

PUERTO DE VINARÒS



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES



Junio 2.005



**PLAN DE UTILIZACIÓN
DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS**

1.-INTRODUCCIÓN

1.1.-Objeto

El objeto del presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (P.U.E.P) es servir de base para determinar las superficies, tanto de tierra como de agua, que formarán la Zona de Servicio del Puerto de Vinaròs, incluyendo los usos previstos en las diferentes zonas del puerto y la justificación y conveniencia de los mismos, teniendo en cuenta las necesidades actuales y las que se prevén en un futuro.

1.2.-Justificación

El presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Vinaròs se redacta de conformidad con la preinscripción recogida en el artículo 15.2 de la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre y su posterior modificación, la Ley 62/1997, de 26 de Diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El P.U.E.P. se perfila en el referido artículo como el instrumento adecuado para la delimitación de la Zona de Servicio del puerto. De acuerdo con el artículo 15.1, tal delimitación corresponde, en los puertos de competencia autonómica, a la Generalitat Valenciana.

La aprobación del Plan corresponde al Conseller d'Infraestructures i Transports, previo informe de las administraciones de costas y urbanísticas en materias de su competencia, así como de los Ministerios de Defensa, Interior, desde la perspectiva de los intereses de la defensa nacional, y seguridad pública y control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

1.3. Antecedentes

La Generalitat Valenciana asumió las competencias del Puerto de Vinaròs en el año 2000, y los servicios se transfirieron por Real Decreto 281/2000 de 25 de febrero, iniciando desde entonces los estudios para planificar y ordenar su desarrollo, en concordancia con las necesidades previstas, y con criterios homogéneos a los de otros puertos que también habían sido transferidos.

Hay que recordar que en 1989 se redactó el Plan de Puertos de la Generalidad, en el que se establecieron los objetivos a alcanzar en el sistema portuario autonómico, programando las inversiones necesarias para ello. La ejecución de este plan ha transformado significativamente el sistema portuario de la Generalidad Valenciana, la configuración de los puertos, dotando al conjunto de los puertos de unos niveles mínimos de calidad.

Al no participar de las actuaciones previstas en el anterior Plan de Puertos, nos encontramos con un puerto infrautilizado, con instalaciones obsoletas. Por ello, este plan pretende garantizar la existencia de instalaciones adecuadas, mejorar el estado de conservación y favorecer la interacción puerto territorio circundante.

Por su ubicación geográfica, el puerto de Vinaròs es de especial importancia estratégica para el conjunto de la Comunidad Valenciana, dado que es el puerto situado más al norte de la costa valenciana.

El gran tamaño y profundidad de su dársena, construido en diversas fases desde su inicial proyecto en 1864 hacen posible potenciar su actividad marinera, tanto en su vertiente de industria pesquera, como de su actividad náutica turística, aumentando las superficies para ambos usos.

Las actividades que se desarrollan principalmente en el puerto son pesca y náutica deportiva, no obstante esta última se encuentra poco consolidada debido a la falta de infraestructuras o encontrarse éstas obsoletas. Sin embargo, se está produciendo un gran auge de la actividad pesquera debido a la presencia de una importante flota externa de cerco que satura las posibilidades de funcionamiento con las instalaciones actuales.

A pesar de no contar prácticamente en la actualidad con actividad comercial, su tamaño permite designar al puerto de Vinaròs como Puerto de Cabecera, capaz de ubicar todos los sectores de actividad que se consideran estructurantes para el sistema portuario valenciano, permitiendo establecer reservas para los usos potenciales no presentes en la actualidad.

La configuración actual del puerto es fruto del desarrollo del mismo desde sus orígenes: el muelle de la zona pesquera se sitúa paralelo a la costa, mientras que el varadero y el puerto deportivo todavía muestran fragmentos de la costa y playa interior al puerto, dado que en esta zona nunca se construyó un muelle.

La zona industrial se sitúa de forma fragmentada en la zona del dique de poniente, y no existe circulación interior del puerto, debiendo utilizar los vehículos pesados las vías urbanas.

Asimismo el ámbito del puerto incluye una superficie urbana de alto valor estratégico, hoy en día ocupada por las casetas de los pescadores, dada su proximidad al centro de la población, y las posibilidades que ofrece para desarrollar un área de nueva centralidad territorial.

En definitiva y como conclusión final del estado del puerto de Vinaròs, se puede decir que se trata de un puerto infrautilizado, en el que es necesario, para conseguir un estado de funcionalidad adecuado, llevar a cabo determinadas actuaciones.

A partir del estudio de la problemática del puerto, se han aplicado criterios y objetivos comunes de planificación portuaria, lo que ha dado como resultado unas actuaciones concretas y acordes a los objetivos buscados, que definen el presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Este Plan recoge las transformaciones de orden urbano que en las proximidades del puerto se están produciendo, y que quedan recogidas en el Plan General de Vinaròs, de fecha 25 de octubre de 2001. Entre otras son claves la apertura de la Calle Febrer de la Torre desde la carretera nacional hasta el puerto (y en el futuro hasta la estación del tren), y la futura peatonalización del Paseo Marítimo.

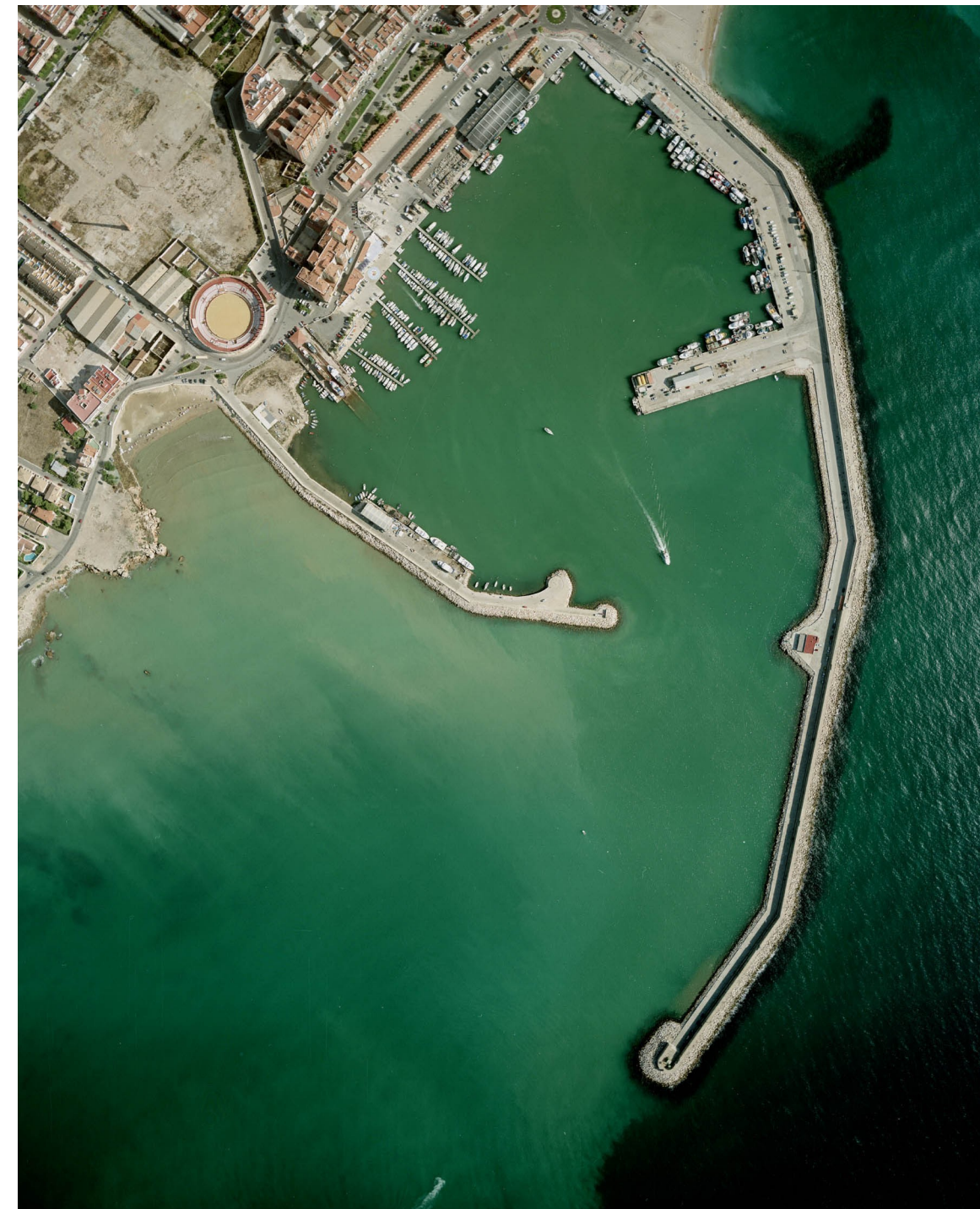


Foto aérea del puerto de Vinaròs

2. OBJETIVOS

El cambio producido en la relación que tradicionalmente se mantenía entre el puerto y la ciudad y el cambio de actitud de los ciudadanos, que cada vez más valoran la calidad ambiental del entorno, obliga a replantear las relaciones del puerto con la ciudad donde se emplaza.

Este hecho implica que, respetando el conjunto de los usos actuales presentes y necesidades portuarias futuras, se pueda reconvertir parte de sus instalaciones, creando una nueva zona lúdica y recreativa para ponerla a disposición de los ciudadanos, que suponga una revitalización del área portuaria y permitir a la población contar con un nuevo espacio de ocio abierto al mar.

Por otra parte, en los últimos años el grado de bienestar económico alcanzado y el gran desarrollo del turismo ha contribuido a que sectores como el de la náutica deportiva haya experimentado un excepcional aumento, de manera que, actualmente esta actividad es practicada por una parte significativa de la población. Por ello, se pretende fomentar la actividad náutica deportiva y de recreo, mediante la ampliación de la zona deportiva, de tal forma que incremente el nivel de calidad de la oferta turística de Vinaròs convirtiéndola en un foco de atracción turística de la comarca.

Todo ello dará lugar a una integración de los usos portuarios, creando un equipamiento turístico de calidad en el entorno del puerto.

Los objetivos generales que se pretenden alcanzar mediante la ejecución del presente plan son:

- Reordenar los usos del Puerto, para hacer compatibles las actividades pesqueras, náuticas, turísticas con el desarrollo y la vida urbana en Vinaròs: abrir el Puerto a la ciudad.
- La planificación de la ampliación de las actividades portuarias actuales, de acuerdo con la demanda actual y previsible de servicios de cada sector del año horizonte.

- La mejora de la operatividad de los servicios portuarios, en un marco de integración urbanística y estética, compatible con el desarrollo de las áreas sectoriales pesqueras, deportivas y turísticas.
- La mejora de la calidad ambiental de todas las instalaciones existentes

Particularmente, por sectores, los objetivos específicos pretendidos son:

- Renovar las infraestructuras vinculadas a la actividad pesquera ordenando la relación entre la lonja, casetas de pescadores y zona de redes, estableciendo una mejora cualitativa de los servicios.
- Crear una área técnica polivalente para actividades industriales y varadero que pueda recoger las necesidades de la flota de Vinaròs y su entorno.
- Crear un sistema de circulación rodado interior del puerto.
- Ampliación de la infraestructura náutica deportiva para satisfacer la demanda, y relanzar un nuevo tipo de turismo náutico, construyendo un puerto deportivo de calidad que incluya sus equipamientos y edificaciones asociadas.
- Desarrollar instalaciones comerciales y de ocio a la escala necesaria, que convierta al puerto en un área de centralidad, creando un atractor urbano en las proximidades del centro de la población.
- Crear un equipamiento turístico de calidad en el entorno de la playa del sur del puerto.

En resumen, se pretende convertir el puerto de Vinaròs en uno de los puertos cabecera del Sistema portuario valenciano, polivalente, capaz de absorber las necesidades estructurales portuarias en el marco del desarrollo sostenible establecido, elevar el nivel de calidad de las instalaciones, asegurando el cumplimiento de las necesidades medioambientales actuales, y favoreciendo la integración del puerto con la ciudad.

3.-ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD

3.1.-Situación geográfica

Como se ha comentado anteriormente, por su ubicación geográfica, el puerto de Vinaròs es de especial importancia estratégica para el conjunto de la Comunidad Valenciana, debido a que es el puerto situado más al norte de la costa valenciana.

