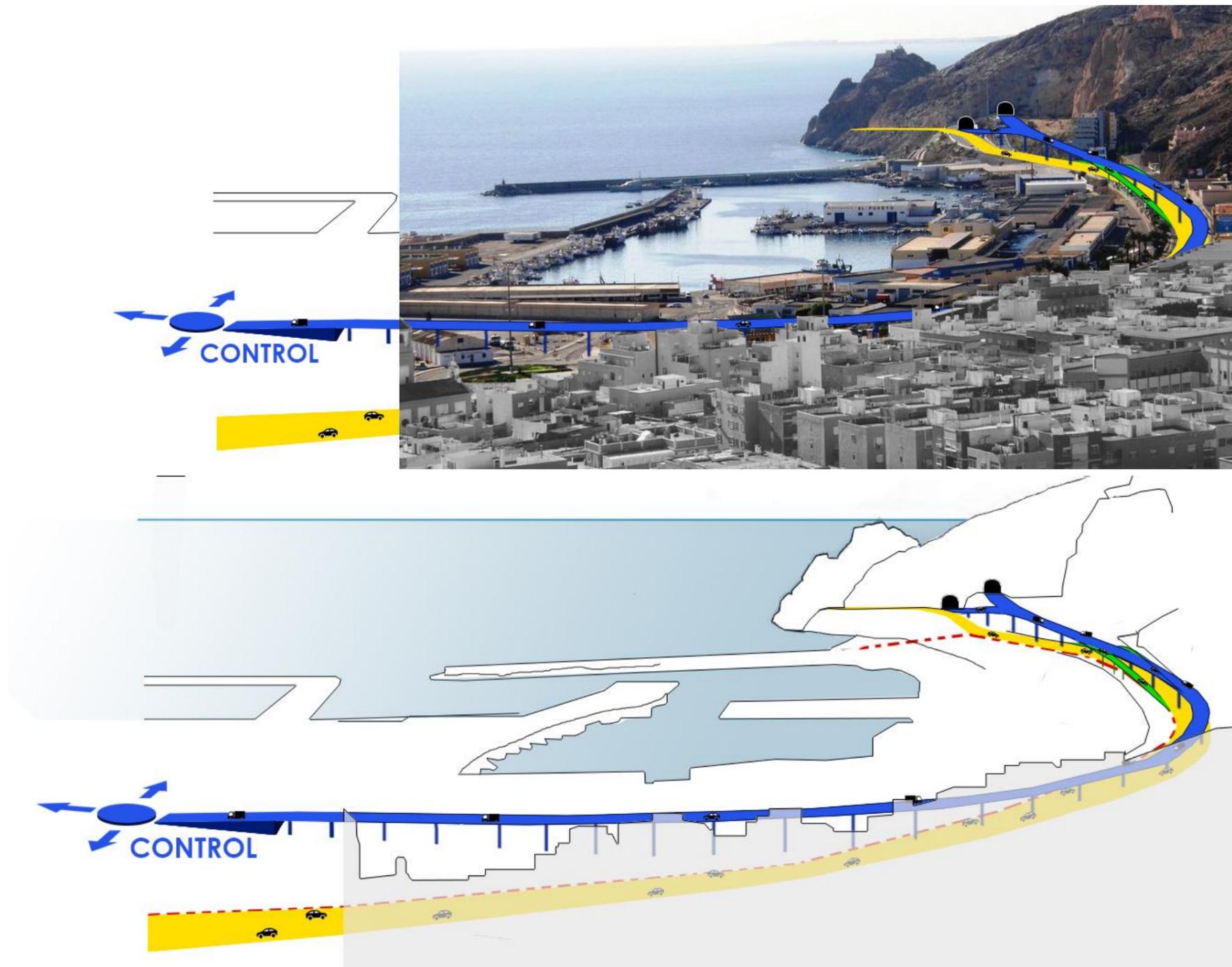
No sería necesario el derribo de edificaciones existentes del lado de la ladera, (como el centro oftalmológico) que mantendrían la mayoría de sus plantas por encima de la cota de la carretera. Por la altura a la que discurriría la rasante superior, que podría situarse en el entorno de los 6-8 m por encima de la inferior, y por ir descendiendo una vez que el vial realiza el giro hacia el puerto, el impacto visual existente desde la ciudad sería reducido, ya que en ese entorno existen edificios y naves de altura igual o superior.

Pese a ello, especialmente en este tramo de giro hacia el puerto, debería cuidarse la solución técnica para minimizar la altura de la rasante en la medida de lo posible, y emplear soluciones técnicas que suavicen también el impacto visual.

En todo caso, el proyecto constructivo que finalmente se defina para la mejora de los accesos al puerto deberá **apoyarse en un estudio de movilidad detallado**, que confirme la configuración de conexiones más adecuada y el funcionamiento óptimo de los accesos central y norte, y deberá perseguir **objetivos principales** como los siguientes:

- Permitir un acceso directo al Puerto de Almería, de alta capacidad, que favorezca el crecimiento de la actividad portuaria, Independiente de la ciudad.
- Minimizar la generación de efecto barrera entre la ciudad y el puerto, tanto transversal, para favorecer el acercamiento al mar, como longitudinal, para permitir la integración en la ciudad de la zona de la dársena pesquera.
- Optimizar el funcionamiento conjunto de todos los accesos a la ciudad y puerto de Almería.





3.1.2. ACCESOS FERROVIARIOS

La falta de conectividad ferroviaria es la situación actual del Puerto de Almería, aunque en épocas pasadas ha sido la vía de llegada al puerto del mineral de hierro que constituía un tráfico fundamental para el puerto, siendo descargado a través del Cable Inglés, primero, y del Cable Francés, posteriormente. Esta utilización histórica del ferrocarril en el Puerto de Almería ha sido recogida ya en el apartado dedicado a la conectividad ferroviaria dentro del “Informe de Diagnóstico de la Situación Actual” previo al presente Estudio de Alternativas.

Asimismo ha sido analizada en el Informe de Diagnóstico la pérdida de competitividad que supone para el puerto no disponer de esta posibilidad de conexión ferroviaria. Como se indicaba en dicho informe, el ferrocarril es ventajoso para el cargador (costes privados) a partir de 285 km de distancia. Si se analiza el caso desde una perspectiva integradora que tenga en cuenta los costes sociales del transporte, esta viabilidad se obtiene a partir de sólo 60 km. Estas distancias podrían reducirse a mucho menos en función del proyecto privado de importación o exportación del que se tratase

En el escenario en el que un cargador genera un volumen de mercancías a transportar lo suficientemente elevado como para crear un apartadero propio, se elimina la necesidad de acarreo intermedios por carretera, reduciendo notablemente el coste también de ese modo. En esos casos de grandes volúmenes, además, como es lógico, pequeñas diferencias en el coste de transporte pueden suponer la diferencia entre la elección de un puerto u otro para el establecimiento de una cadena logística de importación o exportación. Existen casos en el sistema portuario español de conexiones de ferrocarril a puertos de recorridos de sólo unos kilómetros, como los de A Coruña o Gijón mencionados ya en el informe previo. En el caso de Almería, esta era la situación en la que se operaba antiguamente el mineral de las Minas de Alquife, y la que se podría dar en otras exportaciones actuales, como el yeso.

En la actualidad, no existen tráficos que demanden una conexión ferroviaria con el Puerto de Almería, pero la no existencia de infraestructura pudiera estar suponiendo una pérdida de oportunidades y, por otra parte, esta situación de falta de demanda específica pudiera variar en el futuro. Por las razones expuestas y analizadas en el documento de diagnóstico, se considera necesario considerar la aparición del ferrocarril en la evolución futura del Puerto de Almería, que deberá poder integrarse en el frente marítimo del puerto y la ciudad, a la vez que permitir un desarrollo portuario sin limitaciones.

Según se especifica en el Pliego de Prescripciones técnicas que rige el contrato, “el mantenimiento del acceso ferroviario al Puerto es de vital importancia para su futuro, por ello, cualquier actuación debe ser compatible con las distintas formas de acceso ferroviario al Puerto, que se puedan contemplar”. Además, establece el Pliego que, de acuerdo con el Protocolo vigente, “la Autoridad Portuaria redactará un proyecto básico de conexión

ferroviaria que respete lo establecido al respecto en el Plan General de Ordenación Urbana y en el convenio formado por el Ayuntamiento y por ADIF. Este proyecto habrá de ser compatible con las futuras actuaciones ferroviarias que se lleven a cabo en la ciudad tales como el soterramiento integral u otras de cualquier índole que se puedan plantear en la trama urbana.”

En concreto según el acta de la reunión de fecha 16 de Octubre de 2019 del Equipo Técnico:

“entendiendo que la prioridad para la ciudad de Almería a largo plazo, es la liberación de las actividades portuarias en el frente litoral, y para el Puerto de Almería resulta de vital importancia tener la posibilidad de conectarse por ferrocarril, se solicita que, se concluya en el documento de “Propuesta de Síntesis” que, **el proyecto de acceso ferroviario al puerto, debe ser compatible con la integración del frente marítimo a la ciudad, y por tanto soterrado.**”

4. PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS

En el proceso de determinación de las alternativas a considerar se han recogido las posturas manifestadas por el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Almería, con el fin de plantear, de entre todas las alternativas inicialmente consideradas, aquellas alternativas que puedan ser aceptadas por todas las partes implicadas y materializadas en el futuro, obteniendo resultados que puedan ser disfrutados por la ciudadanía y los usuarios del puerto. En este documento se han sintetizado dichas alternativas de consenso.

La metodología de este trabajo se basa en una primera etapa de conocimiento, análisis comparado y conclusiones del estado actual del frente marítimo de Almería, que permite determinar la problemática a resolver. La siguiente etapa se ha centrado en un proceso de reflexiones comparadas con referencias contrastadas. En esta última etapa se han sintetizado diferentes alternativas consensuadas por el Ayuntamiento y/o la Autoridad Portuaria. **Alternativas que ponen en valor el enorme potencial de este espacio Puerto-Ciudad.**

La linealidad de los frentes marítimos va enhebrando espacios urbanos y portuarios de muy diferentes tipologías funcionales, espaciales, sociales... Por esta razón, el éxito de la rehabilitación del frente marítimo depende en mucha medida de cómo resolver las distintas piezas y engazarlas, consiguiendo al mismo tiempo generar nueva identidad del frente marítimo; destacando lograr la continuidad histórica de las fachadas de las ciudades portuarias.

La dificultad y el reto de esta transformación del frente marítimo radica en **encontrar el equilibrio de elegir la mejor solución para cada ámbito sin perder la identidad del conjunto.** El inevitable desarrollo a largo plazo y, por tanto, descompuesto en diferentes fases, genera otra dificultad añadida: **evitar acciones puntuales que impidan conseguir la continuidad del conjunto en el futuro.**

Con estas premisas se deben evaluar las alternativas, ya que se puede dar el caso de que la mejor alternativa en una zona no sea recomendable porque implique destruir el modelo continuo del frente marítimo, o el de acciones puntuales que, pese a ser las más eficaces a corto plazo, hay que desestimarlas porque hipotecan en el futuro el éxito del conjunto.

Se han planteado alternativas para cada una de las zonas en las que se ha desglosado el análisis del ámbito de actuación y, en todos los casos, se incluye la alternativa 0 de no actuación como una opción posible.

El objetivo final de esta recopilación de alternativas consideradas es llegar a una propuesta de síntesis que seleccione la opción estimada como más adecuada para el conjunto del frente marítimo, desde San Telmo al Zapillo.

Todas las alternativas se presentan de forma gráfica en el anexo de planos vinculado a este documento.

4.1. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 1: PUERTO COMERCIAL

4.1.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 1: SITUACIÓN ACTUAL

La alternativa de mantener la configuración de zonas actual del puerto comercial conservaría la estación marítima en su ubicación actual, en la fachada marítima de la ciudad, los tráficos de mercancía general concentrados principalmente en los muelles de Ribera-Poniente y Poniente (incluyendo ahí la terminal de contenedores), y los tráficos de graneles sólidos en el muelle de Pechina, fundamentalmente, además de en el muelle de Poniente.