Concretamente su localización exacta es longitud (Greenwich) 0° 29' E ; latitud 40° 28 N, situado en la comarca del Baix Maestrat de la provincia de Castellón, distando 80 Km. de la ciudad de Castellón.

3.2. Zona de servicio y dominio público marítimo terrestre

Definiciones

El Artículo 53 de la Ley de Puertos de 1992 señala como dominio público portuario los espacios de agua comprendidos en la zona de servicio del puerto. Esta zona de servicio tiene una parte terrestre y otra marítima.

El artículo 15.7 de la misma ley, señala que el espejo de agua incluido en la zona de los puertos se subdivide en dos zonas:

- La Zona 1, o interior de las aguas portuarias, que abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y revido donde existan éstos.
- La Zona 2, o exterior de las aguas portuarias que abarcará las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo subsidiario del puerto correspondiente, y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria correspondiente.

Zona de servicio portuaria

El día 2 de marzo de 2001, se procede a la entrega por parte de la Autoridad Portuaria de Castellón, de las funciones, patrimonio, derechos y obligaciones del puerto de Vinaròs, en base al Real Decreto 281/2000, de 25 de febrero, sobre la ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Valenciana por el Real Decreto 3.059/1982, de 24 de julio.

Los límites de la zona de servicio del puerto del puerto de Vinaròs quedan establecidos en el Proyecto de zona de servicio del Puerto de Vinaròs del año 1936, modificado por el Proyecto del año 1963. Finalmente fue aprobado el deslinde de la Zona Marítimo Terrestre por Real Orden Ministerial 6-10-64.

La zona de servicio delimitada a partir de estos documentos, no queda constituida como un polígono cerrado, sino que queda abierta. Corresponde al presente Plan de Utilización de Espacios Portuarios proponer una delimitación para la Zona de Servicio terrestre, y para la Zona de Servicio de agua.

La zona de servicio actual queda plasmada en el plano nº 2 del presente documento.

3.3.-Características técnicas

Los valores característicos del puerto se resumen a continuación:

- Superficie Terrestre:	78.601 m ²
- Superficie Agua abrigada:	244.750 m ²
- Boca de entrada:	170 m
- Calado en bocana:	7,5 m
- Diques de Abrigo:	1.633 m
- Muelle Comercial	290 m

- Muelle Pesquero 440 m

Diques

El puerto de Vinaròs, cuya construcción fue iniciada en 1864, está conformado por dos diques, construidos en diversas fases.

El Dique de Levante, con una longitud total de 1.170 m, está constituido por cuatro alineaciones. Un primer tramo, que comprende 2 alineaciones, con direcciones aproximadamente perpendiculares a la costa, tiene una longitud de 645 m. El segundo tramo, que comprende otras dos alineaciones, aproximadamente paralelas a la costa y con una longitud total de 525 m.

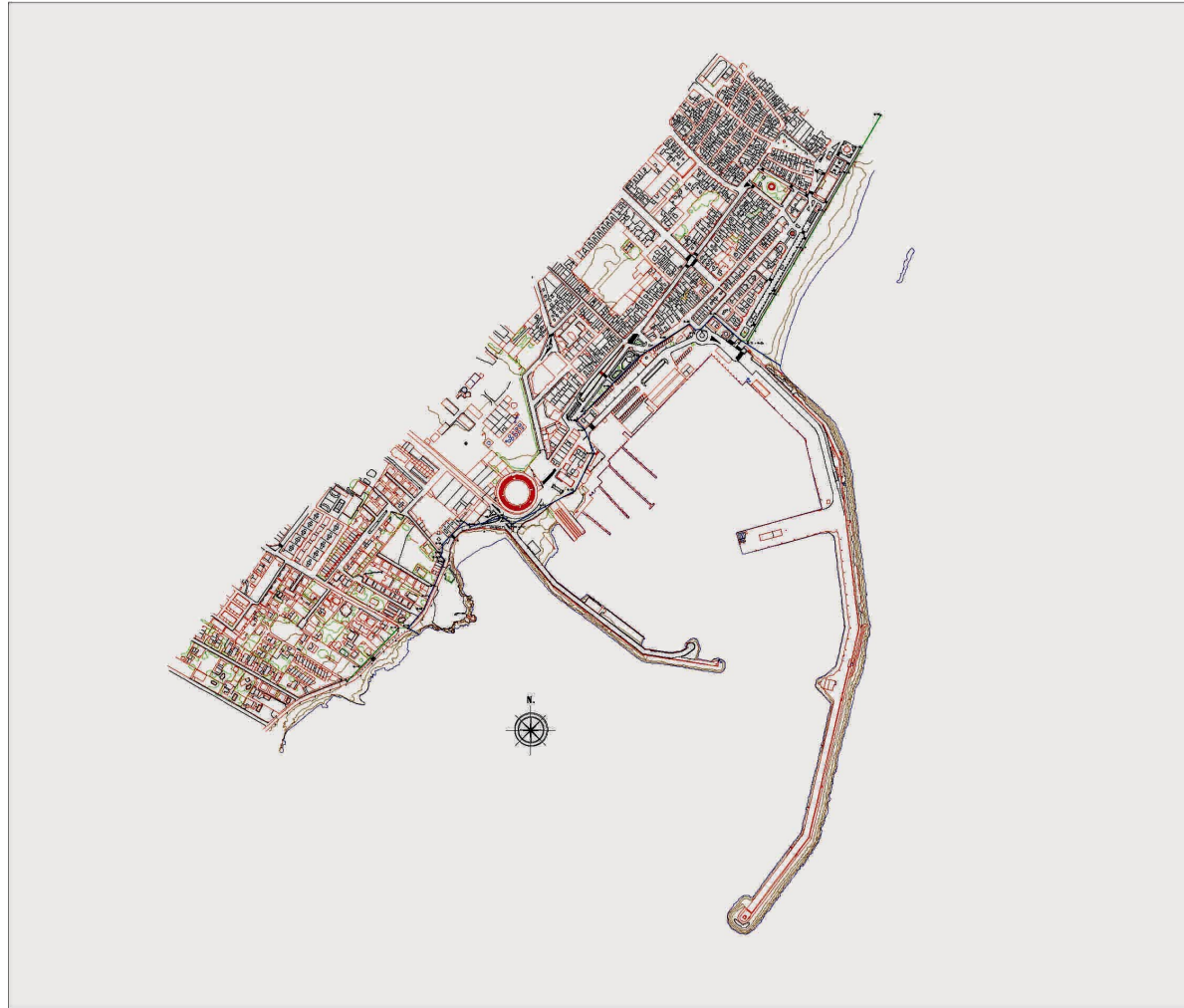
La tipología de ambos diques es en talud, con espaldón y manto principal y secundario constituido por escollera.

El Dique de Poniente, con una longitud total de 463 m, está compuesto por tres alineaciones, con una dirección aproximadamente perpendicular a la costa.

Dársenas

El puerto de Vinaròs cuenta con una dársena de una gran superficie y profundidad. La superficie de agua abrigada total se puede dividir en cuatro subdársenas :

- Dársena exterior
- Dársena comercial
- Dársena pesquera
- Dársena deportiva



Plano de puerto de Vinaròs

La dársena exterior dispone de unos 160 metros de línea de atraque en el muelle transversal. El calado de la dársena oscila entre los 7 y 8 metros. Actualmente la citada dársena está en desuso, aunque se encuentra asociada al uso comercial.

La dársena comercial dispone de 130 y 160 metros de línea de atraque en los muelles de Levante y transversal respectivamente. No obstante, el puerto de Vinaròs no cuenta prácticamente actualmente con actividad comercial. El calado de la dársena oscila entre los 7 y 7,5 metros.

La dársena pesquera, propiamente, dispone de 230 y 209 metros de línea de atraque en los muelles de Levante y Ribera respectivamente. Sin embargo, la inexistencia de actividad comercial y la saturación de las actuales instalaciones pesqueras, ha contribuido a la extensión del uso pesquero a parte de la zona propiamente comercial. De esta forma, la flota pesquera utiliza realmente 569 metros de muelle. El calado de esta dársena oscila entre los 5 y 5,5 metros.

La dársena deportiva cuenta aproximadamente con un total de 190 metros de muelle, en su mayoría paralelo a la costa, aunque con algún requiebro. Del mismo parten cuatro pantalanés en los que atracan las embarcaciones deportivas. Se sitúa en la parte oeste del puerto, en el muelle de Ribera. El calado de esta zona oscila entre los 2 y 4,5 metros.

3.4. Accesos y comunicaciones

El estudio de los accesos terrestres debe ser incluido en cualquier planificación portuaria, y aunque se suele tener en cuenta, normalmente no se hace con profundidad, entre otras razones porque en muchos casos se encuentran fuera del ámbito de actuación. Sin embargo muchos puertos se construyeron hace años y algunos accesos se han colapsado y otros son insuficientes para los requerimientos actuales. Las conexiones puerto-ciudad generalmente siempre presentan dificultades.

Según criterios de planeamiento, se considera que un acceso terrestre a un puerto es adecuado cuando existen suficientes elementos de conexión con la trama urbana y la red de carreteras principal, sin obstáculos para la circulación rodada de barcos remolcados, tráfico fluido y con características técnicas suficientes.

A continuación se realizará un análisis de los accesos al puerto de Vinaròs, desglosado en dos partes:

- por una parte las comunicaciones internas, donde se detallan los flujos de circulación dentro del puerto, así como los elementos de conexión con la trama urbana;

- por otra parte las comunicaciones externas, donde se analiza la conexión con la red de carreteras principales, así como las rutas principales de acceso al puerto.

Puntos de acceso al puerto. Circulación interior

El vial interior de un puerto debe permitir, por una parte, una adecuada conexión con las vías exteriores, y por otra, proporcionar una comunicación interna de todas las zonas en las que se encuentra dividido el puerto, funcionando como vial de servicio de los usuarios del puerto.

En primer lugar cabe destacar que en la actualidad el puerto de Vinaròs no posee un sistema viario independiente que comunique las distintas zonas del puerto. Para acceder de una parte a otra del puerto es necesario atravesar parte de vía urbana.

Existen tres puntos de acceso al puerto, el primero a través de la calle Febrer de la Torre, el segundo a través de la Plaza del Primero de Mayo, y el tercero a través del Paseo de Blasco Ibáñez.

Comunicación exterior. Rutas principales de acceso al puerto

La conexión rápida, cómoda y eficaz de un puerto marítimo con las infraestructuras de comunicación es fundamental para el desarrollo económico del puerto y de los sectores usuarios del mismo, su “hinterland”.

La red de carreteras de la comarca del Baix Maestrat se articula alrededor de dos ejes fundamentales: la autopista AP-7 y la N-340.

El acceso al término municipal de Vinaròs, se realiza fundamentalmente a través de la N-340. Cabe destacar que el puerto de Vinaròs se encuentra situado en el casco urbano. No existen accesos directos al puerto desde la red principal de carreteras, como se verá a continuación.

Las rutas principales de acceso al Puerto de Vinaròs son:

- Acceso por el norte:

A-7 / N-238 (8,5 km) / N-340 (0,4 km) / Avenida de María Auxiliadora (0,9 km) / Calle de la Virgen (0,2 km) / Calle de la Esperanza (0,1 km) / Calle de San Cristóbal (0,1 km) / Plaza de San Valente / Calle de santo Tomás (0,1 km) / Travesía de Safont / Plaza de San Antonio / Paseo de Blasco Ibáñez

- Acceso por el oeste:

N-232 / Avenida de Zaragoza (0,6 km) / Calle del Pilar (0,5 km) / Calle del Soro / Avenida de Pablo Ruiz Picasso (0,2 km) / Calle de San Fernando / Calle de Santa Teresa / Calle de Joanot Martorell (0,2 km) / Calle de Raimundo de Alos (0,1 km) / Plaza del Primero de Mayo



- Acceso por el sur:

N-340 / Avenida de Castellón (0,4 km) / Calle San Francisco (0,1 km)/ Calle de Febrer de la Torre

Resumiendo, para acceder al puerto de Vinaròs, es necesario recorrer un itinerario urbano variable en función de la vía interurbana de la que se provenga. El itinerario más corto es el que accede al puerto a través de la Calle Febrer de la Torre, con un recorrido urbano de 900 m. Los accesos actuales quedan reflejados en el plano nº 5.

En definitiva, y para concluir, los accesos al puerto de Vinaròs en la actualidad son deficientes. Para mejorar el acceso al puerto es fundamental la apertura de la Carrer Febrer la Torre y rediseñar la conexión a la N-340, para facilitar la salida del tráfico portuario.

Actuaciones previstas en la red viaria

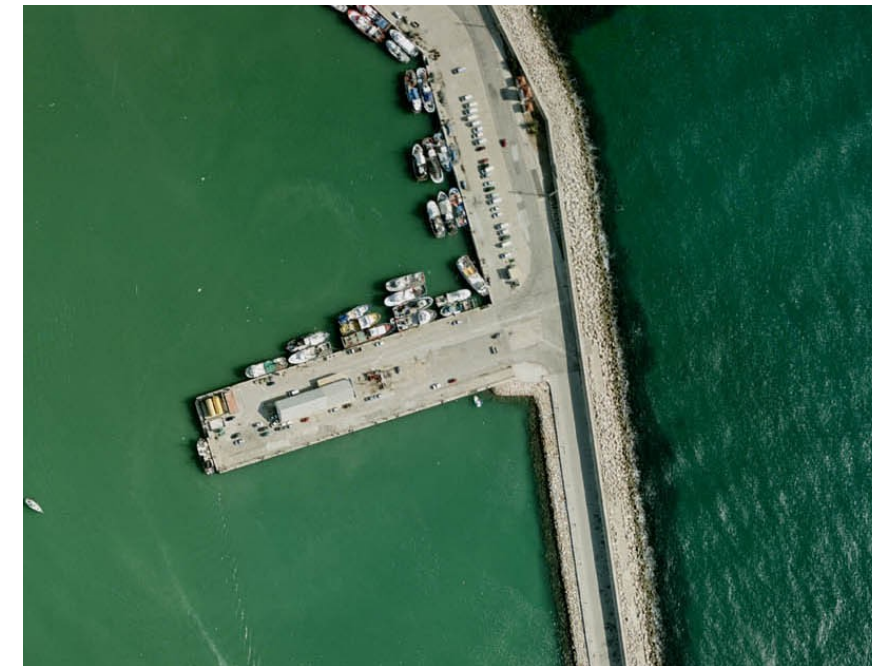
Por último, para terminar de analizar los accesos al puerto, se han consultado las principales actuaciones previstas en la red viaria que pudieran influir en la accesibilidad al puerto de Vinaròs.

El Plan General de Vinaròs, de fecha 25 de octubre de 2001, prevé entre sus actuaciones, la apertura de la Calle Febrer de la Torre desde la carretera nacional N-340 hasta el puerto (y en el futuro hasta la estación del tren).

Con esta actuación se conectará directamente la N-340 con la Calle Febrer de la Torre, lo que redundará en la mejora del acceso al puerto. Los accesos al puerto, una vez realizada dicha actuación, quedan plasmados en el plano nº 9.

3.5 Tráfico comercial

Las instalaciones que constituyen la zona comercial se ubican en el muelle Transversal, con una línea de atraque de 160 metros, una superficie cubierta de 400 m² y 4.500 m² para depósitos.



En la siguiente tabla se recoge la evolución en los últimos años de los principales valores del tráfico total en el puerto de Vinaròs, incluyendo el tráfico debido a la pesca.

AÑO		2000	2001	2002	2003	2004	
AVITUALLAMIENTO	Combustible líquido (l)	5.714.716	6.705.572	5.929.366	5.138.541	5.439.668	
	Agua (m ³)	-	-	-	-	-	
	Hielo (T)	4.674	4.984	3.903	4.566	3.891	
PESCA	Moluscos (kg)	339.427	228.176	190.512	151.281	185.867	
	Crustáceos (kg)	124.892	172.634	101.345	109.617	122.697	
	Peces (kg)	6.498.600	6.047.655	5.739.674	5.908.825	6.107.372	
	Total (kg)	6.962.919	6.448.465	6.031.530	6.169.719	6.415.936	
	Valor 1ª venta	9.059.058,26	9.142.239,38	11.323.933,53	11.627.496,70	10.247.068,22	
BUQUES MERCANTES	CABOTAJE-INTERIOR	Número	1	8	7	4	19
		T.R.B.	133	6.698	2.471	532	2.573
	EXTERIOR	Número	-	-	-	-	-
		T.R.B.	-	-	-	-	-
EMBARCACIONES PESCA	Número	44	45	41	45	46	
	T.R.B.	1.133	1.185	1.143	1.143	1.143	

Como puede observarse en la tabla, la actividad comercial prácticamente ha desaparecido. El número de buques que han utilizado el puerto en los últimos años, ha sufrido altibajos, aunque ningún año la cantidad de buques ha sido significativa, siendo todo el tráfico de cabotaje.

Con respecto al avituallamiento, la evolución también es decreciente, reduciéndose prácticamente a la mitad entre el año 2002 y 2003.

No obstante, el sector comercial posee un potencial elevado de crecimiento, debido a la política de la Unión Europea en materia de transporte.

El objetivo de la política común de transporte es lograr una considerable movilidad para responder a un crecimiento económico sostenible.

El “*Libro Blanco, la política europea de transportes de cara al 2010*”, pone de manifiesto la congestión que existe en algunos ejes viales y ferroviarios europeos, y se propone, entre las soluciones para corregirlo, el fomento del transporte marítimo a través del transporte intermodal. Por ello, la Unión Europea da prioridad al Transporte Marítimo de Corta Distancia¹.

Por otra parte, el carácter periférico de la Comunidad Valenciana dentro de la Unión Europea, agudizado con la incorporación de países del Este, hace de la mejora de la competitividad del transporte uno de los ejes clave de su política de desarrollo.

En este contexto, el fomento del Transporte Marítimo de Corta Distancia se presenta como una oportunidad para consolidar a nuestra Comunidad como una de las plataformas logísticas líderes del Mediterráneo.

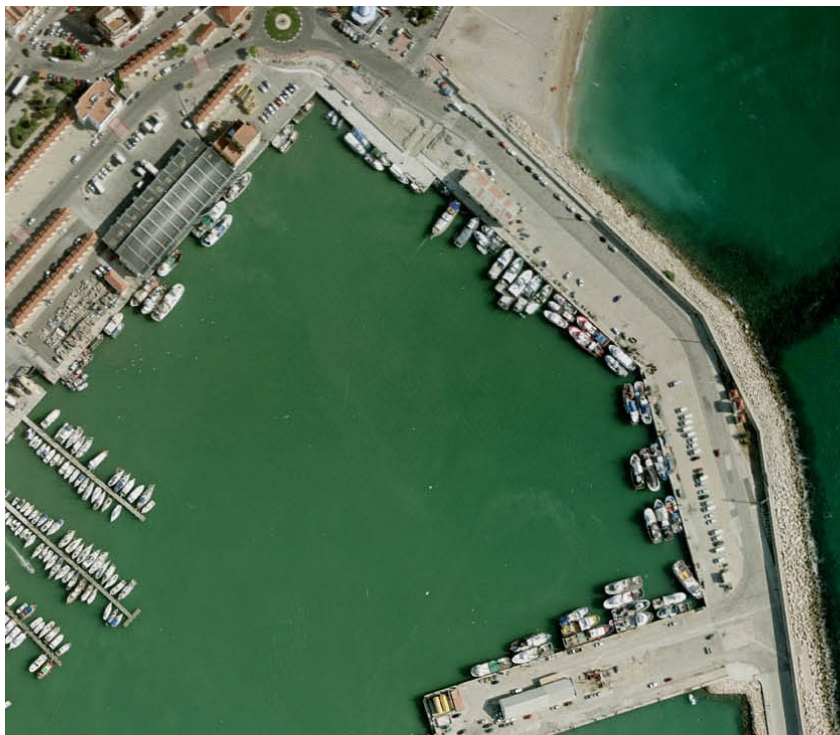
Se abre de esta forma la posibilidad de que el puerto de Vinaròs tome parte en la consolidación de la Comunidad Valenciana como plataforma logística del Mediterráneo, a través de su introducción en la cadena intermodal de transporte favorecida por:

¹ El Transporte Marítimo de Corta Distancia o cabotaje marítimo se define como el transporte marítimo de mercancías y pasajeros que está integrado en la cadena intermodal de transporte y cuyos puertos de origen y destino se hallan en Europa o un país del entorno próximo.

- la previsión de una excelente comunicación con las redes de transporte terrestre, introducidas por el plan general de Vinaròs, que prevé entre sus actuaciones la mejora de los accesos al puerto, tanto por carretera como por ferrocarril.
- el gran tamaño del puerto de Vinaròs, permite establecer reservas para los usos potenciales no presentes en la actualidad, o con poca presencia, como es el comercial.

3.6. Instalaciones pesqueras

El puerto de Vinaròs cuenta con una importante actividad pesquera, que hoy se desarrolla en los muelles de Levante y de Ribera. En el muelle de Levante se dispone de la antigua lonja que se utiliza como almacén de cajas.



Además la zona pesquera cuenta con lonja, casetas de pescadores, que incluye las oficinas y superficies destinadas a tendadero de redes, fábrica de hielo y almacén frigorífico. La superficie destinada a los equipamientos pesqueros puede verse en la tabla que se muestra a continuación:

Lonja	Casetas de pescadores		Tendadero de redes		Fábrica de hielo	Almacén frigorífico
	m ²	número	m ²	m ² cubierto	Tn/día	Tn
861	1.950	79	1.399	0	50	150

El volumen de la actividad pesquera se considera estable, y con perspectivas de no incremento, por las normativas de protección a las especies marinas. La siguiente gráfica corrobora la situación de estabilidad señalada en este epígrafe:

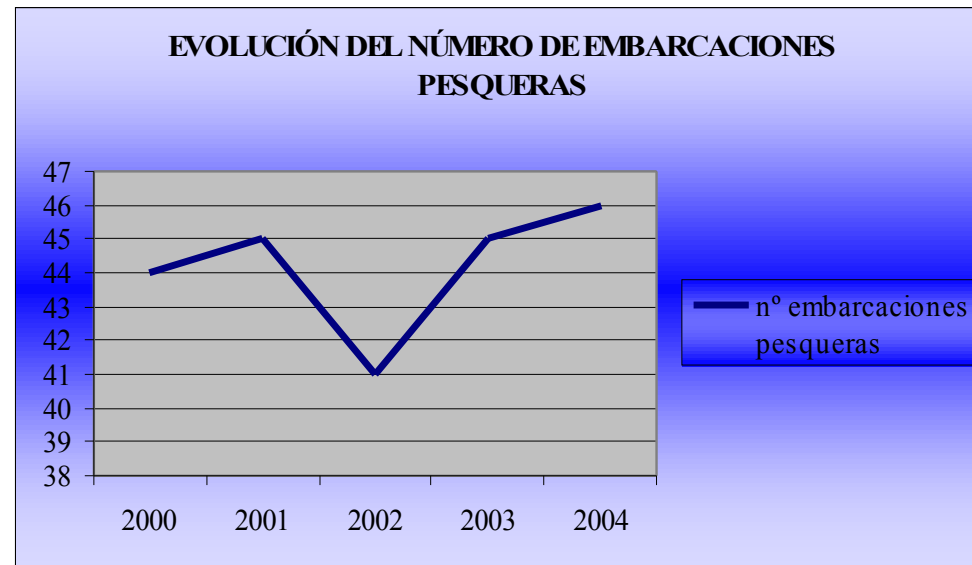


Como se puede observar el volumen anual de capturas se mantiene estable en torno a las 6.000 T.

La estabilidad a la que ha llegado el sector pesquero en el puerto de Vinaròs es común a todos los puertos de la Comunidad Valenciana. Esto es reflejo de la problemática que afecta de forma común y global a todo el sector pesquero del mediterráneo español. Su evolución en la década 1990-2000 presenta nítidos síntomas de estancamiento, si bien en los últimos años se puede atisbar una cierta recuperación como resultado de la adaptación a los fuertes condicionantes impuestos y al efecto regenerador de los paros biológicos realizados.