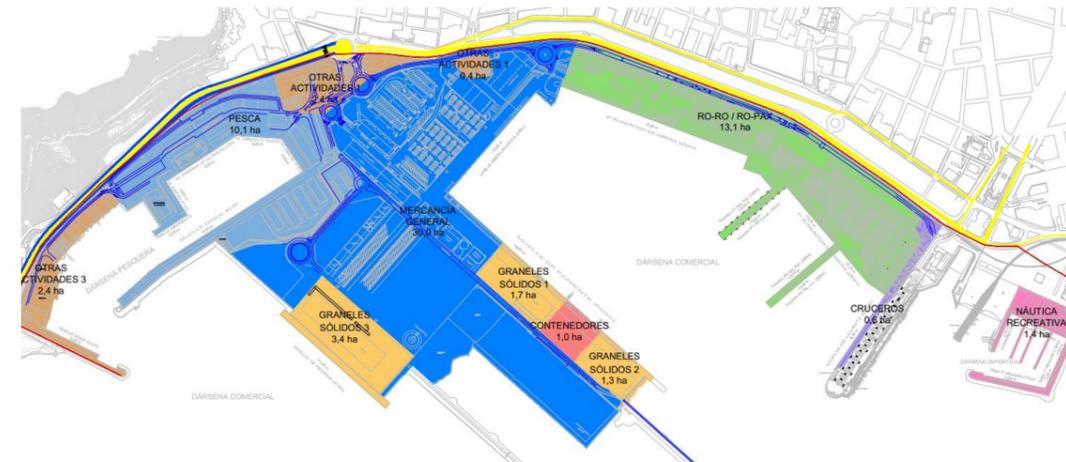


Figura 8. Configuración de zonas del Puerto de Almería, según su actividad. Extraído del plano SA 0.1 (Anejo)

De mantenerse esta situación, el crecimiento de los tráficos en el futuro se atendería sobre las superficies existentes y sobre las que se pudieran ampliar prolongando los muelles de Poniente y de Pechina, o conectando el dique exterior con el muelle de Pechina. El margen de crecimiento posible de explanada es muy alto, ya que el área de posible relleno podría alcanzar incluso hasta más allá de la altura de la dársena deportiva. Además, por el planteamiento geométrico realizado en la planificación de crecimiento del puerto, la generación de superficies iría asociada a la creación simultánea de infraestructura de atraque.

Las áreas empleadas para mercancía general convencional, mercancía general contenerizada y graneles sólidos en los muelles de Ribera-Poniente, Poniente y Pechina suman un total de 37,4 ha, y sólo rellenando el área de la zona exterior ya delimitada exteriormente con escollera se obtendrían 15,8 ha adicionales. Si se ampliase hasta el máximo planteado por la planificación previa de la Autoridad Portuaria, esto es, hasta el final del dique de Poniente, se obtendrían otras 26,8 ha. Es decir, la superficie que se podría poner a disposición de la actividad portuaria mediante rellenos a partir de la infraestructura existente sería de, al menos, 42,6 ha, lo que supone más de la superficie empleada actualmente (37,4). Si además

se conectase el muelle de Pechina con el dique exterior, o se hiciesen rellenos entre Pechina y el puerto pesquero, como también tiene previsto la Autoridad Portuaria, la superficie e infraestructuras de atraque disponibles aumentarían aún más.

Por lo tanto, en la situación actual, y manteniendo la planificación de crecimiento iniciada por la Autoridad Portuaria, el Puerto de Almería podrá disponer de superficies para sus tráficos de mercancía general convencional, mercancía general contenerizada y graneles sólidos por encima de las necesidades estimadas en el apartado previo correspondiente para el plazo de análisis considerado.



Figura 9. Ampliaciones de la zona exterior del Puerto de Almería planificadas por la Autoridad Portuaria (recogidas con mayor detalle en el Informe de Diagnóstico de la Situación Actual). Entre los proyectos en desarrollo por la Autoridad Portuaria se incluye también la conexión a tierra del dique exterior, y un relleno en la zona de conexión del dique con el puerto pesquero (Fase nº 2 de ampliación del puerto, expuesta en el Informe de Diagnóstico de la Situación Actual)

Con la planificación vigente, la única zona de tráficos comerciales que tendría parcialmente limitado su crecimiento sería la Estación Marítima, ya que se encuentra delimitada por la ciudad. Sólo tendría como margen de crecimiento su desarrollo hacia la zona del muelle de Ribera-Poniente, sin posibilidad de aumento de superficie en el espacio de mayor utilidad, alrededor de la Estación Marítima. Si bien con los tráficos actuales la Estación Marítima está adecuadamente dimensionada, sólo teniendo que recurrir a áreas externas de búfer durante las puntas de tráfico de Operación Paso del Estrecho, esta situación pudiera empeorar con el paso de los años, en función del crecimiento de los tráficos. Además, la posibilidad de generar una terminal ro-ro anexa, oportunidad que ha sido identificada como favorable para la captación de tráficos y para potenciar el tejido empresarial del hinterland, condicionaría también el posible crecimiento de las áreas vinculadas a los buques ro-pax.

El coste de esta alternativa no se considera, ya que no supone una actuación concreta, sino mantener las infraestructuras actuales e ir las ampliando en función de la demanda, y esto se corresponde con la planificación actual de la Autoridad Portuaria.

Las ventajas principales de esta alternativa de no actuación, son:

- No se generan inversiones añadidas a la planificación ya vigente.
- Permite un desarrollo óptimo y sin limitaciones de los tráficos de mercancía general convencional, mercancía general contenerizada y graneles sólidos.
- Mantiene la configuración de zonas y flujos actual, cuyo funcionamiento está validado y ha ido mejorándose con la experiencia.
- No afecta a ninguna de las concesiones vigentes, ni ahora ni en el futuro.

Por su parte, las principales desventajas observadas de esta alternativa, son:

- Mantiene la Estación Marítima en su ubicación actual, lo que imposibilita que la ciudad de Almería pueda tener acceso al mar en la zona principal de su fachada marítima, tanto física como visualmente.
- El posible crecimiento futuro de la Estación Marítima se ve coartado por sus límites actuales, y sólo podría crecer parcialmente hacia el muelle de Ribera-Poniente. En la zona de mayor valor para la operativa, el entorno de la Estación Marítima, no sería posible.
- La posible creación de una terminal para buques ro-ro tendría que realizarse en una zona separada del puerto, o sería también un elemento limitante al crecimiento de la Estación Marítima, si se implantase en la 2ª alineación del muelle de Ribera, o en el muelle de Ribera-Poniente.

4.1.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 1: TRASLADO DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA

La situación actual del puerto comercial, y su prevista evolución futura, se ha recogido en la Alternativa 0 de no actuación. Como se ha expuesto en la presentación de dicha alternativa, es una alternativa adecuada para el desarrollo de la actualidad portuaria, pero que presenta dos aspectos desfavorables: impide la conexión de la ciudad con su frente marítimo, y condiciona el posible crecimiento futuro de la Estación Marítima. Con el objeto de resolver estas limitaciones, surge la presente alternativa de trasladar la Estación Marítima a la zona exterior del puerto.

Como se ha expresado en la alternativa de actuación, la superficie de posible crecimiento del puerto en su zona exterior delimitada por los muelles de Poniente y Pechina es muy elevada, por encima de las necesidades previstas en el apartado de identificación de demandas actuales y futuras del puerto. Esto hace posible plantear que la actual Estación Marítima se pudiera trasladar a esa zona, dimensionando las nuevas instalaciones para los tráficos estimados en el año horizonte.

Si bien actualmente la Estación Marítima ofrece un buen servicio, en el futuro el crecimiento de tráficos empeoraría su nivel de servicio, y un hipotético traslado permitiría también optimizar aspectos puntuales de superficies y flujos que, en su ubicación actual, no es posible. Este traslado no afectaría al resto de tráficos, que mantendrían sus posibilidades de crecimiento, mientras que los tráficos de la Estación Marítima se verían favorecidos por una terminal de mayor capacidad y con una configuración óptima para los tráficos actuales y futuros. Esta nueva terminal se diseñaría con la experiencia de la evolución histórica de tráficos ro-pax en Almería, pudiendo aprovechar el esquema de funcionamiento actual de ésta. Al tratarse de una nueva construcción, sería posible ubicarla de forma que pudiese aprovechar el margen de incremento de superficie existente en la zona exterior del puerto, y ampliar sus instalaciones en el futuro si la demanda real así lo aconsejase.

Además, la nueva ubicación haría posible incorporar en una misma área una nueva terminal dedicada a los tráficos ro-ro, un nuevo tipo de servicio de interés para el puerto y su hinterland. La implantación anexa de los tráficos ro-pax y ro-ro generaría sinergias en el funcionamiento, como pudieran ser el aprovechamiento de superficies de estacionamiento ro-ro durante puntas de tráfico de OPE, el uso compartido ocasional de rampas, o la integral de flujos de circulación conjuntos para los vehículos pesados, ya que ambos tipos de buque transportarían mercancía rodada.



Figura 10. Posible ubicación de la Estación Marítima en el área exterior del puerto, y posible reconfiguración del resto de tráficos, considerando sus necesidades futuras (se incluyen ampliaciones de infraestructura ya planificadas previamente por la Autoridad Portuaria)

Aun con los aspectos positivos que ofrecería para los tráficos portuarios, la principal ventaja que ofrecería esta alternativa estaría en la liberación de superficies que se obtendría en la zona principal de la fachada marítima de Almería. Esto permitiría el objetivo de que la ciudad se abriese realmente al mar, si en los nuevos usos que se planteasen para la actual zona de la Estación Marítima no fuese necesaria la disposición de vallas, como sí ocurre ahora mismo, al realizarse en la Estación Marítima conexiones con países externos a la UE y encontrarse el área, por tanto, fuera de la zona Schengen. Así, el aprovechamiento máximo de esta alternativa se daría con una actuación global conjunta que incluyese la mejora de los accesos al puerto, separando de la ciudad los tráficos portuarios (entre los que se encuentran puntas de tráfico muy intensas durante la OPE), y la definición de unos nuevos usos en el frente marítimo que generasen valor para la ciudad y el puerto.

Para definir la nueva ubicación de la Estación Marítima, será imprescindible un análisis pormenorizado de las necesidades, que incluya un estudio de operatividad en la dársena y estudios de las operaciones y conectividad terrestre. Su diseño funcional pudiera ser equivalente al de la Estación Marítima actual, incrementando sus superficies para atender las necesidades futuras estimadas. La superficie estimada como necesaria, con el análisis previo de necesidades realizado, sería de 17,7 ha, incluyendo en ella la posibilidad de una nueva terminal ro-ro asociada. Esto supondría sólo una parte de las más de 50 ha de las que se

dispondría en el puerto exterior con las ampliaciones ya planificadas, manteniendo el espacio suficiente para los tráficos futuros estimados del resto de mercancía general (incluyendo contenedores) y graneles sólidos, en la zona más alejada de la ciudad.

La ubicación de la Estación Marítima en la zona exterior del puerto se vería favorecida por unos nuevos accesos que conectasen directamente el puerto con la autovía A-7. Pudiera llegar a considerarse, en función de la alternativa global seleccionada finalmente, el traslado de las instalaciones de control fronterizo (actual PIF), al entorno de la nueva Estación Marítima, aunque esto sería una actuación paralela.

Por la relevancia de una actuación como ésta, la inversión necesaria, y por la suficiencia actual de la Estación Marítima existente, esta alternativa sería realizada en un largo plazo, probablemente en segunda mitad del periodo considerado, en función de la realidad de los tráficos portuarios.

A la hora de estimar los costes de la actuación, se han tenido en cuenta las obras necesarias para obtener, dentro del área exterior del puerto, longitudes de atraque y área de explanada que permitan no sólo el traslado de la Estación Marítima, sino disponer de infraestructura suficiente para los tráficos previstos del resto de tipologías, ya que se trata de una actuación integrada dentro de la planificación de crecimiento futuro del Puerto de Almería. Por tanto, debe tenerse en cuenta que una parte de las actuaciones de este presupuesto estimado se realizarán de igual forma, independientemente del traslado o no de la Estación Marítima. No se incluye el posible traslado del PIF, ya que se trataría de una actuación separada y dependiente de las actuaciones en el Área 3, ni las demoliciones de pantalanes actuales (que pudieran tener un aprovechamiento). Se ha obtenido, de este modo, una estimación de la inversión total de **76,8 millones de euros** (presupuesto base de licitación, sin IVA).

PRESUPUESTO ESTIMATIVO ALT. 1 EN EL ÁREA 1: TRASLADO DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA	
1. DEMOLICIONES EN LA E.M. ACTUAL	800.000,00 €
2. DIQUES Y MUELLES	33.993.000,00 €
Pantalanes E.M.	6.790.000,00 €
Ejecución de un tación	850.000,00 €
2ª alineación muelle Poniente	9.710.000,00 €
Contradique dársena exterior	6.920.000,00 €
Ampliación muelle Pechina	9.007.000,00 €
3. DRAGADO	716.000,00 €
Dársena exterior	716.000,00 €
4. RELLENOS	18.771.000,00 €
Relleno general	17.127.000,00 €
Relleno suelo seleccionado	1.021.000,00 €
Compactación terreno	623.000,00 €
5. EXPLANADAS Y FIRMES	16.081.000,00 €
6. NUEVA ESTACIÓN MARÍTIMA	21.140.000,00 €
Edificio y pasarelas fijas E.M.	12.850.000,00 €
Pasarelas mecánicas	3.930.000,00 €
Controles de acceso	2.360.000,00 €
Resto inversiones en E.M.	2.000.000,00 €
7. OTROS CONCEPTOS	966.000,00 €
8. GESTIÓN DE RESIDUOS, SyS, CALIDAD	6.828.000,00 €
TOTAL	62.502.000,00 €
13.00 % Gastos generales	8.125.260,00 €
6.00 % Beneficio industrial	3.750.120,00 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA	74.377.380,00 €

Las ventajas principales de esta alternativa serían:

- Liberación del espacio que la ciudad reclama para regenerar su Frente Marítimo “tocando el agua”
- Mejora de la capacidad y de las condiciones operativas de la Estación Marítima, lo que pudiera ser especialmente interesante a medio y largo plazo, con el crecimiento de los tráficos.
- Oportunidad de crear una terminal de tráfico ro-ro relacionada con la Estación Marítima, sin condicionar su crecimiento.
- Posibilidad de ampliación de las instalaciones en función de la demanda, al existir superficie para ello y no estar la Estación Marítima delimitada por la propia ciudad, como ahora.
- Óptimos accesos: conexión directa con la autovía A-7, si se realizase conjuntamente con la mejora de los accesos viarios.