La reconversión de la flota para adaptarse a las directrices comunitarias y a las restricciones en los caladeros está provocando un descenso global del número de embarcaciones, aunque manteniendo el nivel de capturas. Este hecho refleja que, tras los años de crisis aguda del periodo 1996-1998, se está logrando una mejor rentabilidad de las operaciones, potenciada en parte por las ayudas de tipo oficial y comunitario conseguidas En el siguiente gráfico

puede observarse la evolución del número de embarcaciones, en el puerto de Vinaròs en los últimos años:



Como se puede observar, el número de embarcaciones pesqueras se mantiene estable en torno a las 45 embarcaciones, con algún altibajo.

En la actualidad, según datos facilitados por la Cofradía de Pescadores, el puerto de Vinaròs cuenta con una flota base o permanente de 39 barcos con esloras comprendidas entre los 28 y 6,5 m. De éstos, 18 son de arrastre, 3 son de cerco, y 18 de trasmallo. La suma de las esloras de estas embarcaciones asciende a un total de 615 m.

Hay que destacar la presencia de una importante flota externa de cerco, con esloras comprendidas entre 20 y 25 m, que satura las posibilidades de funcionamiento con las instalaciones actuales.

Aunque no ha sido precisada la punta de embarcaciones que piden entrada a puerto, se estima que la suma de las esloras del total de estas embarcaciones asciende a 600 m. El incremento de embarcaciones pesqueras debido a la flota externa se produce en los meses de febrero a noviembre.

Para determinar la suficiencia o no de las superficies de infraestructuras y equipamientos destinadas al uso pesquero se han aplicado los criterios de dimensionamiento establecidos en el Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana de 1989.

Los índices de dimensionamiento que se estiman recomendables según la propuesta de Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana de 1989 son los siguientes:

SERVICIO	INDICE SIGNIFICATIVO	VALOR RECOMENDADO
Longitud de muelles	ml/T.R.B. de flota	0,175
Casetas pescadores	m ² /T.R.B. de flota	0,66
Tendedero de redes	m ² /T.R.B. de flota	2,50
Lonja contratación	m ² /Tn. captura	0,50

Estos valores se obtuvieron a partir del análisis de la situación existente en puertos cuyos servicios se consideraban adecuadamente dimensionados, junto con elaboraciones teóricas basadas en las condiciones de funcionamiento de los servicios. Aplicando estos estándares al caso particular del puerto de Vinaròs, se obtiene lo siguiente:

- La longitud de muelles pesqueros es de 440 m, que supera el valor recomendado, pues se obtiene un ratio de 0,39 muelle/T.R.B. flota, frente al valor recomendable de 0,175.
- La superficie de tendedero de redes que es de 1.339 m², supone un déficit sobre el valor recomendable del Plan de 3.224 m².
- La superficie de lonja también presenta un déficit, mientras que las casetas de pescadores presentan unos coeficientes ajustados a los valores del plan.

Indicadores Plan de Puertos 1987				
	INDICADOR	VALORES ACTUALES	VALORES PLAN	CONCLUSIONES
Longitud de muelles (m)	m.l. muelle/ T.R.B. flota	440	198	241
Superficie de Lonja (m2)	m2 lonja/ Tn capturas	861	3224	-2363 DÉFICIT
Casetas de pescadores (m2)	m2 casetas/ T.R.B. flota	1.605	748	857
Tendido de redes (m2)	m2 tendido/ T.R.B. Flota	1.399	2.832	-1.433 DÉFICIT

Como se puede observar, el índice correspondiente a la longitud de muelles, únicamente tiene en consideración el TRB de la flota base. Dado que en el puerto de Vinaròs la flota externa es muy numerosa, en este caso, se considera que el citado índice no es muy fiable.

Por ello, se ha calculado aproximadamente la longitud total necesaria de muelle, atendiendo a la suma de esloras totales, que nos dará un valor no preciso, aunque más fiable.

Suma total de esloras de la flota base: 615 m

Suma total de esloras de la flota base: 600 m

Suma total de esloras de la flota pesquera: 1.215 m

Suponiendo las embarcaciones abarloadas de a tres y unas pérdidas de longitud 15% entre embarcaciones longitudinalmente, se obtiene que la longitud teórica necesaria de muelle es de:

Longitud teórica necesaria de muelle: $1.215 * 1,15/3 = 465$ metros

A este valor habría que adicionar las pérdidas de longitud de muelle que se producen cuando el muelle no está constituido por una única alineación, sino que existen ángulos en la dársena, como es habitual. (se estima que se pierden 30 m.l. de muelle por cada ángulo en dársena)

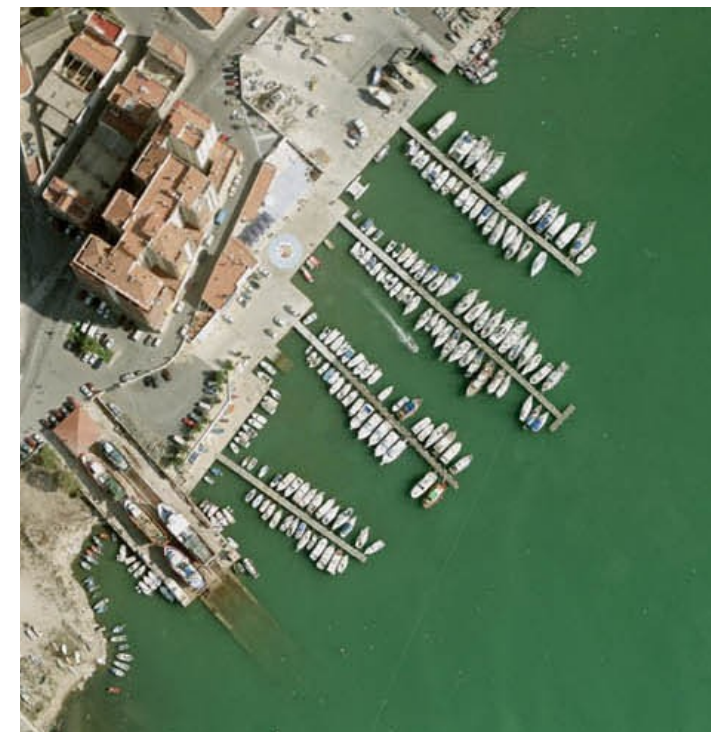
El valor necesario de longitud de muelle obtenido de esta forma, superaría el obtenido mediante la aplicación de los estándares del Plan de Puertos, lo que confirma la situación real de saturación de las instalaciones que existe.

3.7 Instalaciones Náutico – Deportivas

El sector de la náutica deportiva, era hasta hace unos años poco accesible para la gran mayoría de la población. En los últimos años el grado de bienestar económico alcanzado y el gran desarrollo del turismo ha contribuido a que sectores como el de la náutica deportiva haya experimentado un excepcional aumento, de manera que, actualmente esta actividad es practicada por una parte significativa de la población.

La prestación de este servicio se realiza bien por empresas privadas en régimen de concesión o bien en las instalaciones de gestión directa de la Generalidad Valenciana.

En el puerto de Vinaròs, los amarres que existen son gestionados en régimen de concesión por el Club Náutico de Vinaròs, cuyas instalaciones se encuentran en el muelle de ribera, en la parte oeste del puerto.



Las instalaciones, cuentan con un total de 190 metros de muelle, en su mayoría paralelo a la costa, aunque con algún requiebro. Del muelle parten cuatro pantalanes en los que atracan las embarcaciones deportivas. El cuadro de amarres existente es el siguiente:

CUADRO DE AMARRES	
Eslora	Amarres
8	103
10	80
15	16
TOTAL	199

La superficie de tierra es de aproximadamente 7.500 m² y la de agua de 17.000 m².

Aunque el sector de náutica deportiva ha experimentado un gran auge en los últimos años, en el puerto de Vinaròs este sector no se ha consolidado debido principalmente a dos factores:

- falta de infraestructuras;
- las infraestructuras que existen están obsoletas

Además la ordenación de la zona es deficiente, presentado un aspecto caótico.

Otras actividades deportivas y de ocio complementarias como son buceo, piragüismo, vela, cruceros chárter, golondrinas, etc..., también han experimentado un fuerte crecimiento en los últimos años, debido a la disponibilidad de tiempo de ocio, recursos económicos y a la creciente demanda del turismo activo-deportivo. Sin embargo en el puerto de Vinaròs no existe ninguna instalación que preste este tipo de servicios.

Todos estos aspectos constituyen claramente una debilidad para el puerto de Vinaròs, si además se añade la circunstancia (avalada por estudios realizados para la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas de la Generalidad Valenciana) de que la demanda de puntos de amarre, como mínimo duplicará la actual oferta en el año 2012, en el total de la Comunidad Valenciana.


Concluyendo, el sector náutico deportivo tiene un potencial elevadísimo, que en el puerto de Vinaròs no se está aprovechando, estando infrautilizado. Sería necesario llevar a cabo ciertas actuaciones tanto de mejora, para conseguir un estado de funcionalidad adecuado, como de ampliación, para adaptarse las actuales demandas del sector.

3.8. Áreas técnicas

La zona industrial se sitúa de forma fragmentada en la zona del dique de poniente, existiendo pequeño varadero, apoyado en el muelle de Ribera con una superficie de 2.000 m², y un astillero, cuya concesión ha caducado, apoyado en el dique de Poniente y con una superficie de 400 m².

Cabe decir, con respecto a la ubicación actual de este sector, que no es la más adecuada, ya que en el desarrollo de las actividades características de estas áreas, se emiten ruidos y olores, por lo que se debe procurar alejarlas de la trama urbana. Por otra parte deben estar en zonas de fácil acceso y próximas a la demanda.

En lo que respecta a la evolución de este sector, ha experimentado un importante cambio en



	FECHAS			
	Concesión	Inicio	Plazo (meses)	
Construcción mantenimiento embarcaciones	17/02/00	29/02/00	180	
Pesquero	20/03/03	21/03/03	59	
	18/11/02	06/12/02	36	
	25/07/03	24/06/03	36	
Suministro	03/06/81	01/07/81	480	
	07/01/02	14/01/03	36	
Deportivo	10/03/98	11/03/98	120	
Otros	14/04/94	14/07/94	360	
Servicios generales	17/12/97	20/12/97	120	
Ocio	Resto	15/07/02	04/05/02	60
	Bar-	15/07/02	23/06/02	60

los últimos años, ya que ha pasado de ser un sector con vocación de barcos de pesca

fundamentalmente, a dedicarse preferentemente a las embarcaciones deportivas, debido por una parte a la estabilización del sector pesquero, y por otra, al auge del sector náutico deportivo. En cuanto a la previsible evolución, la demanda del sector seguirá creciendo, siguiendo una evolución paralela al de la náutica deportiva (sector al que fundamentalmente atienden).

3.9. Concesiones actuales

En la tabla siguiente se recogen las Concesiones y Autorizaciones vigentes en el puerto de Vinaròs a fecha de junio de 2005, con expresión de fecha de inicio y plazo. La ubicación de estas concesiones se muestra en el plano nº 6.

4. CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Los criterios básicos empleados para la ordenación del espacio portuario han sido:

1. Secuencia de Usos

Ordenar las actividades portuarias situando los usos mas públicos en la proximidad del paseo y la población, y los usos menos públicos (como la actividad pesquera, y la industria) alejados de los recorridos peatonales.

2. Circulación rodada

Diferenciar un área para la circulación de tráfico pesado en directa conexión con la C/Febrer de la Torre, y crear un sistema de circulación interna al puerto, que tenga un uso flexible en función de la hora, del día de la semana, y el período del año.

3. Senda del mar

Fomentar la prolongación del Paseo Marítimo hacia el sur, garantizando el factor de continuidad peatonal, a lo largo de la costa valenciana.

4. Playa de parking

Se disponen zonas de parking específicas para cada uso, de tal forma que las explanadas se mantengan libres de vehículos. En concreto, las zonas de aparcamiento asignadas para uno de los sectores son las siguientes:

- se pretende que el sector pesquero estacione los vehículos junto a las casetas, debajo del paseo peatonal, pegado al dique sur
- los usos comerciales y turísticos estacionarán en la zona comercial

- los usuarios de la zona norte del puerto estacionarán sus vehículos detrás de la zona de restauración,
- por último, los usuarios del puerto deportivo está previsto que estacionen debajo de la plataforma central, evitando que por su posición estratégica en el centro de la dársena aparquen en la superficie.

5. Topografía

Se diferencian dos cotas principales en el ámbito del puerto:

- el nivel de la ciudad (+3m) por el que circulan peatones en la zona de restaurantes y comercial, y el espacio de desahogo frente a la plaza de toros,
- y la cota de circulación interna del puerto que conecta todas las áreas funcionales del puerto, tanto a nivel rodado como peatonal.

6. Especialización de muelles

La configuración resultante de este proyecto creará una clara estructura urbana, con un eje paralelo a la costa y tres muelles perpendiculares. Cada muelle permite el desarrollo principal de una función, para la cual habrá que construir la volumetría necesaria.

5. PROPUESTA DE ZONA DE SERVICIO

Según la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Plan de Utilización de Espacios Portuarios es el instrumento de ordenación adecuado para la realización de la propuesta de la nueva zona de servicio portuaria. Por tanto, corresponde al presente documento proponer una delimitación para la Zona de Servicio terrestre, y para la Zona de Servicio de agua.

En el plano nº 12 queda reflejada la zona de servicio. La zona de servicio que se propone, queda plenamente integrada bajo la delimitación que el Plan General de Ordenación Urbana establece para el “Sistema de Comunicaciones Portuario” por lo que no debe presentar interferencias con la planificación urbana.

El cuadro de las coordenadas de los puntos que definen la zona portuaria son los siguientes:

6. DISTRIBUCIÓN POR ÁREAS DE LA ZONA PORTUARIA

Una vez determinada la problemática sectorial y general existente en el puerto de Vinaròs, así como la previsible demanda de cada uno de los sectores presentes en el puerto, y determinado los criterios generales de ordenación, se han elaborado varias alternativas de ordenación de usos y áreas, acordes a los objetivos buscados.

Entre las alternativas planteadas se ha considerado una solución intermedia entre ellas. Esta solución queda plasmada en el plano nº 8: Solución Propuesta. La descripción que se realiza a continuación se refiere a la solución propuesta.

La zona terrestre delimitada en este documento está configurada por ocho áreas para las que se proponen distintos usos. Se citan a continuación los usos asociados a cada una de estas áreas, y se comenta, someramente, lo que se pretende con las actuaciones a realizar en cada una de ellas. En el punto siguiente se realizará un análisis pormenorizado de cada una de las áreas, y las actuaciones previstas.

LÍNEA ZONAPORTUARIA PROPUESTA		
Punto	Coordenada X	Coordenada Y
M-49	285.497,4529	4.482.301,9765
ZP-1	285.516,3000	4.482.293,5156
ZP-2	286.109,1045	4.481.702,4312
ZP-3	286.266,2840	4.481.907,0002
ZP-4	286.357,2233	4.482.301,8989
ZP-5	286.320,1415	4.482.621,0407
ZP-6	286.283,7662	4.482.700,1513
ZP-7	286.164,9500	4.482.775,4300
M-73	286.094,1964	4.482.820,4930

Las áreas propuestas por el presente documento, con las que quedará configurada la zona de servicio terrestre del puerto de Vinaròs, son las siguientes:

Área 1: Asociada al uso turístico-recreativo. Está situada en el entorno de la playa colindante con el puerto al sur del mismo. Se pretende consolidar su actividad turística, constituyéndose como la zona una atracción turística, al final del recorrido del puerto.

Área 2: Asociada al uso pesquero, se pretende consolidar la actividad pesquera desarrollada en la actualidad, dotando al sector de unas instalaciones adecuadas y suficientes.

Área 3: Ligada al uso industrial, lo que se pretende es potenciar y consolidar la actividad, mejorando su ubicación, así como otros aspectos que en la actualidad son deficientes.

Área 4: Asociada al uso náutico-deportivo, interesa crear un punto de acceso al mar independiente del Club Náutico, como solución alternativa a la satisfacción parcial de la elevada demanda del sector.

Área 5: relacionada con el uso náutico-deportivo, se pretende aumentar la calidad de las instalaciones existentes en la actualidad, así como aumentar la oferta de amarres.

Área 6: destinada al uso terciario, se plantea como elemento articulador entre la ciudad y el puerto. En dicha área también se ubicaría el edificio de servicios generales portuarios.

Área 7: Asociada al uso terciario, se pretende fomentar en la zona la relación puerto-municipio, por su proximidad por un lado a la trama urbana, y por otro lado a la playa.

Área 8: se propone dejar esta zona de reserva, de manera que en el futuro pueda recoger las instalaciones que requiera el puerto de Vinaròs.

7. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA

La zona de servicio terrestre propuesta en el presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios incluye ocho áreas, cada una destinada a un uso.

En el presente capítulo se acomete el análisis pormenorizado de cada área. La descripción gráfica de las mismas con los usos asignados a cada una de ellas se proporciona en el Plano nº 8: Solución Propuesta.

ÁREA 1

El Área 1 de, aproximadamente 10.900 m², está situada en el entorno de la playa situada al Sur del Puerto. Esta zona ha sufrido una reactivación de su actividad turística, debido a la presencia de un hotel cercano. Por ello, el uso a que se destina el área 1 estará relacionado con el turístico-recreativo. Se pretende en esta zona consolidar y reforzar la actividad turística actual, constituyendo uno de los puntos de mayor atracción turística del puerto de Vinaròs.

Las actuaciones concretas que se realizarán en la zona son la adecuación de accesos, construcción de un restaurante y dotación de actividades lúdicas y equipamientos de calidad.

ÁREA 2

Esta área cuenta con una superficie aproximada de 29.000 m² y está constituida por la dársena pesquera y superficies adyacentes relacionadas con la actividad. En su límite norte contacta con el muelle sur de la dársena deportiva. Al este queda limitada por la zona técnica y al sur la limita el contradique.

Mediante el traslado de la actividad pesquera a esta zona, se ha pretendido, por una parte, liberar el frente urbano portuario, y por otra parte, dotar al sector pesquero de Vinaròs de

una mayor superficie, para albergar las infraestructuras y equipamientos necesarios para el desarrollo óptimo de esta actividad.

Esta zona estará constituida en su mayoría por terrenos de nueva creación, obtenidos mediante el relleno de la parte interior del contradique. El resultado de esta actuación será la creación de una nueva plataforma de capaz de albergar todas las nuevas instalaciones, necesarias para absorber la importante flota externa, dándose el hecho además, de que los puestos cercanos no poseen capacidad para acogerla.

Las características técnicas básicas de la nueva zona pesquera son las siguientes:

- Longitud de muelle: 560 m
- Superficie lonja: 2.700 m²
- Superficie casetas: 1.000 m²

Además estará dotada de fábrica de hielo e instalaciones y servicios complementarios para el adecuado desarrollo de la actividad.

ÁREA 3

Para el Área 3, de aproximadamente 24.000 m², se propone el uso industrial. Constituida en gran parte por terrenos de nueva creación, se ubica en el extremo del contradique, lindando por el oeste con el área de actividad pesquera y por el sur con el punto de acceso al mar.

Se pretende concentrar en esa zona, la más alejada del entramado urbano, toda la actividad industrial del puerto, en la actualidad desarrollada en un pequeño varadero situado en el muelle de ribera.

Se amplía la superficie destinada actualmente a este sector, de manera que se subsanen las carencias que hoy en día se detectan y se pueda atender a la previsible demanda que se generará con la ampliación del número de embarcaciones deportivas en el puerto.

Está previsto que el nuevo varadero disponga de naves modulares para una marina seca y, las instalaciones necesarias para la realización de pequeñas reparaciones

ÁREA 4

Cuenta con una superficie aproximada de 9.000 m² y su uso está relacionado con el náutico-deportivo. Se ubica en el extremo del contradique, limitando al norte con el área pesquera y al este con el área 3 de ampliación de uso industrial.

Aprovechando la ampliación del contradique, se dispone en su cara exterior una plataforma, como espacio para otras actividades náuticas de recreo, de cómodo acceso al mar, sin interferir en la dársena interior y dotado con rampa y grúa para barcos ligeros, y edificios de servicios complementarios.

El objetivo de dicha zona es dotar al puerto de Vinaròs de un punto de acceso directo al mar, es decir, un espacio público adecuado para la práctica de actividades náuticas actualmente en auge, pero sin embargo sin disposición en el puerto de las instalaciones adecuadas para su práctica, como: vela ligera, buceo o piragüismo.

ÁREA 5

El Área 5, situada en la zona norte del puerto de Vinaròs, cuenta con una superficie de tierra de 11.000 m² aproximadamente. Se ha previsto en esta zona la ubicación de la zona náutico deportiva.

La finalidad de este espacio es dotar a Vinaròs de un puerto deportivo de calidad que incluya sus equipamientos y edificaciones asociadas para el buen desarrollo de este tipo de actividades, ampliando de igual manera el número de amarres actualmente existentes, y con ello satisfaciendo la demanda de los mismos de forma parcial.

Para dotar a la nueva instalación deportiva de mayor seguridad, sin mermar la accesibilidad, se ha previsto la creación de un espigón central de 200 m de longitud y 30 m de ancho del que parten los pantalanes flotantes. Con esta ordenación se puede dar acogida a un total de 470 embarcaciones, aproximadamente, con esloras comprendidas entre los 8 y 15 metros.

Se prevé construir, en el extremo del espigón central, el Club Náutico que debería ser un edificio singular capaz de poder albergar diversos usos.

ÁREA 6

Aprovechando la desaparición de las instalaciones pesqueras se aprovecha para crear un frente urbano que integre el puerto con la ciudad, así como una salida natural a la dársena del puerto que no interfiera con otras actividades. Este espacio es especialmente privilegiado dado que tiene un buen acceso desde la periferia y está próximo al centro.

El frente urbano tiene una longitud de 255 metros, con una superficie disponible de 8.500 m² que sería objeto de estudio para la ordenación e implantación de actividades naturales del sector terciario con la dotación de espacios lúdicos y comerciales, que eleven el atractivo turístico del puerto.

Se ubica en la parte trasera del muelle de ribera, lindando con el vial longitudinal y paseo que recorren el puerto.

Se propone en esta zona, la creación de un edificio multifuncional, que actúe como elemento articulador entre la ciudad y el puerto. Se prevé la creación de un parking en el edificio para absorber la necesidad de estacionamiento generada por la afluencia al mismo.

Asimismo, aprovechando la nueva ordenación del muelle de ribera, se propone utilizar una superficie de 750 m² como nuevo espacio público, donde se instalará un edificio de servicios portuarios que podrá albergar otras actividades.

ÁREA 7

El área 7, de aproximadamente 2.500 m², se ubica en el extremo norte del espacio portuario y dada su proximidad al paseo marítimo es la zona idónea para la construcción de edificios de ocio y restaurantes.

Por ello se propone destinar dicha superficie al sector terciario.

ÁREA 8

Esta área, que comprende parte del muelle de levante y el muelle transversal, cuenta con una superficie de 12.000 m² aproximadamente.

No se ha designado a esta zona un uso específico, ya que se pretende reservar en previsión de necesidades futuras de superficie.

Es previsible que acoja instalaciones cuyos sectores de demanda son crecientes, y lo serán más en un futuro, como son:

- en lo referente a otras actividades náuticas de recreo la posibilidad de amarre en el muelle de cruceros chárter o golondrinas
- en lo referente al tráfico comercial, la posibilidad de que el puerto de Vinaròs tome parte en la consolidación de la Comunidad Valenciana como plataforma logística del Mediterráneo, a través de su introducción en la cadena intermodal de transporte.

La actuación en ésta área a corto plazo, contemplaría la adecuación de la plataforma actual del muelle.

8. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

Además de las actuaciones detalladas en el apartado anterior, se plantean otras, complementarias a las anteriores, pero en ningún caso menos importantes, ya que son imprescindibles para conseguir la completa operatividad y funcionalidad del puerto de Vinaròs.

Entre estas actuaciones se encuentran las siguientes:

1. MODIFICACIÓN DE CONTRADIQUE Y EXPLANADA

Esta actuación comprende la modificación del contradique en su última alineación, con la demolición y construcción de un nuevo dique retranqueado hacia el exterior, con el fin de incrementar la zona de servicio del puerto para la implantación de un punto de acceso al mar y una nueva área técnica.