Las desventajas principales identificadas en esta alternativa son:

- Elevado coste de la actuación.
- No se trata de una necesidad inmediata para el puerto, ya que actualmente la Estación Marítima cubre las necesidades existentes, por lo que su realización estaría condicionada a la evolución de los tráficos.
- Posible interferencia con concesiones existentes, en función del momento en el que se realizase. Considerando el largo plazo para esta actuación, este aspecto sería secundario.

4.2. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 2: DÁRSENA PESQUERA

4.2.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 2: SITUACIÓN ACTUAL

La dársena pesquera es un espacio portuario totalmente desaprovechado pese a su gran potencial. Sufre una fuerte degradación que evidentemente reclama una rehabilitación global. Posee una lámina de agua espléndidamente protegida, de grandes dimensiones para generar un puerto de uso mixto pesquero recreativo como existen en muchos puertos del estado español y otros europeos.

Mantener el puerto pesquero en las condiciones de degradación en la que está no aporta ninguna ventaja a la ciudad y aplaza una rehabilitación ineludible dado su alto grado de deterioro.



Figura 11. Lámina de agua de la zona pesquera, lado exterior.

En cuanto a su actividad portuaria, la dársena pesquera está siendo infrutilizada. Tal y como se ha recogido en el Informe de Diagnóstico de la Situación Actual y en el apartado previo de demandas actuales y previsibles del puerto, fue dimensionada para una actividad pesquera mucho más alta que la actual.

Las principales ventajas de la alternativa de no actuación, son:

- Conservación de unas instalaciones que para su uso pesquero real tienen una capacidad alta.
- Se pospone la inversión en la rehabilitación de la zona.

Entre los aspectos más desfavorables de la alternativa, se encuentran los siguientes:

- No se ofrece solución a una situación de grave deterioro del área.
- Mantenimiento de una zona con algunas instalaciones abandonadas y en mal estado de conservación.
- Desaprovechamiento de una infraestructura portuaria y unas superficies que pudieran revalorizarse, optimizando su uso e incorporando otras actividades.

4.2.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 2: TRASLADO DE LAS INSTALACIONES PESQUERAS.

Las dimensiones de la dársena son propicias para generar un puerto de uso mixto pesquero-recreativo, de forma similar a otros muchos puertos similares (sirva como ejemplo el caso del Puerto de Altea, en Alicante).



Figura 12. Referencia de dársena con elementos en común: puerto deportivo y pesquero de Altea

La dársena pesquera puede ofrecer una lámina de agua liberada para usos náuticos recreativos, perfectamente protegida con todas sus obras realizadas, y que pudiera convertirse en un puerto de gran atractivo, no solamente para los almerienses, sino también para un tráfico de paso o invernaje. La opción de invernaje está muy consolidada en el litoral

mediterráneo dado el elevado coste de los puertos punteros fundamentalmente de las Islas Baleares, Costa Azul, etc. Para que esta opción sea competitiva, es necesario contar con un área de carenaje de gran superficie y con instalaciones adecuadas. Instalaciones y servicios para los cuales existiría espacio disponible que habría que reservar, ya que estos se irán consolidando en función de las demandas que se generen. En el área que se define como de zona de actividades auxiliares podría establecerse esta área de carenaje, que serviría al mismo tiempo para los pesqueros.

La actividad pesquera pudiera concentrarse en el lado sureste de la dársena, organizando sus instalaciones para emplear una superficie acorde con sus necesidades. En la mitad sur de la lámina de agua pudiera mantenerse un uso repartido entre la náutica recreativa y las embarcaciones de pesca de menor tamaño, casos entre los que a menudo existe un límite difuso, por la existencia de embarcaciones pequeñas dedicadas a la pesca no profesional. Ese reparto se podría ir adaptando con el tiempo a la demanda existente, estableciendo las zonas compartidas, con atraques siempre en pantalanes para un mayor aprovechamiento de la dársena.

El área realmente utilizada en la actualidad, sin incluir las instalaciones en estado de abandono, e incluyendo las zonas con baja actividad portuaria, no supera en la zona noroeste y el fondo de la dársena las 2,5 ha. En el lado noroeste de la dársena, la superficie que se propone destinar a actividades pesqueras y vinculadas es de 8,8 ha, de las cuales 2,6 ya se emplean en la actualidad (aunque con baja intensidad). Por lo tanto, en esa zona existiría superficie suficiente para no sólo concentrar toda la actividad pesquera actual, sino también para crear nuevas actividades asociadas. Entre estas pudiera encontrarse un **nuevo varadero para reparación de embarcaciones de pequeña eslora, una actividad demandada.**

Además de este traslado, se considera conveniente también el dragado de la zona suroeste de la dársena, en donde el calado existente es muy reducido, para permitir su aprovechamiento adecuado para el amarre de pequeñas embarcaciones, y la continuidad del muelle en esa zona, de forma que permita un mejor aprovechamiento de la lámina de agua para el amarre de embarcaciones de pequeña y mediana eslora, incluso mediante pantalanes

Sólo a modo de referencia del posible aprovechamiento, se plantea una posible concesión de complejo náutico recreativo, deportivo, comercial, de ocio, terciario y hotelero, en distintas categorías y aparcamientos.-Es un área que debe plantearse como una regeneración global Tierra-Agua. Que resulte de sumar una magnífica lámina de agua náutica recreativa apoyada por un área de carenaje y servicios de mantenimiento de gran calidad, con un modelo de desarrollo singular acorde con la lámina de agua que lo arropa.

Su condición de final del frente marítimo la convierte en una península cerrada en sí misma, unida con el resto del frente. Estas condiciones aconsejarían probablemente ofrecer una **concesión unitaria Tierra-Agua que la convierta en un hito singular de la ciudad de Almería.** Un hito presidido por los barcos de recreo arropados por un complejo terciario, lúdico comercial, ocio, deportivo, hotelero en diferentes categorías.

Un complejo de alta calidad como este, a buen seguro se convertiría en un hito singular de la ciudad y en un lugar de encuentro metropolitano. Junto con las alternativas que se pudieran desarrollar en el entorno del muelle de Levante, se generarían hitos ligados a través de los ejes estructurantes: Parque Nicolás Salmerón y nuevo paseo marítimo, generados y fortalecidos por el nuevo frente urbano-marítimo.

Dentro de esta alternativa, será necesario tener presente un factor que influye de una manera directa en su formalización y calidad / potencial, y es el futuro acceso que se defina para el puerto. Deberán perseguirse los siguientes objetivos:

- Minimizar la invasión del espacio portuario por el futuro acceso, para permitir un máximo aprovechamiento de la zona
- Fomentar la continuidad longitudinal del frente marítimo desde el centro urbano hasta la Playa de las Olas, para potenciar el desarrollo de nuevas actividades

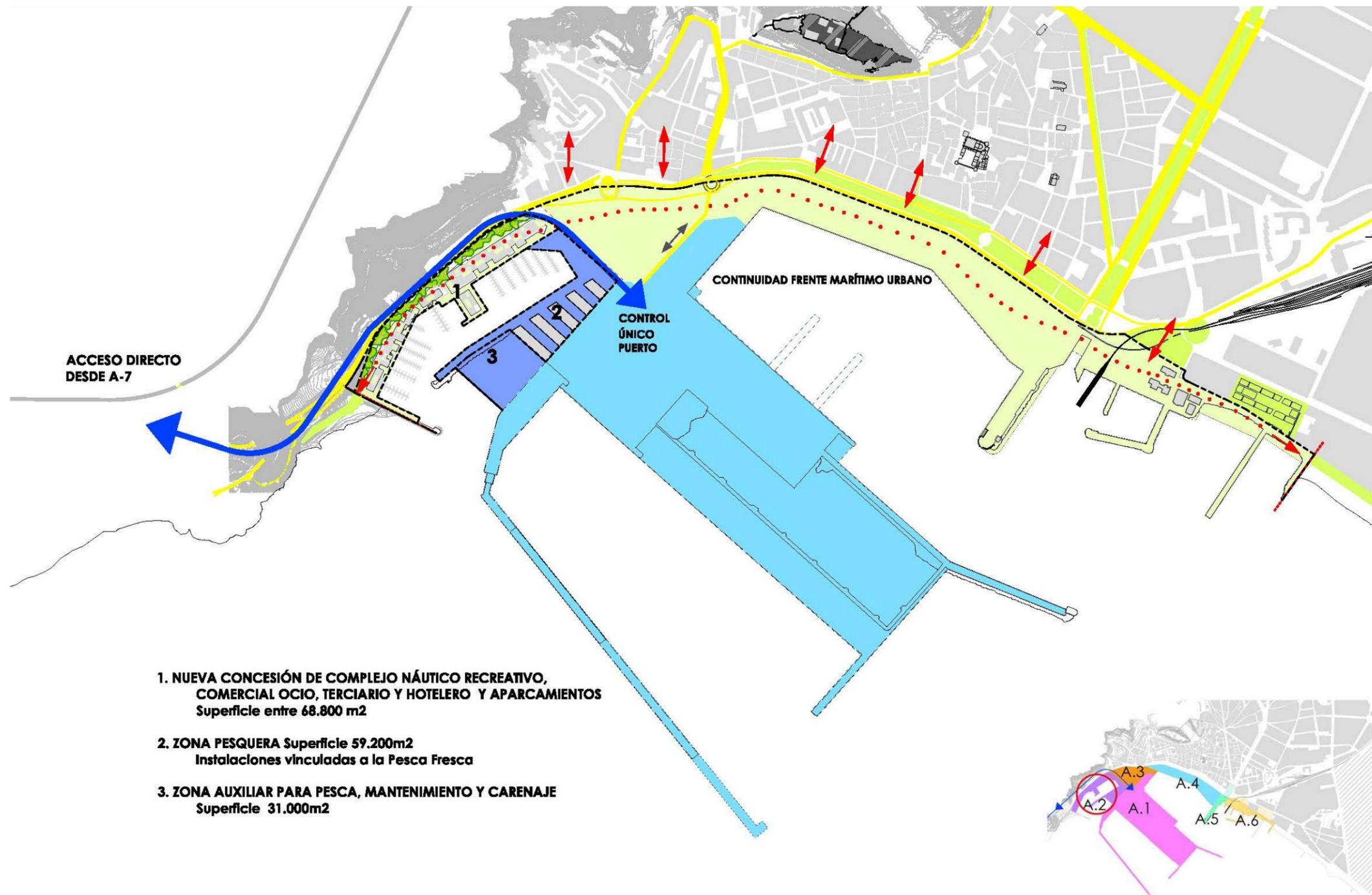


Figura 13. Objetivos perseguidos por el acceso elevado.

Se muestra en los planos, como referencia, una posible implantación de este programa de “Nuevo Complejo del puerto de Poniente”, utilizando unas tipologías desarrolladas en el proyecto de Puerto Ciudad de Arrecife de Lanzarote por Junquera Arquitectos, muy similares ambas, tanto en sus condiciones edificatorias como en su clima, topografía, etc. Una tipología de baja altura, densa, articulada a través de espacios de tránsito protegidos del sol y del viento, que ofrecen unas circulaciones atractivas de variadas perspectivas, luces y sombras. Se mantienen siempre presente la lámina de agua. Con el fin de liberar este espacio del tráfico rodado se reserva una amplia dotación de aparcamientos adosados a la ladera. Un complejo de este tipo sería probablemente muy atractivo para los inversores.



Figura 14. Posible implantación de un complejo Náutico recreativo

El coste estimado para esta actuación es de **12,6 millones de euros**. Esto incluye actuaciones como el relleno entre el dique de abrigo de la dársena pesquera y el dique que la Autoridad Portuaria prevé construir para conectar el muelle de Pechina con el dique exterior, la construcción de una nueva lonja en el borde este de la dársena, o los muelles planteados en la parte suroeste de la dársena. No se consideran aquí las posibles actuaciones que fuesen desarrolladas por inversores privados.

PRESUPUESTO ESTIMATIVO ALT. 1 EN EL ÁREA 2: TRASLADO DE LAS INSTALACIONES PESQUERAS, CON LOS ACCESOS ACTUALES

1. RELLENO CONTRA DIQUE DE ABRIGO	5.002.000,00 €
2. MUELLE EN ZONA SUROESTE	1.320.000,00 €
3. NUEVA LONJA	2.770.000,00 €
4. DRAGADO	700.000,00 €
5. OTROS CONCEPTOS	98.000,00 €
6. GESTIÓN DE RESIDUOS, SyS, CALIDAD	692.000,00 €
TOTAL	10.582.000,00 €

13.00 % Gastos generales	1.375.660,00 €
6.00 % Beneficio industrial	634.920,00 €

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA	12.592.580,00 €
--	------------------------

Entre las ventajas principales identificadas para esta actuación, se encuentran:

- Óptimo aprovechamiento de los espacios portuarios, poniendo en valor los terrenos portuarios y concentrando una actividad ahora reducida y dispersa.
- Disponibilidad de área para nuevas actividades vinculadas con la actividad pesquera, en los terrenos generados.
- Posibilidad de generar un nodo de atracción para la ciudad en los espacios liberados.
- Posible aprovechamiento óptimo de toda la lámina de agua existente, pudiendo aparecer iniciativas privadas de carácter deportivo/recreativo.

Entre los aspectos más desfavorables de la alternativa destaca la inversión:

- Inversión relevante, teniendo en cuenta la repercusión económica actual de la actividad pesquera. En el desarrollo del complejo terciario, las características de una posible participación privada pudieran establecer la viabilidad de la alternativa.

4.3. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 3: FRENTE MARÍTIMO EN EL ENTORNO DEL BARRIO DE LA PESCADERÍA-LA CHANCA

4.3.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 3: SITUACIÓN ACTUAL

La actuación en esta área es la oportunidad de acabar con la marginalidad y desconexión del Barrio de la Pescadería con la ciudad, y con el tiempo será a buen seguro un lugar mucho más atractivo en el que vivir.

Para lo cual es imprescindible **generar un espacio público en el frente del Barrio**, una amplia Plaza lineal que se formalice como remate del Parque Nicolás Salmerón, eje estructurante que conecta este barrio con el centro de la ciudad. Además, se deberá contar con espacio para ampliar el barrio supliendo sus carencias de todo tipo.

Como barrera de protección con el puerto se deberá generar un parque profusamente arbolado que garantice la independencia de dos actividades a veces incompatibles, el puerto y su ciudad. Este Parque formará parte, en continuidad, del paseo Marítimo que enhebra todo el nuevo frente. Paseo que continuará fundiéndose con el nuevo complejo de la dársena pesquera.

La elección de alternativa de acceso al Puerto es clave para el futuro desarrollo de éste área. Cualquier solución de acceso al puerto a nivel implica no contar con reserva de espacio público para el barrio y genera una barrera difícilmente compatible con un desarrollo urbano y con la continuidad del Frente Marítimo.

Éste área está actualmente ocupada por el actual acceso al Puerto y a la ciudad, por múltiples rotores y sus viales rodados de conexión.

Ventajas de esta alternativa:

- No se realiza inversión.

Desventajas:

- Al ocupar el tráfico todo el espacio público es difícilmente posible regenerar este barrio creando un espacio público que le aporte identidad comunitaria.
- Limita la operación Puerto Ciudad, ya que crea una discontinuidad en el frente marítimo y además aísla la dársena pesquera. Anulando su potencial desarrollo.
- El acceso al Puerto a nivel complejiza una operación Puerto Ciudad en éste área.



Figura 15. Vista aérea del área de La Pescadería

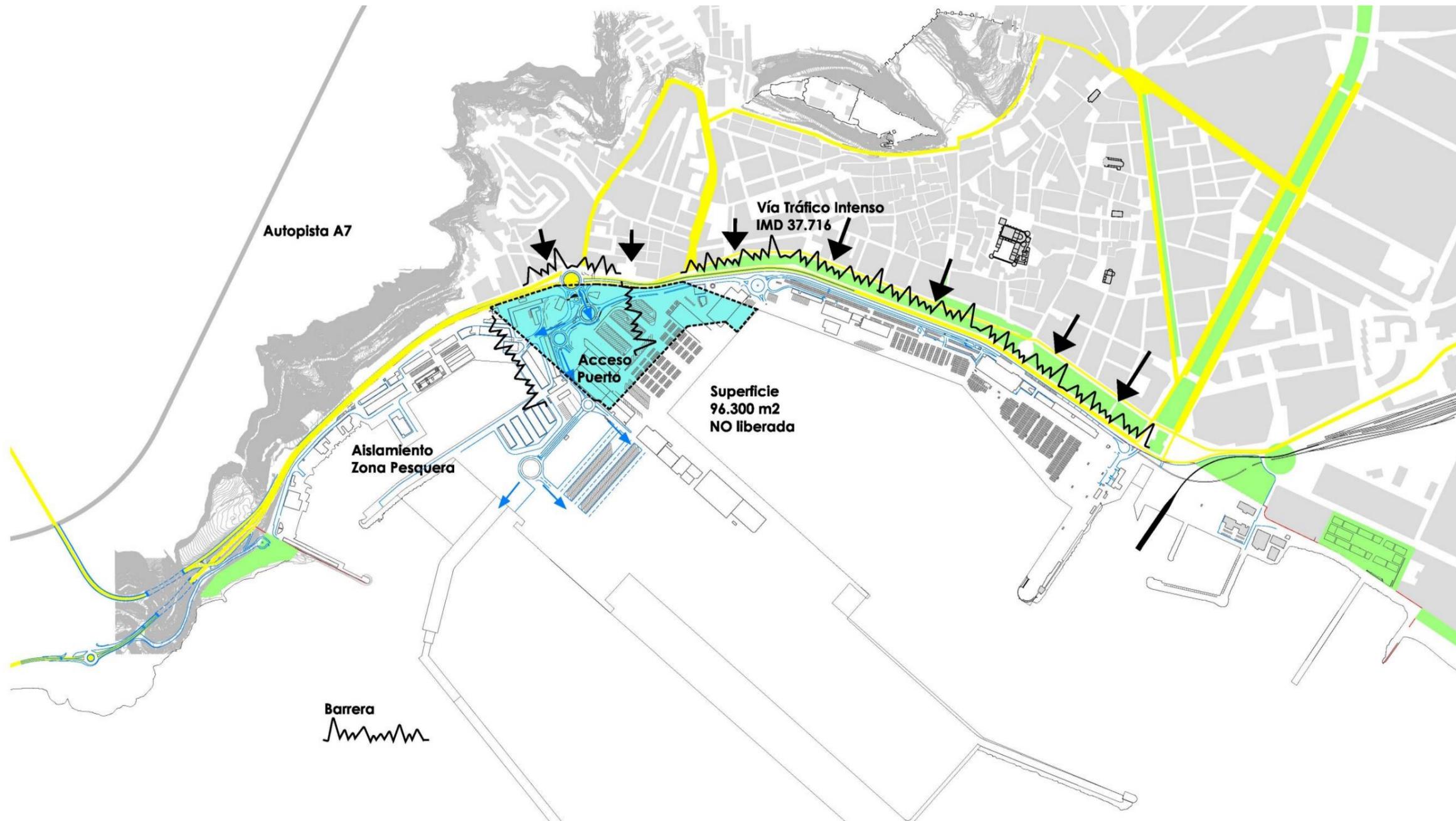


Figura 16. Alternativa 0 en el Área 3

4.3.2. ALTERNATIVA 2 DEL ÁREA 3: CHARNELA DE CONEXIÓN ENTRE LA DÁRSENA PESQUERA Y LA CIUDAD,

Suponiendo que se liberase el espacio portuario de esta área, trasladando el acceso al puerto y la zona de control, para el frente de La Pescadería - La Chanca se generarían importantes posibilidades que permitirían cumplir todos los objetivos perseguidos de continuidad peatonal y acercamiento de la ciudad al mar. La configuración concreta del proyecto constructivo de accesos finalmente seleccionado definiría el grado de liberación de espacios en esta zona.

La presente alternativa representaría una solución en la que se presentasen ciertas características como las siguientes:

- Generación de un espacio público de referencia para sus habitantes, una plaza de amplias aceras en la prolongación del Parque Nicolas Salmerón.
- Una reserva de suelo para dotaciones y edificaciones que dan el contrapunto a las existentes formalizando ese nuevo espacio identitario que reclama este barrio.
- En el frente con el puerto se crea un parque lineal que se comportara como barrera separadora de dos actividades tan diferentes como son las del puerto y las de la ciudad.

En una alternativa así, además del posible traslado de alguna de las concesiones (lo que pudiera no ser relevante, en función del momento temporal en el que se realice la actuación), sería necesario el traslado de las actuales instalaciones de control fronterizo.

La inversión necesaria para esta alternativa se centraría, desde la perspectiva pública de las Administraciones, en el traslado del PIF existente hacia el área exterior del puerto. El coste estimado de esta actuación sería **de 3,1 millones de euros**.

Ventajas

- Se mantiene la continuidad de la operación Puerto Ciudad en toda su longitud del frente marítimo.
- Se posibilita la integración a la ciudad de las actuaciones que se desarrollen en la dársena pesquera.
- Se favorece la regeneración del Barrio de la Pescadería, alargando el Parque Nicolás Salmerón hasta la rotonda del actual acceso al puerto, y creando un nuevo espacio libre de borde para el barrio.

Inconvenientes:

- Inversión necesaria para el traslado de instalaciones, y las molestias asociadas.

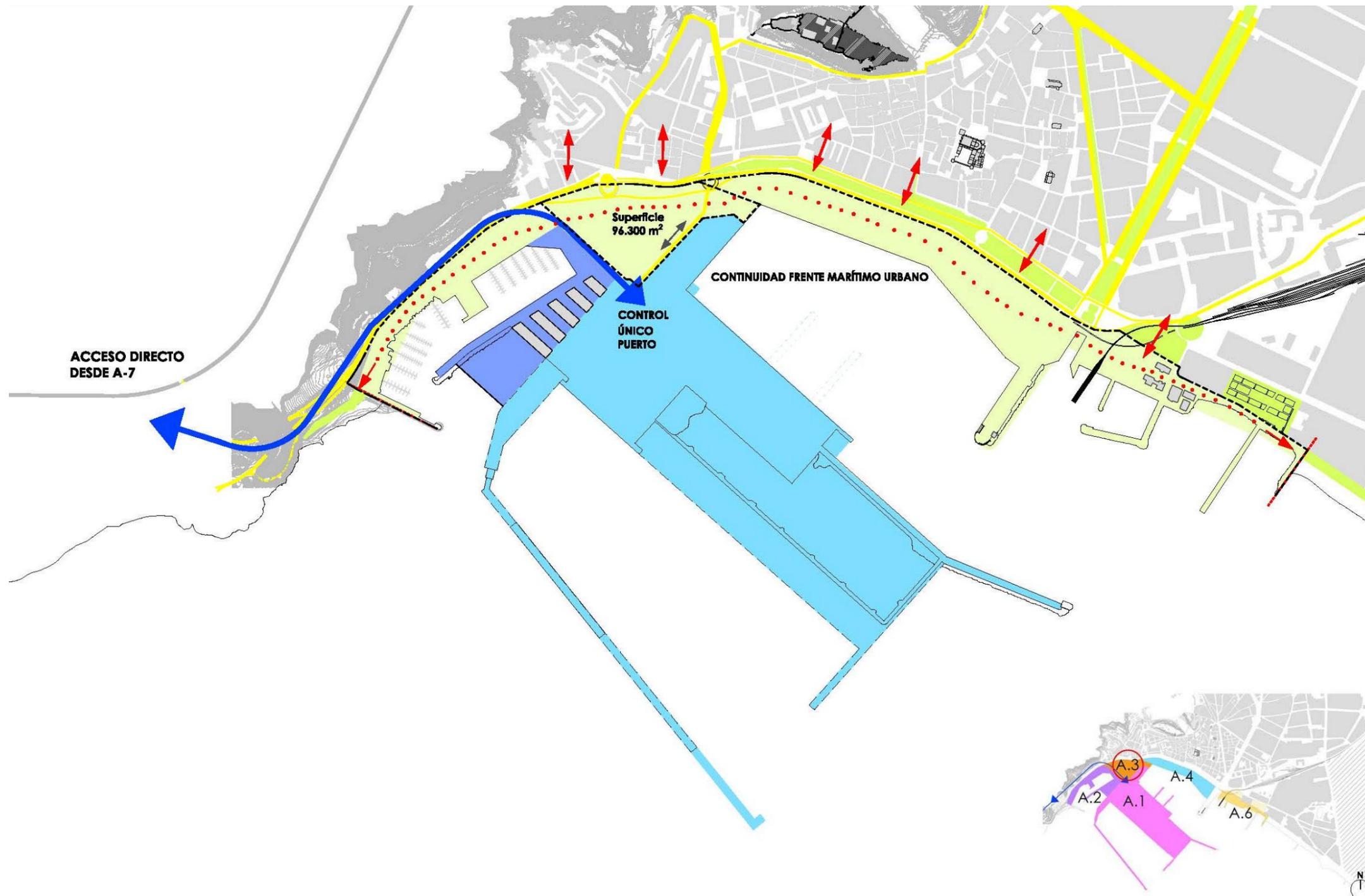


Figura 17. Alternativa 2 en el Área 3

4.4. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 4: FRENTE MARÍTIMO EN EL ENTORNO DEL PARQUE NICOLÁS SALMERÓN

4.4.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 4: SITUACIÓN ACTUAL

En los vaivenes históricos de las ciudades portuarias, las fachadas marítimas han pasado por diferentes situaciones o modelos en su relación con el mar en función de las condiciones marcadas por la explotación portuaria. Así mismo, estas fachadas han acogido los ejes de comunicación del litoral. En este caso el eje Málaga-Almería-Murcia.

En la actualidad se ha consolidado un eje circulatorio convertido en autopista urbana de 4 carriles y fuertes IMD y una valla impermeable que separa el puerto de la ciudad. Valla fruto de la explotación portuaria.

Los ciudadanos de Almería tienen en su imaginario romper estas barreras y volver a la ciudad que toca el agua. La planificación a largo plazo de la Autoridad Portuaria se ha adelantado a este objetivo planificando un puerto nuevo en el exterior totalmente autónomo e independiente de la ciudad.

Ante esta situación a largo plazo será posible **que Almería toque el agua**, ampliando a modo de nuevo ensanche del Casco Histórico. Este avance de la ciudad reclama domesticar la otra barrera existente, la autovía urbana. Para lo cual será necesario tomar medidas que restrinjan la velocidad y la capacidad repercutiendo en el IMD urbano.

Conseguidos estos objetivos será el momento de definir el porqué y para qué, y cómo será este ensanche. Tanto desde el punto de vista tipológico como de sus usos, comerciales, residenciales, oficinas, dotacionales, culturales, deportivo, lúdico, descanso, jardines, etc. Es decir, una nueva ciudad.

Ventajas:

- Se mantiene la actividad de la Estación Marítima sin afectarla.

Desventajas:

- No permite la operación Puerto Ciudad en esta zona, debido a la doble barrera actual: La valla del Puerto y la vía de alta capacidad de acceso a la ciudad.

4.4.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 4: ENSANCHE DE LA CIUDAD.

El Casco Histórico en grave proceso de degradación es el más necesitado de regeneración y, a buen seguro, el que más transformación cualitativa tendrá con la operación Puerto Ciudad.

El Casco Histórico de Almería no se encuentra en buenas condiciones, pero, a pesar de las desproporcionadas actuaciones puntuales, es un casco atractivo. Está presidido por la Alcazaba, plazas y plazuelas y, en el futuro, contará con una vía a los pies de la Alcazaba que dignificará el borde si rematar. Faltaría potenciar las vías desde el Parque Nicolás Salmerón hasta la Alcazaba y que conectarían con la futura operación del Puerto Ciudad.

En los próximos años el 70% de la población será urbana, tanto en los países desarrollados como en vías de desarrollo. La presión sobre las ciudades históricas pasa por dos periodos muy diferenciados que se repiten sistemáticamente en todas las ciudades. Primero se abandonan los cascos históricos, ocupando las periferias. Posteriormente los centros históricos recuperan su valor residencial y se regeneran. Hoy Almería se encuentra en el proceso de éxodo a la periferia y abandono del centro histórico pero pronto se invertirá el proceso si esta operación puerto ciudad se consolida aunque sea a medio y largo plazo.

Almería no será una excepción ¿cuándo se producirá este retorno? ¿qué es necesario modificar en las ciudades para que sean más atractivas que los espacios privados de las periferias?

Muchas son las referencias de experiencias de grandes, medianas y pequeñas ciudades de las que aprender los aciertos y los errores. Almería está en condiciones de plantearse su futuro y esta operación Puerto-Ciudad puede ser el detonante del inicio de su evolución apostando por la regeneración de su centro histórico prolongándolo hasta que “toque el agua” con el espléndido Parque de Nicolás Salmerón como protagonista y muñidor de la fusión de la estructura del Casco antiguo y las nuevas tipologías de la ciudad que se asoma al mar.

Una estructura urbana apoyada en las trazas existentes prolongándolas hasta el mar, generando un ensanche en continuidad, frente lo ocurrido en la nueva ciudad hacia Levante de la Rambla.

Garantizan generar un gran polo de actividad urbana presidido por un especial “Central Park” el Parque de Nicolás Salmerón, un verdadero Jardín Botánico.

Circunstancias que permiten ser optimistas de la regeneración del Centro de Almería como el mejor lugar en el que vivir.



Figura 18. Referencias urbanas en el contexto urbano inmediato.



Figura 19. Parque Nicolás Salmerón como franja de unión, y no como límite de la ciudad.

La posibilidad de que Almería vuelva a "tocar el agua" reclama una profunda reflexión del cómo, por qué y para qué del ensanche del Casco Histórico

Este ensanche, propiciado por la liberación, es arropado por dos Ejes Estructurantes: el Parque Nicolás Salmerón y un nuevo paseo de borde siguiendo el cantil de los muelles.

Reflexión encaminada en dos direcciones, la elección de la tipología estructurante de este nuevo espacio urbano: bien como continuación de la trama histórica, bien con identidad propia y cuáles son los usos que van a ocupar estos nuevos espacios urbanos. ¿Más jardines y parques? ¿Qué dotaciones culturales o educativas reclaman suelo urbano central? ¿Áreas

deportivas? ¿O bien seguir el camino europeo o el de Renfe/Adif de utilizar este suelo con el doble propósito de resolver problemas habitacionales y generar recursos, para lo cual hay que desafectar el suelo como ha ocurrido con el suelo que ocupaba el "Toblerone"?

El camino elegido va a determinar la regeneración del Casco Histórico.

En todo caso, esta alternativa dependerá del traslado de la Estación Marítima a la zona exterior del puerto, algo no necesario ni previsible a corto o medio plazo, pero que parece inevitable cuando se considera un horizonte temporal amplio. La propia planificación del Puerto de Almería avanza en el sentido de crecimiento hacia la zona de las ampliaciones, y el crecimiento de los tráficos será también clave a la hora de demandar un cambio de ubicación. La evolución de las necesidades portuarias establecerá el momento en el que sea necesario este traslado.

Las ventajas principales de esta alternativa son:

- Se favorece que la ciudad pueda acercarse hasta el agua, al eliminarse uno de los elementos que actúan como barrera.
- Se generan nuevas oportunidades en el espacio generado por el traslado de la Estación Marítima.
- Nueva ubicación de la Estación Marítima, con mayor capacidad, mejores accesos y la oportunidad de un diseño que optimice aún más los flujos de personas y vehículos.
- Permite la continuidad longitudinal del paseo de borde en la fachada marítima principal de la ciudad.
- Revaloriza para los ciudadanos el entorno del parque Nicolás Salmerón.

Las principales desventajas, son:

- Sólo viable en el largo plazo, ya que está supeditado al traslado de la Estación Marítima, algo que en la actualidad supondría un coste inasumible y no necesario.
- Asociada al coste del traslado de la Estación Marítima.

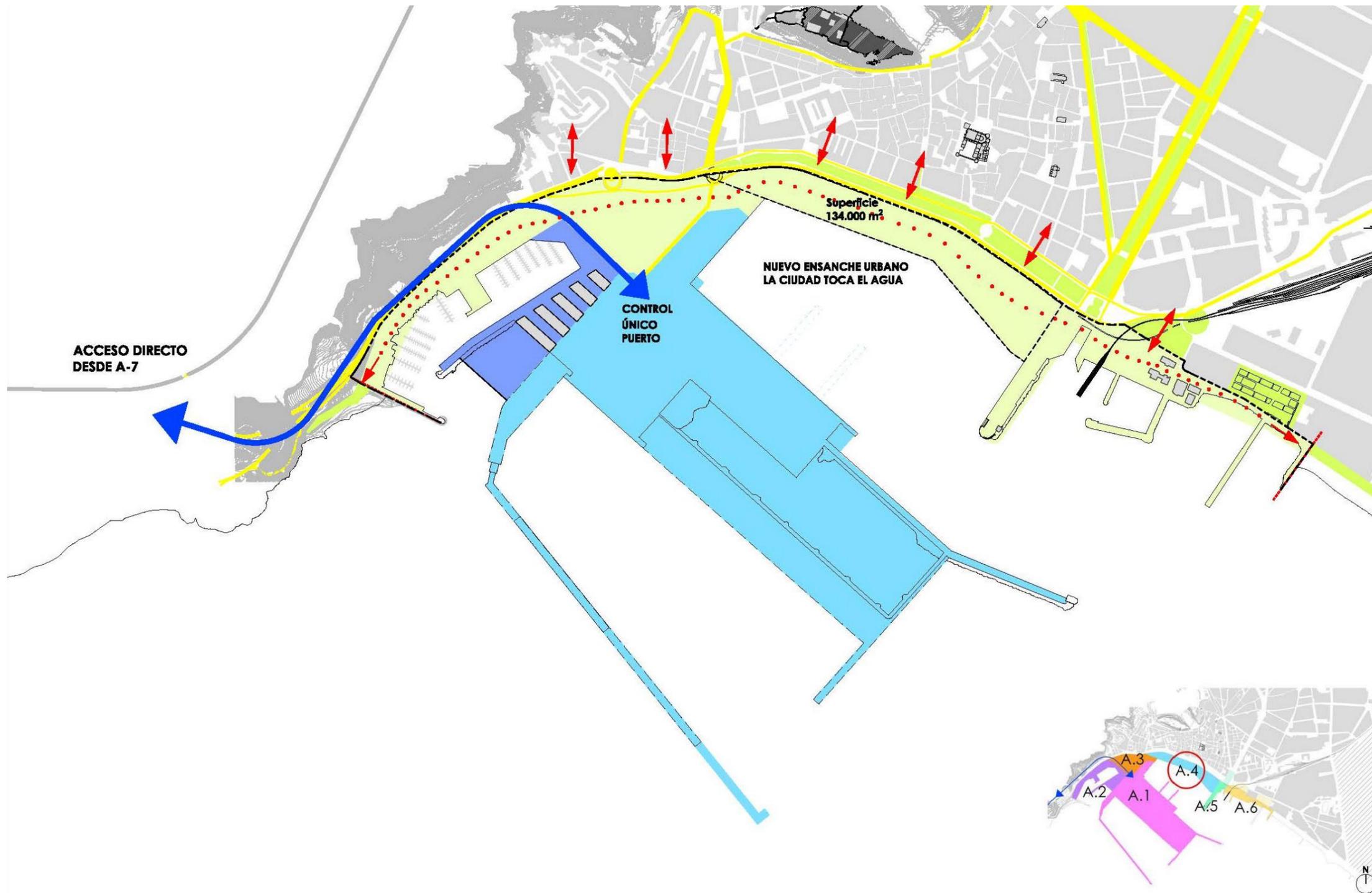


Figura 20. Alternativa 1 en el Área 4.

4.5. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 5: MUELLE DE LEVANTE

4.5.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 5: SITUACIÓN ACTUAL

La situación actual del muelle de Levante se encuentra ya en proceso de adaptación desordenada como área Puerto-Ciudad.

Éste área es un punto de concentración de tráficos diversos. Se unen los tráficos de acceso a la ciudad desde la A7, el tráfico interno de la ciudad en sí misma, el acceso al Muelle de Levante (servicio a la torre de control, futuros aparcamientos, etc.) y la afectación futura de la alternativa escogida para la incorporación del ferrocarril. Todo esto en un punto clave donde es necesaria una conexión fluida peatonal con la ciudad que permita el acercamiento al mar y los flujos longitudinales en ambos sentidos de la costa.

Mantener la situación del muelle de Levante supondría mantener el desaprovechamiento existente de una zona de gran valor para la ciudad y el puerto que hoy en día se emplea fundamentalmente como aparcamiento de turismos en superficie.

Ventajas:

- Coste nulo de mantener la situación actual.
- Se dispone de una amplia zona de estacionamiento de vehículos para la ciudad.

Principales desventajas:

- Desaprovechamiento de una superficie portuaria de gran valor, y con gran potencial como punto de acercamiento al mar de los ciudadanos.
- Se mantiene el aspecto visual deficiente de la zona.
- Se ejercen barreras para la permeabilidad peatonal transversal y longitudinal.

De las diferentes alternativas funcionales habrá que hacer una síntesis de las proporciones de las distintas actividades a implantar en el muelle. Dotacionales, públicas, terciarias-privado

4.5.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 5: APROVECHAMIENTO DEL MUELLE COMO ESPACIO MULTIFUNCIONAL.

El primer objetivo es conseguir que la Rambla termine donde acaban las ramblas, en el agua, en este caso superpuestos el cauce vivo y el espacio urbano que lo cubre.

Esta cubrición permitirá la transversalidad del paseo del frente marítimo.

El Muelle del Este tiene todos los condicionantes a favor de convertirse en la Prolongación de los dos ejes urbanos más singulares, La Rambla y el Paseo de Almería, asomados a su puerto y al horizonte del Mediterráneo. Un espacio eminentemente público,—una campa de aproximadamente 430 m de longitud y 60 m de ancho aproximadamente según la ampliación de los muelles que se realice, con una superficie de 25.800 m² aproximadamente, disponible para otros usos de la ciudad.

Cualquier decisión sobre este área deberá tener en consideración la confluencia de flujos de tráfico para dar con una solución adecuada y que posibilite el buen funcionamiento del nuevo desarrollo del Muelle de Levante.

Esta alternativa consiste en convertir el muelle de Levante para su uso como operaciones de cruceros o embarcaciones de recreo de gran eslora, creando un nuevo atraque de mejores prestaciones, en el lado este del dique.

Esta actuación iría unida a la creación de un jardín-plaza elevada, un mirador que se asome al mar por encima de los muros de defensa portuarios. Un espacio público singular que se convertirá en un hito urbano cuya topografía posibilita su conexión con el remate de la Rambla mediante **una pasarela peatonal elevada o bien a nivel de calle.**

Bajo el jardín-plaza, un espacio en el que mezclen **diferentes actividades**, destacando las administrativas, culturales, institucionales y sus correspondientes aparcamientos. En resumen, una adecuada proporción de usos de forma que se convierta en un polo de regeneración y revitalización de la Ciudad.

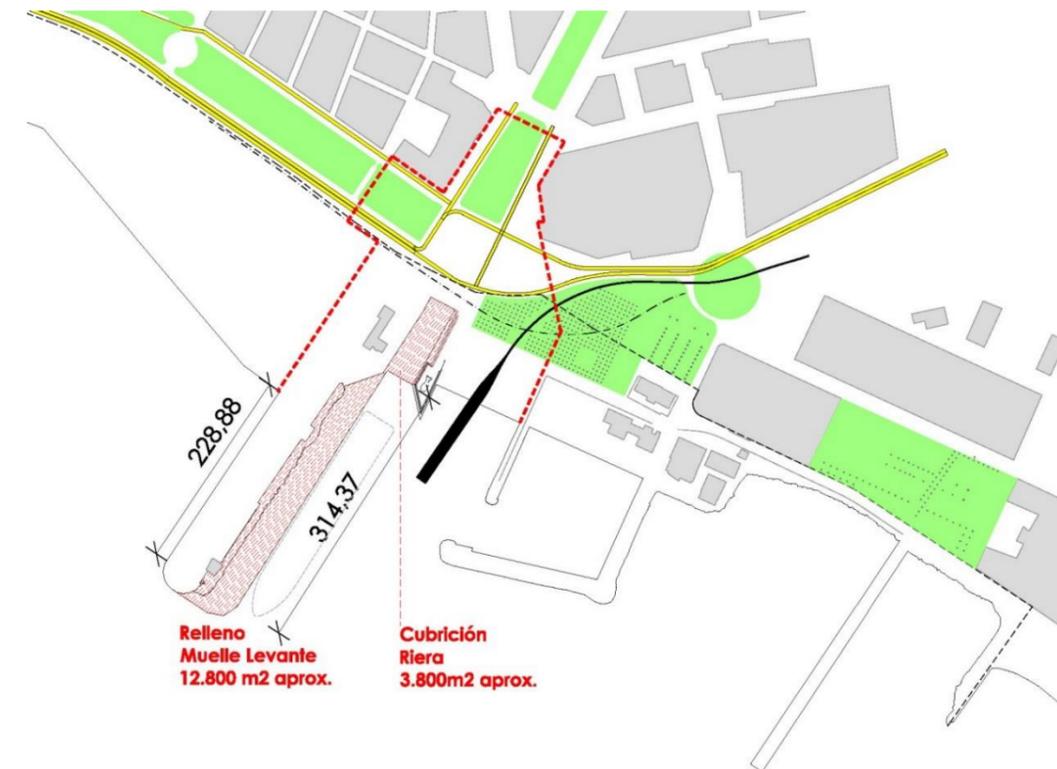


Figura 21. Planta de creación del nuevo muelle y generación de superficies.

A continuación, se analizan diferentes parámetros que deben definirse con más precisión o redefinirse, con el fin de conseguir dar respuesta armónica a los condicionantes generados por los condicionantes de la Ciudad y del Puerto de los que destacamos:

- Definición del Ámbito
- Levantamiento Topográfico
- Traza de los cantiles de los muelles y su área portuaria, así como su accesibilidad peatonal y rodada
- Atraque de cruceros o embarcaciones recreativas de gran eslora.
- Ampliación de la cubrición de la salida de las aguas de la Rambla
- Servidumbre de paso que garantice en el futuro la continuidad del frente marítimo
- Garantizar la Conexión peatonal de la ciudad con el Muelle de Levante y estudiar la conexión elevada o a nivel con la Rambla. La formalización de esta conexión deberá

estar apoyada en el Plan de Movilidad que tenga en cuenta los usos futuros del Muelle de Levante.

- Evaluación de las servidumbres actuales del tráfico de la ciudad y las futuras del Master Plan, los accesos al Muelle de Levante y las servidumbres del ferrocarril.

Un aspecto fundamental de esta propuesta es su integración dentro de una posible actuación global de mayor alcance, para lo que es vital garantizar los flujos longitudinales y transversales.

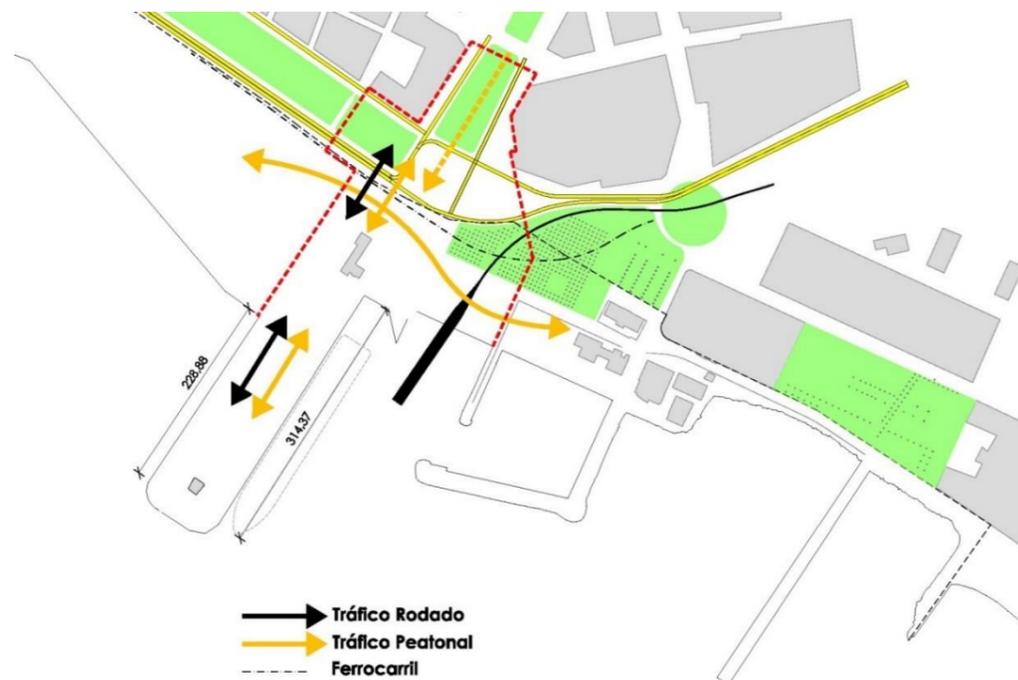


Figura 22. Conectividad longitudinal y transversal

En base a los condicionantes existentes se deberá formalizar “El Modelo” de referencia, que determine:

- Reparto de los usos públicos y privados a nivel de la ciudad o elevados asomados al mar como mirador privilegiado hacia la ciudad y su Alcazaba.
- Volumetría y alturas máximas, con referencia explícita al Cable Inglés.
- Reparto de las ocupaciones de los espacios de uso privado y públicos.
- Edificabilidades lucrativas, usos y criterios de evaluación.
- Dotaciones de aparcamientos.

- Otras dotaciones.
- Servidumbres de la Torre de Control.
- La repercusión de la imagen del nuevo hito generado en el Muelle del Este cuya singularidad debe respetar y potenciar el skyline de Almería (Alcazaba, Cable Inglés, Parque Nicolás Salmerón)

Estas reflexiones, basadas en otras experiencias de diseño urbano complejas y dependientes de varias administraciones, están enfocadas a poner en marcha con prontitud la rehabilitación del muelle de Levante, cuyas figuras administrativas pueden ser variadas, pero la figura de un Plan Especial detallando con precisión las características funcionales y formales lo posibilita. La figura de un Plan Especial como parte específica que permite el desarrollo será el camino necesario para materializar una alternativa como esta. La Figura del Plan Especial permite, según las circunstancias, llegar a altos niveles de definición, niveles que se podrán acotar una vez estudiados todos los condicionantes y los vistos buenos del Puerto y la Ciudad.

La inversión estimada, por el lado portuario (no considerando la edificación que se implante, que requerirá de un análisis detallado basado en el necesario Plan Especial), sería la de la ampliación del muelle hacia el este y la del dragado necesario, que se ha estimado preliminarmente en **8,3 millones de euros** (presupuesto base de licitación, sin IVA).

PRESUPUESTO ESTIMATIVO ALT. 1 EN EL ÁREA 5: MUELLE COMO CONTINUIDAD DE LA RAMBLA	
1. NUEVO MUELLE ESTE	5.800.000,00 €
2. DRAGADO	652.000,00 €
3. OTROS CONCEPTOS	65.000,00 €
4. GESTIÓN DE RESIDUOS, Sys, CALIDAD	456.000,00 €
TOTAL	6.973.000,00 €

13.00 % Gastos generales	906.490,00 €
6.00 % Beneficio industrial	418.380,00 €

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA	8.297.870,00 €
--	-----------------------

Se presenta a continuación un posible modelo de referencia considerado para esta alternativa.

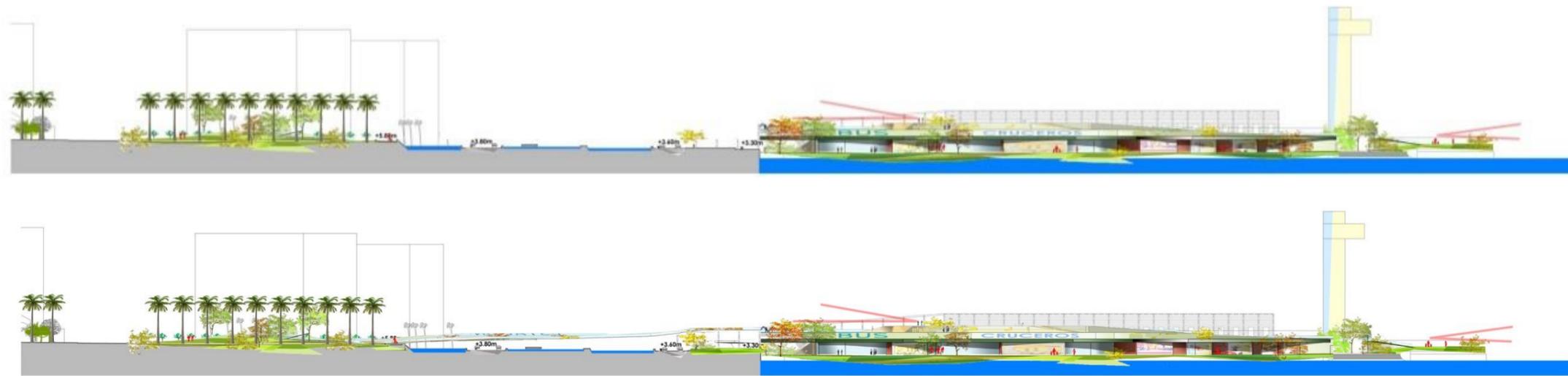
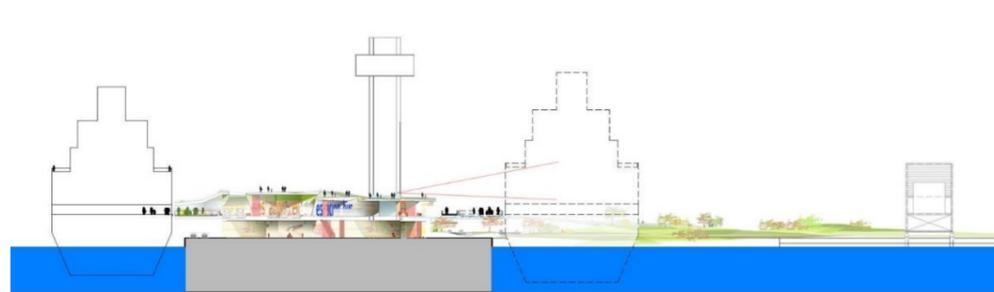


Figura 23. Modelo de referencia posible para el Área 5 (Alternativa 1) Conexión a Nivel o Conexión elevada de la ciudad con el Muelle de Levante



Ventajas:

- Continuidad de la Rambla, funcionando el muelle de Levante como una prolongación de esta gran avenida, introduciéndose en el mar.
- Permeabilidad longitudinal a lo largo del paseo, que podría ser garantizada en el desarrollo concreto que se materialice.
- Puesta en valor de un espacio actualmente desaprovechado.
- Disponibilidad de nuevos espacios para el uso y disfrute de la ciudadanía, tanto locales como zonas exteriores.

- Disponibilidad de nuevos atraques para cruceros o embarcaciones de recreo de gran eslora, manteniendo la alineación de muelle actual.

Desventajas:

- Coste elevado



4.5.3. ALTERNATIVA 2 DEL ÁREA 5: APROVECHAMIENTO DEL MUELLE COMO CONTINUIDAD DE LA RAMBLA. ESPACIO ENFOCADO A SERVICIOS TERCIARIOS.

La única variación con respecto a la alternativa previa sería el uso de los espacios que se generen bajo el jardín-plaza elevado. Frente a los usos dotacionales de la alternativa 1, en este caso tendrían una presencia predominante los servicios terciarios, pudiendo asimilarse la solución a un centro comercial. Este espacio podría tener características específicas, como estar enfocado a los locales de restauración, ocio, un determinado tipo de locales comerciales, etc.

Evidentemente, el desarrollo de esta alternativa estaría supeditado no sólo a un Plan Especial previo, sino también a la implicación de uno o varios agentes privados interesados en el desarrollo de la alternativa. Por lo tanto, dependerá a su vez de que los planes de negocio que se elaborasen para las actividades concretas planteadas confirmasen la viabilidad. El coste de la actuación, en la parte pública, sería el mismo que el de la Alternativa 1, aunque en este caso se incorporaría también la inversión realizada por los privados.

Los aspectos positivos y negativos son también coincidentes, en general, con la Alternativa 1, si bien en este caso se sumarían como ventajas:

- Participación público-privada en las inversiones.
- Aparición de nuevos servicios para la ciudad.

Como desventajas, hay que sumar:

Necesidad de un control sobre los servicios ofrecidos en las nuevas instalaciones, para evitar la aparición de algunos no adecuados a los objetivos perseguidos por la ciudad y el puerto.

4.5.4. ALTERNATIVA 3 DEL ÁREA 5: APROVECHAMIENTO DEL MUELLE COMO CONTINUIDAD DE LA RAMBLA. ESPACIO PÚBLICO

Las anteriores reflexiones son válidas en general para esta alternativa. Esta alternativa opta por convertir este espacio en un espacio libre público con puntuales focos de atracción que conviertan este espacio en un paseo de referencia, en continuidad con la Rambla y asomándose al Mar y con las vistas singulares del Cable Inglés y la vista singular de la ciudad de Almería presidida por la Alcazaba.

Debe garantizarse una comunicación fluida con la ciudad y transversalmente entre el Muelle de la Estación Marítima y el Parque de las Almadrabillas.

Entre las ventajas, desaparece, respecto de las de la Alternativa 1, la disponibilidad de nuevos locales y de nuevos atraques en el lado este del dique.



Figura 24. Modelo de referencia posible para el Área 5 (Alternativa 3)

4.6. ALTERNATIVAS EN EL ÁREA 6: ÁREA ENTRE EL CABLE INGLÉS Y EL CABLE FRANCÉS

4.6.1. ALTERNATIVA 0 DEL ÁREA 6: SITUACIÓN ACTUAL

El área analizada es el último eslabón del frente marítimo del centro urbano de Almería que conecta con el desarrollo del nuevo crecimiento de la ciudad. Es un eslabón que **originalmente era un lugar de baños y que paulatinamente se han ido sustituyendo primero por los cargaderos de mineral y después por el traslado de las instalaciones del Club de Mar desde la dársena pesquera, lugar donde estaba originariamente instalado.**

Esta zona reclama un estudio pormenorizado de las edificaciones existente, bien para reordenarlas con nuevas edificaciones o sustituirlas íntegramente.

El Cable Inglés está en proceso de rehabilitación, es un BIC protegido y por tanto es indiscutible su conservación. Una vez rehabilitado, sus instalaciones de alto valor histórico, una vez acondicionadas, presentarán características excepcionales por su ubicación, espacio disponible y valor patrimonial. Se podrán emplear para la realización de diversas actividades. Entre ellas pudieran encontrarse las siguientes, pudiendo ser compatibles entre sí más de una:

- Cafetería u otro local de restauración: otorgamiento de una concesión para la instalación de un local de restauración, permitiendo un aprovechamiento práctico de las instalaciones, y generando una actividad económica importante.
- Sala de exposiciones/museo: la ubicación y su historia lo convertirían en un espacio idóneo para cualquier local de divulgación de la historia portuaria, minera o del ferrocarril en la zona.
- Vivero de empresas y espacio de co-working: se podría generar una distribución de los espacios en estancias que pudieran cederse a emprendedores para la generación de ideas empresariales.
- Biblioteca y zona de lectura: transformar las instalaciones en una gran biblioteca pública de Almería, con salas de lectura y estudio con vistas al mar y a toda la fachada marítima de la ciudad.

Estos aprovechamientos podrán tener carácter público, privado o público-privado. No debe considerarse la participación privada como algo a evitar, siempre que mantenga el uso público, ya que fomentaría el desarrollo de una mayor actividad económica. Ejemplos de aprovechamientos de iconos arquitectónicos para el desarrollo de actividades diversas existen numerosos en todo el mundo, desde los restaurantes en la torre Eiffel o la torre CN de Toronto, al aprovechamiento de faros en España para hostelería y restauración, o el uso

de antiguas iglesias como cafeterías, hoteles o incluso piscinas en Inglaterra, Bélgica u Holanda.

El Cable Francés hay que considerarlo, más por su valor de referencia histórica que por sus valores arquitectónicos.

El Club de Mar hoy día crea una barrera difícilmente sostenible frente a toda esta operación puerto ciudad ya que sería el único lugar en donde la ciudad no toca el agua.

Los muros del actual varadero del Club de Mar y sus instalaciones privadas son una barrera para que la ciudad toque el mar. Por tanto, el paseo marítimo se ve desviado del agua en esta zona y también constreñido entre edificaciones haciendo el paseo prácticamente un pasillo.

El Parque de las Almadrabillas es un lugar totalmente desconectado y por tanto deshabitado e inseguro.

Mientras, **la Plaza de las Almadrabillas** es más utilizada, es más amable y tiene un potencial de mejorar su relación con el borde del agua.

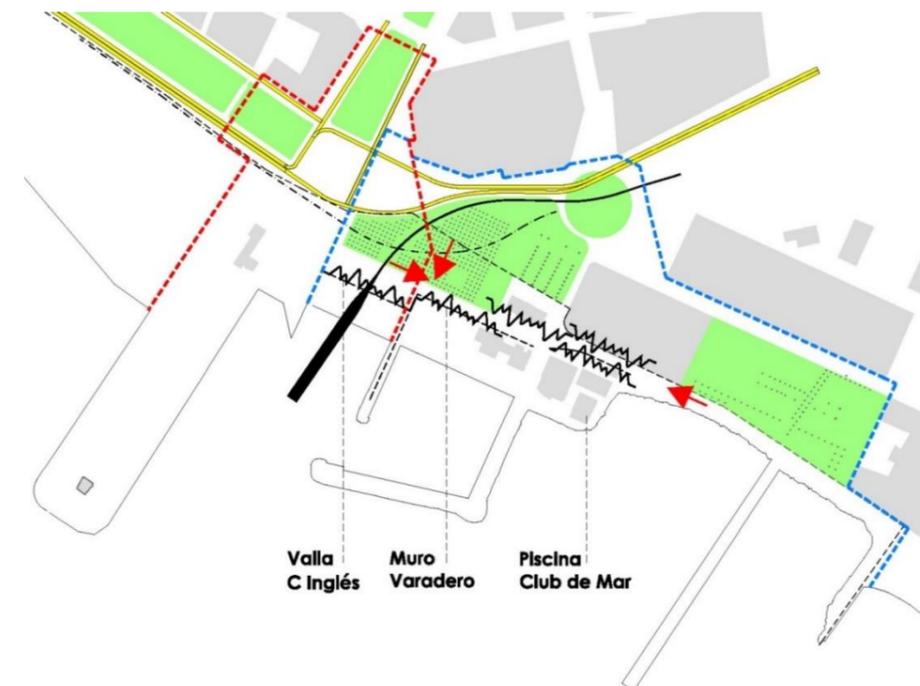


Figura 25. Condicionantes en la situación actual del Área 6.

4.6.2. ALTERNATIVA 1 DEL ÁREA 6: ACTUACIONES DE MEJORA DEL ENTORNO

Hay una serie de acciones puntuales que se pueden acometer de inmediato y sin necesidad de traslado del Club de Mar, ya que son compatibles con las actividades existentes y generarán ilusión a los ciudadanos de Almería. Entre estas se encuentran:

- Traslado al Puerto Pesquero del área del varadero que permitiría que el Parque de las Almadrabillas toque el agua.
- Generar la continuidad del frente urbano marítimo abriendo el muelle del puerto deportivo al público (suprimiendo aparcamientos) como ocurre en múltiples puertos deportivos del estado, y modelo generalizado en el resto del mundo.
- Ampliación del Paseo Marítimo en toda su longitud en el paso por el Club de Mar y escollera delante de la Plaza de las Almadrabillas. Para ello es necesario la supresión de las pistas de pádel del Club de Mar y el ensanchamiento del paseo en la escollera.
- Ampliación de la Plaza de las Almadrabillas hasta el cantil, y mejora de su configuración para hacerla más agradable a la ciudadanía.
- Aprovechamiento del Cable Francés como paseo, zona de baños y dotaciones complementarias.

Ventajas:

- Actuaciones que se pueden poner en marcha inmediatamente.
- Actuaciones que se pueden adecuar a cualquiera de las alternativas seleccionadas del Master Plan.
- Esta actuación es compatible con la Alternativa de Nueva zona de Baños urbanos en el Cable del Francés.

Desventajas:

- Por sí mismas aportan una solución moderada, y existe el riesgo de que se inicie aquí la operación Puerto Ciudad, sin continuar las posteriores actuaciones planteadas.

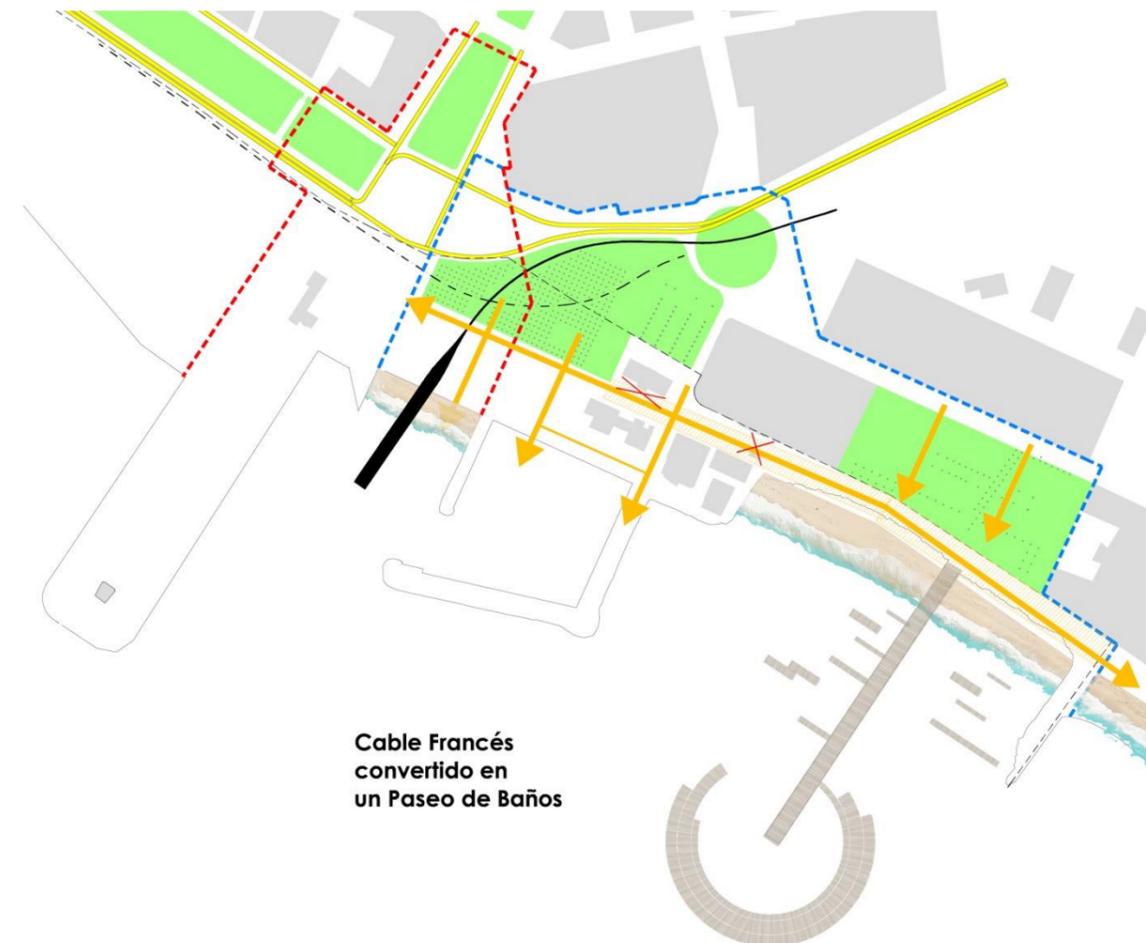


Figura 26. Aspectos puntuales de actuación en la Alternativa 1 del Área 6.

4.6.3. ALTERNATIVA 3 DEL ÁREA 6: ZONAS DE BAÑO

Esta alternativa consiste en la disposición de áreas acondicionadas para el baño en el mar, recuperar la playa y crear una zona de baños urbanos que a buen seguro creará un foco de atracción que ayudará a la regeneración de este espacio. Es una alternativa realizable puntualmente, independientemente del resto de alternativas y compatible con ellas, y está dentro de la categoría de actuaciones de posible realización inmediata.

Su coste es muy variable, y adaptable a la inversión que se desee o sea posible realizar.

Se muestran a continuación algunas referencias de este tipo de actuación, y posibles configuraciones de baños.

La zona de baños en el Cable del Francés es compatible con la Alternativa 1

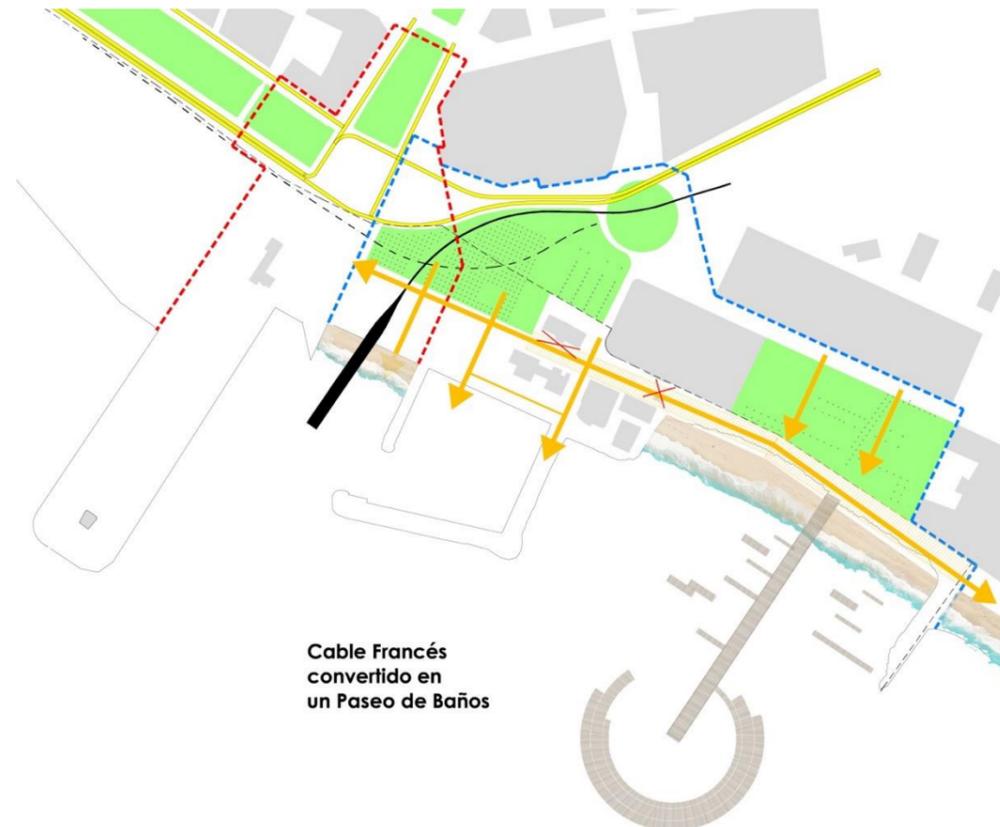


Figura 27. Aspectos puntuales de actuación en la Alternativa 2 del Área 6.



Figura 28. Modelos de referencia para la Alternativa 2 del Área 6.

Entre las ventajas de esta alternativa se encuentran:

- Revalorización y activación de la zona, generando un nodo de atracción para la ciudadanía.
- Elementos singulares y novedosos, que podrán generar especial interés.
- Coste contenido (muy variable en función de la solución materializada).

4.6.4. ALTERNATIVA 4 DEL ÁREA 6: NUEVO MUELLE DE CRUCEROS EN EL CABLE FRANCÉS

En el extremo este de la zona de servicio del puerto se encuentra el Cable Francés. Se trata de una infraestructura empleada en la última fase de exportación de mineral de hierro de las minas de Alquife por el Puerto de Almería. Tras este pasado histórico, recogido ya en el Informe de Diagnóstico de la Situación Actual, la infraestructura ha quedado abandonada desde su última operación en 1996, y se ha ido deteriorando con el paso de los años. La Autoridad Portuaria ha efectuado actuaciones de mantenimiento básico, pero su estado actual sigue sin permitir el acceso ni su utilización. El Ayuntamiento, por su parte, ha llegado a valorar su puesta en valor para el uso ciudadano como paseo.

En esta alternativa se plantea el aprovechamiento portuario de esta infraestructura para su uso como atraque principal de cruceros. El coste de adecuar el Cable Francés sería comparativamente bajo, teniendo en cuenta sus características técnicas, ya que se trata de un atraque ya diseñado para su uso por buques de gran desplazamiento y eslora, y en el que se mantiene un calado válido para las operaciones con cruceros (10 m). Si bien, por su ubicación fuera del núcleo de actividad del puerto, no sería útil para otros tráficó comerciales, para realizar escalas de cruceros se trataría de una ubicación acertada, y que contribuiría a potenciar la actividad del entorno.



Figura 29. Esquema en planta de la alternativa propuesta.

La longitud de alineación permitiría operar cruceros de hasta 280 m, pudiéndose apoyar en el duque de alba existente para el amarre. No serían necesarios dragados adicionales, ya que los 10 m de calado existentes serían suficientes para cruceros de estas dimensiones. Con esto, podría convertirse en el atraque de cruceros principal de la ciudad, e incluso podría plantearse ampliar la eslora admisible mediante dragados adicionales o refuerzo de los sistemas de amarre. En todo caso, las actuaciones mínimas necesarias sobre la infraestructura serían el acondicionamiento de la estructura portuaria y de su losa, para disponer de, al menos, 12 m de anchura, que pudieran incrementarse. Además, sería necesario disponer de bolardos y defensas. Las instalaciones de servicio a los cruceristas se plantearían como desmontables, y pudieran encontrarse en zonas anexas al dique. El embarque y desembarque se realizaría con los medios propios de los cruceros.



Figura 30. Batimetría en el atraque a Poniente del Cable Francés, con calados superiores a los 10 m en la mayor parte del muelle. Fuente: Autoridad Portuaria.

El desarrollo de esta alternativa no puede limitarse a la rehabilitación y mejora de la infraestructura de atraque, ya que sería necesario poner en valor el tramo que conecta el Cable Francés con la ciudad, convirtiéndolo en un trayecto amable para los cruceristas y con puntos de interés intermedios, como el Cable Inglés, transmitiendo al crucerista la cercanía al núcleo de la ciudad. Por esta razón, se incorporan en esta alternativa otras actuaciones asociadas que contribuirían a este objetivo:

- Ampliación del paseo entre el Cable Francés y el puerto deportivo, dando capacidad de flujo peatonal en la dirección de conexión con la ciudad.
- Creación de un paseo marítimo bordeando externamente el puerto deportivo, pudiendo generar en esa zona nuevos atraques. Se contempla la posibilidad de construir un atraque secundario de cruceros en la parte exterior del dique del puerto

deportivo, que podría tener una longitud de 230 m. Esta actuación requeriría reubicar la parcela en la que se encuentra la piscina, dentro de la concesión del Club del Mar.

En la estimación del coste la actuación se ha considerado la adecuación del Cable Francés, la ampliación del paseo marítimo y su continuidad por el borde del puerto deportivo, y la construcción de un segundo atraque de 230 m en el dique del puerto deportivo, que, a efectos de valoración, se ha supuesto como muelle pilotado. El presupuesto estimado así es de **22,0 millones de euros**. Por la relevancia económica de esta última actuación, se recoge también el presupuesto estimativo sin ella: **5,2 millones de euros**. En ambos casos, presupuesto base de licitación, sin IVA.

PRESUPUESTO ESTIMATIVO ALT. 4 EN EL ÁREA 6: NUEVO MUELLE DE CRUCEROS EN EL CABLE FRANCÉS	
1.ACONDICIONAMIENTO DEL CABLE FRANCÉS	2.563.000,00 €
Acondicionamiento de la infraestructura	975.000,00 €
Superestructura	1.450.000,00 €
Bolardos y defensas	104.000,00 €
Iluminación	34.000,00 €
2.PASEO MARÍTIMO	1.444.000,00 €
Escollera y rellenos	894.000,00 €
Pavimento	550.000,00 €
Iluminación	110.000,00 €
3. MUELLE EN EL DIQUE DEL PUERTO DEPORTIVO	13.115.000,00 €
Muelle de pilotes	13.000.000,00 €
Otros (bolardos y defensas, iluminación, etc)	115.000,00 €
4. OTROS CONCEPTOS	171.220,00 €
5. GESTIÓN DE RESIDUOS, SyS, CALIDAD	1.210.525,40 €
TOTAL	18.503.745,40 €

13.00 % Gastos generales	2.405.486,90 €
6.00 % Beneficio industrial	1.110.224,72 €

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA	22.019.457,03 €
--	------------------------

PRESUPUESTO ESTIMATIVO ALT. 4 EN EL ÁREA 6: NUEVO MUELLE DE CRUCEROS EN EL CABLE FRANCÉS (alternativa sin muelle en el dique del puerto deportivo)	
1.ACONDICIONAMIENTO DEL CABLE FRANCÉS	2.563.000,00 €
Acondicionamiento de la infraestructura	975.000,00 €
Superestructura	1.450.000,00 €

Bolardos y defensas	104.000,00 €	
Iluminación	34.000,00 €	
2.PASEO MARÍTIMO		1.444.000,00 €
Escollera y rellenos	894.000,00 €	
Pavimento	550.000,00 €	
Iluminación	110.000,00 €	
3. OTROS CONCEPTOS		40.070,00 €
4. GESTIÓN DE RESIDUOS, SyS, CALIDAD		1.210.525,40 €
TOTAL		4.330.364,90 €

13.00 % Gastos generales	562.947,44 €
6.00 % Beneficio industrial	259.821,89 €

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA	5.153.134,23 €
--	-----------------------

Las principales ventajas de esta alternativa son:

- Generación de un nuevo atraque de cruceros con alineación suficiente para captar escalas de la mayoría de cruceros existentes, incrementando en al menos 60 m la eslora máxima que puede atenderse.

Asimismo, las principales desventajas observadas, son:

- Se anula la reconversión de esta zona en un área pública urbana de baños
- El coste de la actuación es elevado. En el caso de ejecutar también el muelle en el puerto deportivo, la inversión sería mucho más elevada aún, se cuadruplicaría. Sería muy complejo rentabilizar estas actuaciones únicamente con los ingresos generados por los cruceros para el puerto.
- Pese a que las características del atraque mejorarían notablemente las del atraque principal de cruceros en la actualidad (muelle de Levante), seguiría sin poder operarse una parte de la flota de cruceros.
- Independientemente de que sea necesario un estudio de agitación que estableciese las condiciones de aprovechamiento, sí es previsible que las condiciones de abrigo de la zona condicionen los días posibles de escala
- Problemas de accesibilidad y abastecimiento desde la ciudad creando los correspondientes problemas de tráfico.

5. FASES TENTATIVAS DE DESARROLLO

La reordenación del frente marítimo de Almería reclama una visión de futuro a largo plazo, que se ha estimado en **2050**. Esta visión debe plasmarse en una Idea-Fuerza (etapa en la que nos encontramos) acordada por el Puerto y la Ciudad, consensuada con los ciudadanos y las instituciones. El objetivo definido deberá irse ejecutando en diferentes momentos temporales, en función de la actividad portuaria, las necesidades de la ciudad y los recursos financieros.

Los ciudadanos deben conocer la existencia de unos condicionantes operativos y financieros que marcan la transformación de su ciudad y su puerto, con el fin de evitar frustraciones. Un Master Plan no es una actuación puntual que pueda desarrollarse de manera inmediata, sino un objetivo perseguido al que irse acercando realizando, por fases, actuaciones que dirijan a él. La reforma de los Frentes Marítimos Puerto-Ciudad sólo pueden alcanzar el éxito si son un proyecto colectivo, sea quien sea el que lo ponga en marcha y quien lo gestione a lo largo del tiempo, que inevitablemente será largo.

El largo plazo necesario para materializar la transformación del frente marítimo Puerto-Ciudad no solamente no debe impedir acciones puntuales, sino que son muy convenientes de cara a generar ilusiones de todos los intervinientes, en primer lugar los ciudadanos, y luego los políticos y equipos técnicos. Se señalan a continuación algunas de estas posibles acciones puntuales, globales y administrativas:

ACCIONES PUNTUALES

- **Rehabilitación del Muelle de Levante**, ya independizado administrativamente de la actividad portuaria. Una actuación sin duda singular, de doble objetivo, formalizar la continuidad de la Rambla hasta la lámina de agua del puerto, y generar un espacio ciudadano singular. Esta oportunidad surge de la oportunidad que supone para el puerto la generación de un nuevo atraque para los cruceros.
- **Actuaciones puntuales en el parque de Las Almadrabillas** entre el muelle de Levante y la playa del Zapillo.
- **Diseño de la conexión del puerto con la A7.**
- **Inicio del diseño de la rehabilitación del puerto pesquero.**

ACCIONES GLOBALES

- **Aprobación consensuada del Master Plan de Integración Puerto-Ciudad**
- **Continuidad en la ampliación del puerto exterior**
- **Evaluación del estado actual de concesiones y, en su caso, negociaciones para rescatarlas o renegociarlas.**
- **Desarrollo de un Plan de Movilidad que analice el frente marítimo de la ciudad dentro de un alcance global que considere todos los accesos a la ciudad.**
-

- **Reflexión municipal del contenido del ensanche que propician los posibles espacios liberados.**

ACCIONES ADMINISTRATIVAS

- **Puesta en marcha de los estudios y tramitaciones oportunas.**

Se presenta, en el cuadro de la página siguiente, un esquema tentativo de los rangos de plazo en los que pudieran materializarse cada una de las alternativas que se han considerado en este estudio.