2. ORDENACIÓN Y URBANIZACIÓN GENERAL DEL DIQUE Y ZONA DE RIBERA

Todas las actuaciones anteriores irán complementadas con la urbanización general y adecuación de las instalaciones del puerto, diferenciando un área para la circulación del tráfico pesado en directa conexión con la C/ Febrer de la Torre y creando un sistema de circulación interna al puerto, que tenga un uso flexible. Se incluye el establecimiento de un paseo peatonal exclusivo a lo largo del área de ribera y dique de Levante

3. ACTUACIONES DE MEJORA DE SERVICIOS GENERALES

Comprende la mejora de las instalaciones contraincendios, implantación de control de accesos e iluminación del puerto, recuperación del pavimento de piedra del dique de Levante.

4. ACTUACIONES VARIAS

Esta actuación recoge fundamentalmente la implantación de puntos limpios para la recogida de residuos y la aplicación del convenio MARPOL.

Por último y como continuación de la actuación correspondiente al área 6, de regeneración del frente portuario, se aprovecharía para la REMODELACIÓN DE LA PLAZA situada en la parte trasera del frente portuario, de manera que recoja la conexión de las futuras avenidas propuestas por el Ayuntamiento de Vinaròs.

9. ACTUACIONES PROGRAMADAS. FASES

La ejecución de las actuaciones previstas en el puerto de Vinaròs, requiere la planificación previa de los pasos a seguir, ya que:

- La ubicación de la nueva marina deportiva está prevista en la zona norte del puerto, actualmente ocupada por las instalaciones pesqueras. Obviamente para ejecutar la nueva marina deportiva, es necesario reubicar previamente la zona pesquera.
- La nueva dársena pesquera se pretende ubicar en la parte sur del puerto. Esta superficie se encuentra ocupada en parte por un varadero, lo que hace necesario su desplazamiento previo.

En consecuencia, para acometer la ejecución de las actuaciones programadas, es necesario, definir previamente una planificación de actuaciones, que garantice en todo momento el mantenimiento de los servicios y actividades presentes en el puerto. La secuencia de los pasos a seguir para la consecución de este objetivo sería la siguiente:

1. El paso previo para la ejecución de la ordenación prevista en el PUEP es liberar el espacio ocupado por el actual varadero. De esta manera se genera el espacio necesario para iniciar la construcción de la nueva dársena pesquera.

Para liberar este espacio manteniendo los servicios proporcionados por el actual varadero, es necesario previamente construir la nueva zona técnica.

2. Una vez liberado este espacio se estaría en disposición de ejecutar la explanada del nuevo puerto pesquero según el proyecto constructivo “Nueva zona pesquera e industrial en el puerto de Vinaròs”.

3. El siguiente paso para adecuar completamente la zona pesquera de manera que se traslade toda la actividad pesquera a esa zona sería la construcción de la nueva lonja y edificaciones auxiliares para el desarrollo de la actividad.
4. A partir del traslado de la zona pesquera a la zona sur del puerto, puede iniciarse la construcción de la nueva marina deportiva.
5. A partir de la liberación del muelle de ribera, y si es necesario, simultáneamente a la construcción de la marina deportiva, se pueden empezar a ejecutar las zonas de ocio, el edificio de servicio generales y el paseo marítimo.

Durante la ejecución de la nueva zona deportiva se ha previsto que las embarcaciones que actualmente atracan en las instalaciones gestionadas por el Club Náutico de Vinaròs atraquen temporalmente en el muelle transversal del puerto.

Mediante esta secuencia de actividades, se mantiene en todo momento la operatividad de los servicios portuarios, consiguiendo la remodelación total del puerto, respetando los usos actuales, reubicándolos según las necesidades de cada sector.

En el apartado de planos quedan debidamente reflejadas las fases a seguir en la ejecución del presente plan.

A continuación se muestra un cuadro esquemático de la secuencia de actuaciones.

1. ADECUACIÓN ZONA DE PLAYA Y PUNTA

2. CONSTRUCCIÓN ZONA INDUTRIAL



Traslado zona industrial

3. CONSTRUCCIÓN ZONA PESQUERA



Traslado zona pesca
Traslado casetas de pescadores

4. CONSTRUCCIÓN PUERTO DEPORTIVO
EDIFICIO SERVICIOS MARÍTIMOS
1ª FASE DEL PASEO

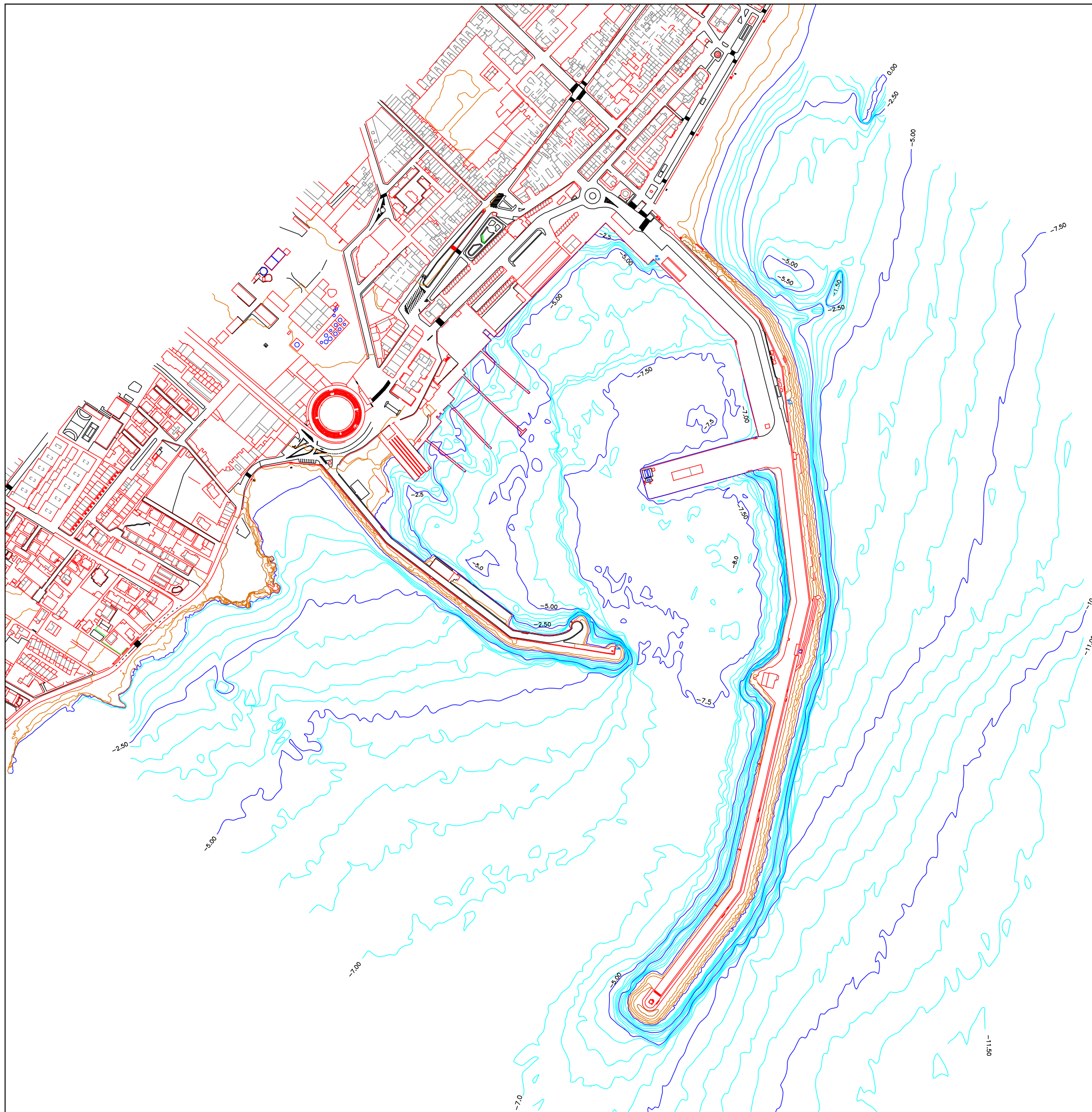



Traslado puerto deportivo

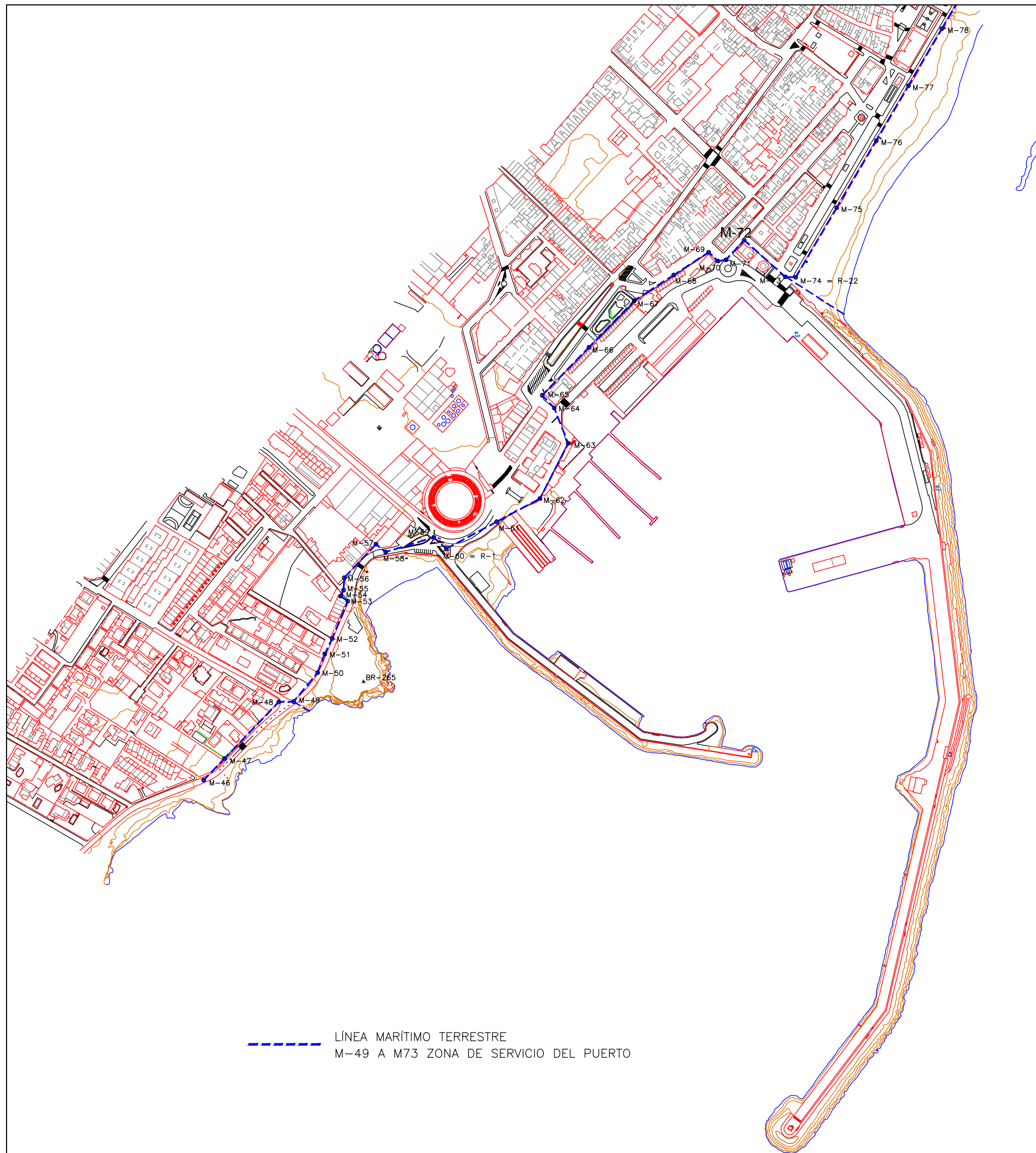
5. CONSTRUCCIÓN ZONA COMERCIAL Y PARKING
CONSTRUCCIÓN ZONA DE OCIO
FINALIZACIÓN PASEO

Con respecto a la secuencia de actuaciones se pueden hacer las siguientes consideraciones:

- 1) La 1ª fase: adecuación de la zona de playa y punta, puede solaparse e incluso retrasarse con respecto a las demás ya que su ejecución no afecta a ninguno de los sectores presentes en el puerto.
- 2) La 5ª fase relativa a la construcción de las zonas de ocio, puede solaparse y adelantarse, a otras actuaciones, una vez que la nueva zona pesquera se haya ejecutado.



 GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT			
DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES		SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRASTRUCTURA PORTUARIA	
TÍTOL-DISEÑACIÓ: <p style="text-align: center;">PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS</p> <p style="text-align: center;">PUERTO DE VINARÒS</p> <p style="text-align: center;">ESTADO ACTUAL Y BATIMETRÍA</p>			
INGENIERO			
NOMBRE			
N° DE PLANOL: 1	FITXER:	ESCALA : 1/5.000	DATA: JUNIO 2005



CUADROS DE COORDENADAS

LÍNEA MARÍTIMO TERRESTRE		
M-46	X = 285388.3107	Y = 4482209.7412
M-47	X = 285413.3958	Y = 448235.8692
M-48	X = 285479.3777	Y = 4482304.5990
M-49	X = 285497.4529	Y = 4482304.9765
M-50	X = 285526.5403	Y = 4482340.1682
M-51	X = 285535.1817	Y = 4482362.8833
M-52	X = 285544.1554	Y = 4482381.5673
M-53	X = 285563.1843	Y = 4482426.8810
M-54	X = 285554.5485	Y = 4482433.2400
M-55	X = 285558.0298	Y = 4482440.3540
M-56	X = 285558.8162	Y = 4482455.2948
M-57	X = 285597.3962	Y = 4482496.0669
M-58	X = 285609.0717	Y = 4482486.5986
M-59	X = 285667.4411	Y = 4482504.3221
M-60	X = 285682.6606	Y = 4482490.5884
M-61	X = 285743.8659	Y = 4482523.3264
M-62	X = 285796.4127	Y = 4482551.4205
M-63	X = 285830.6996	Y = 4482618.4266
M-64	X = 285813.6200	Y = 4482661.3700
M-65	X = 285799.1200	Y = 4482676.7400
M-66	X = 285855.8422	Y = 4482734.9412
M-67	X = 285910.8358	Y = 4482791.5958
M-68	X = 285958.6913	Y = 4482822.6789
M-69	X = 286001.1519	Y = 4482850.2633
M-70	X = 286012.4043	Y = 4482839.5605
M-71	X = 286022.2639	Y = 4482841.1777
M-72	X = 286044.2131	Y = 4482865.0695
M-73	X = 286094.1964	Y = 4482820.4930
M-74	X = 286106.8197	Y = 4482819.9715
M-75	X = 286156.5772	Y = 4482904.3462
M-76	X = 286204.6057	Y = 4482985.7894
M-77	X = 286243.6679	Y = 4483052.4167
M-78	X = 286284.2123	Y = 4483121.5810
M-79	X = 286311.2974	Y = 4483167.7703
M-80	X = 286344.8274	Y = 4483225.2356



GENERALITAT VALENCIANA
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES
 DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

SERVICI DE PLANIFICACIÓ
 I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

TÍTOL-DISEÑACIÓ:

PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

PUERTO DE VINARÒS

DELIMITACIONES ADMINISTRATIVAS ACTUALES

INGENIERO

NOMBRE

Nº DE PLANOL:

2

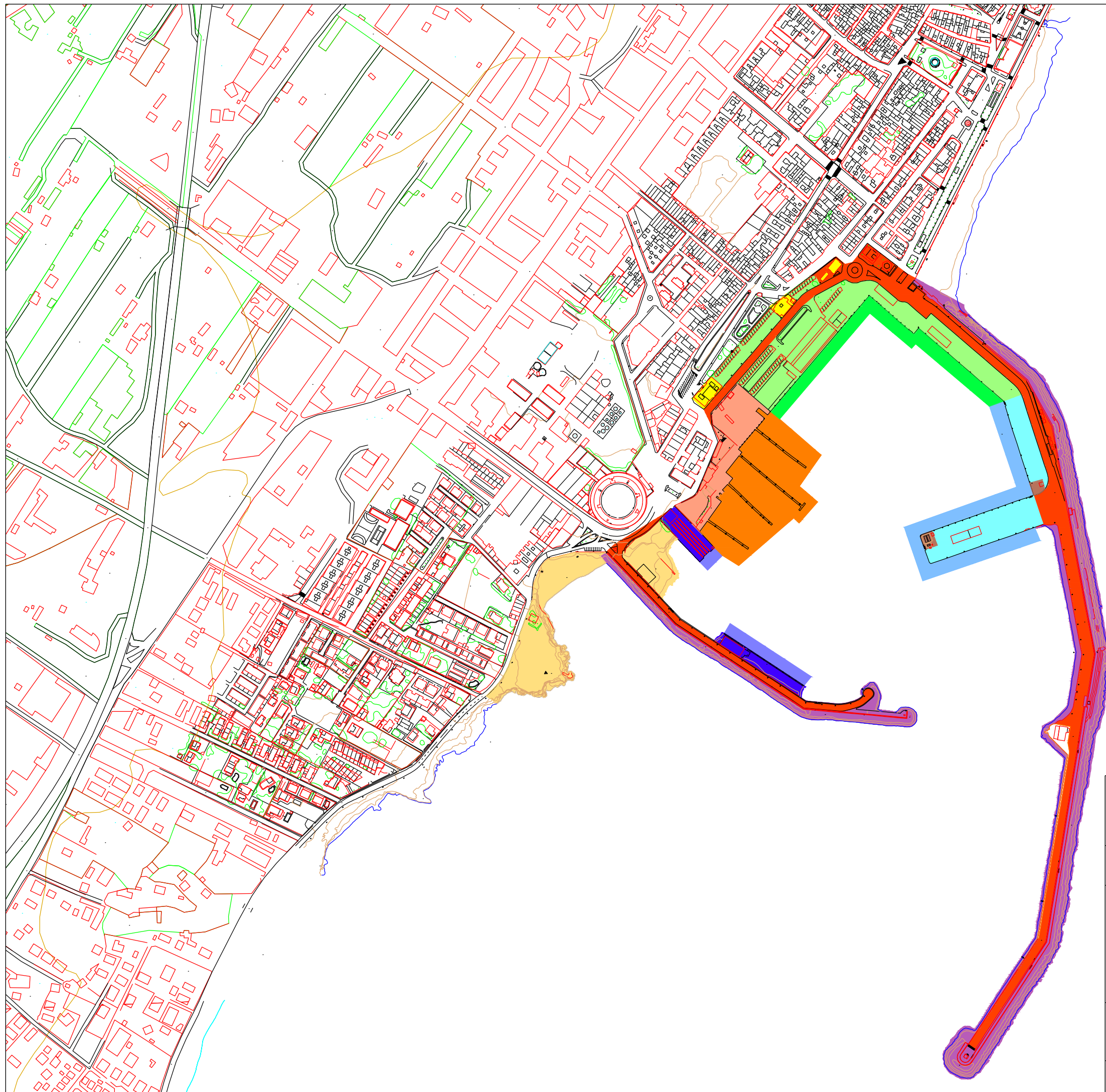
FITXER:

ESCALA :

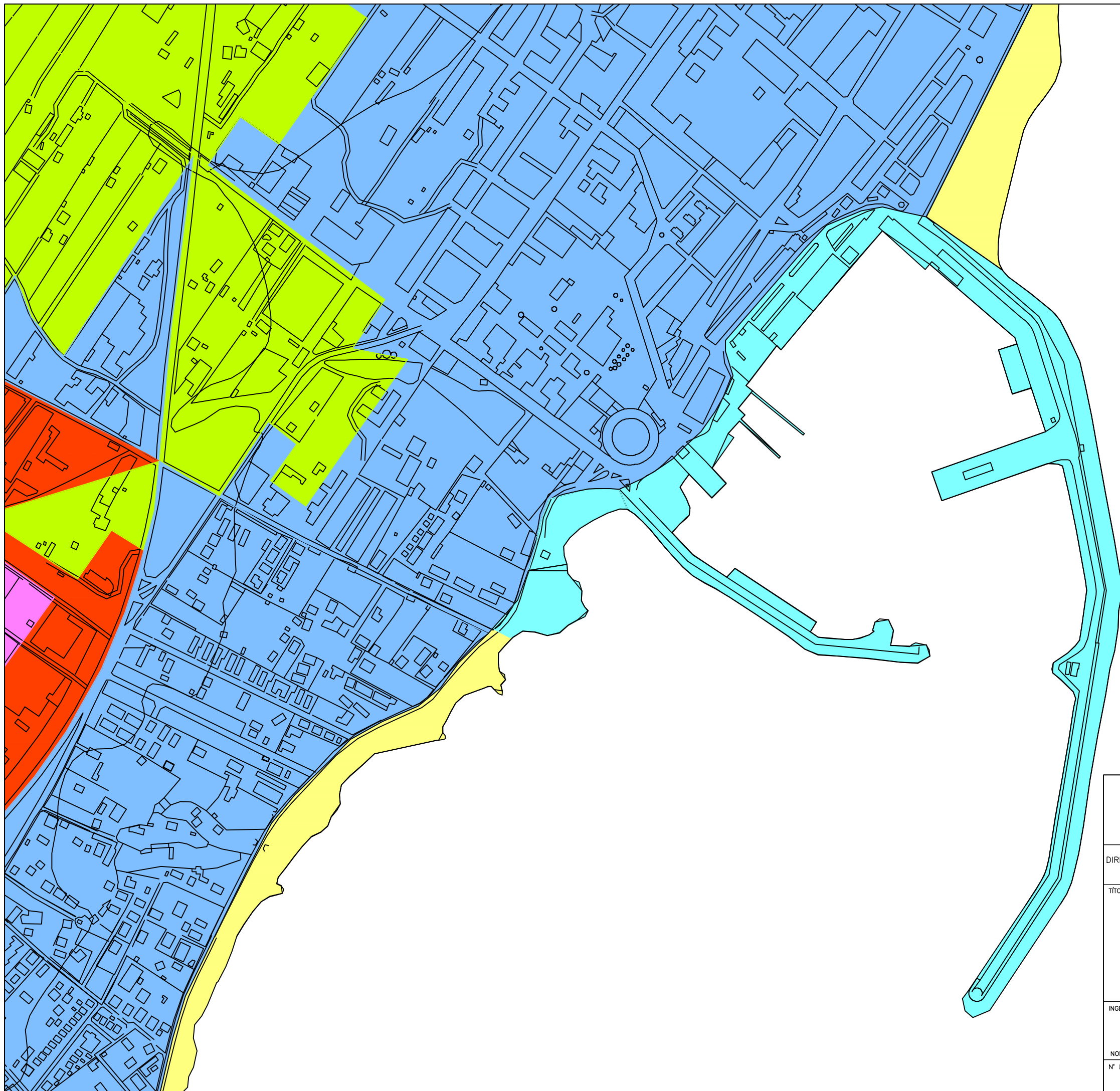
1/5.000







DATA:

JUNIO 2005



- Zona marítima comercial
- Zona terrestre comercial
- Zona marítima deportiva
- Zona terrestre deportiva
- Zona marítima pesquera
- Zona terrestre pesquera
- Zona marítima de reparación naval
- Zona terrestre de reparación naval
- Suministro de combustible
- Espacios de ocio
- Zona de servicios
- Urbanización, accesos
- Zona obras de abrigo
- Varios (sin uso asignado)



	SUELO URBANO - INFRAESTRUCTURAS
	SUELO URBANO - RESIDENCIAL
	SUELO URBANO - INDUSTRIAL
	SUELO URBANIZABLE - NO PROGRAMADO
	SUELO NO URBANIZABLE - COMÚN
	SUELO NO URBANIZABLE - PROTECCIÓN



GENERALITAT VALENCIANA
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES
 DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

SERVICI DE PLANIFICACIÓ
 I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

TÍTOL-DENOMINACIÓ:

PLAN DE UTILIZACIÓ DE ESPACIOS PORTUARIOS

PUERTO DE VINARÓS

PLANIFICACIÓ CIRCUNDANTE

INGENIERO

NOMBRE

Nº DE PLANOL:

4

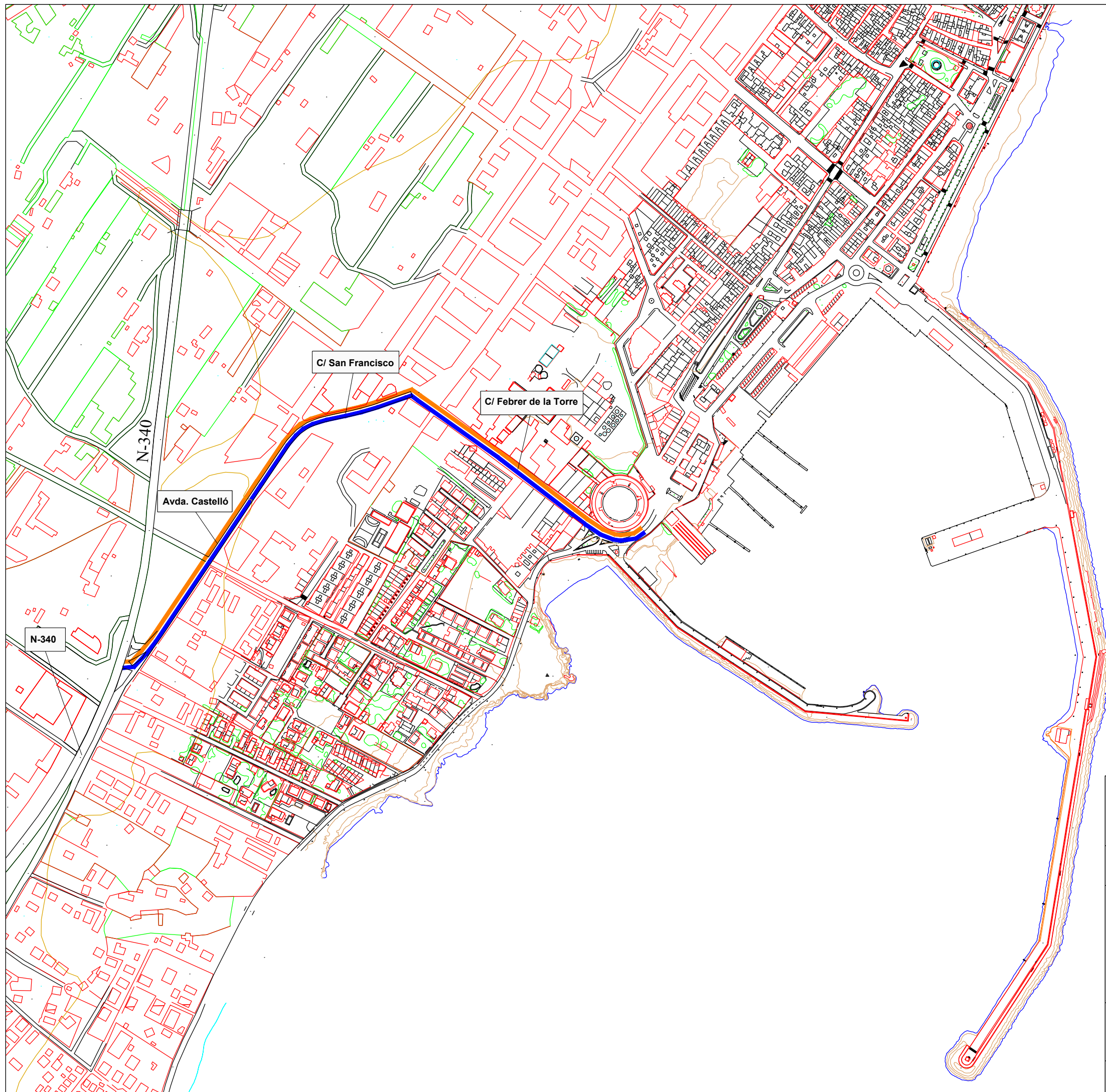
FITXER:

ESCALA :

1/5.000

DATA:

JUNIO 2005



— Itinerario de Salida
— Itinerario de Entrada



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES
 DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

SERVICI DE PLANIFICACIÓ
 I INFRASTRUCTURA PORTUARIA

TÍTOL - DESIGNACIÓ:

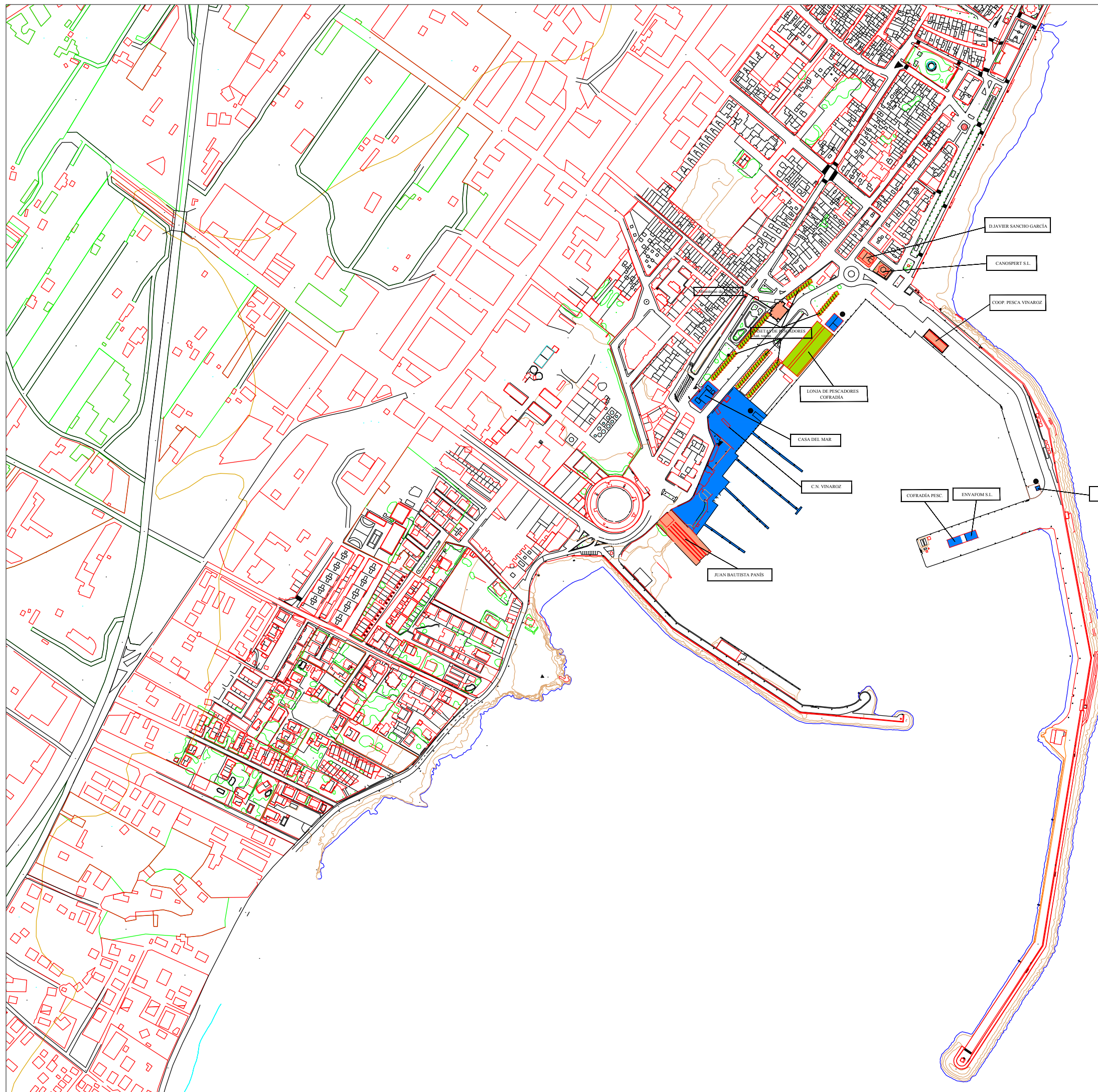
PUERTO DE VINARÓZ
 PROPUESTAS DE ORDENACIÓN
 ACCESOS ACTUALES

Nº DE PLANOL:
5

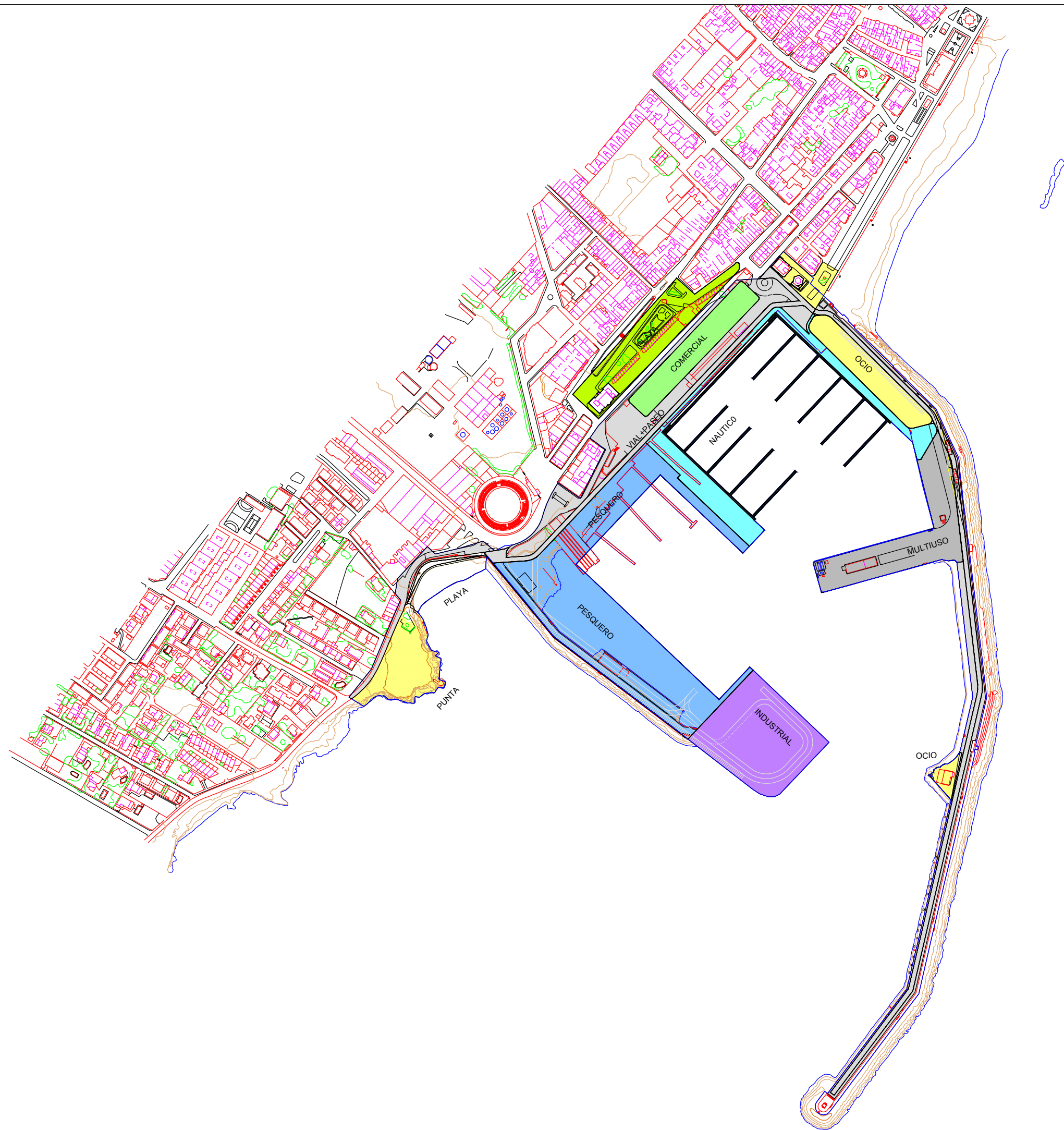
FITXER:

ESCALA :
 1:5.000

DATA:
 JUNIO 2.005



 GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'INFRASTRUCTURES I TRANSPORT	
DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES	SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRASTRUCTURA PORTUARIA
TÍTOL-DENOMINACIÓ: PLAN DE UTILIZACIÓ DE ESPACIOS PORTUARIOS PUERTO DE VINARÒS CONCESIONES	
INGENIERO	
NOMBRE	
N° DE PLANOL: 6	FITXER:
ESCALA : 1/5.000	DATA: JUNIO 2005



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES	SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
---	--

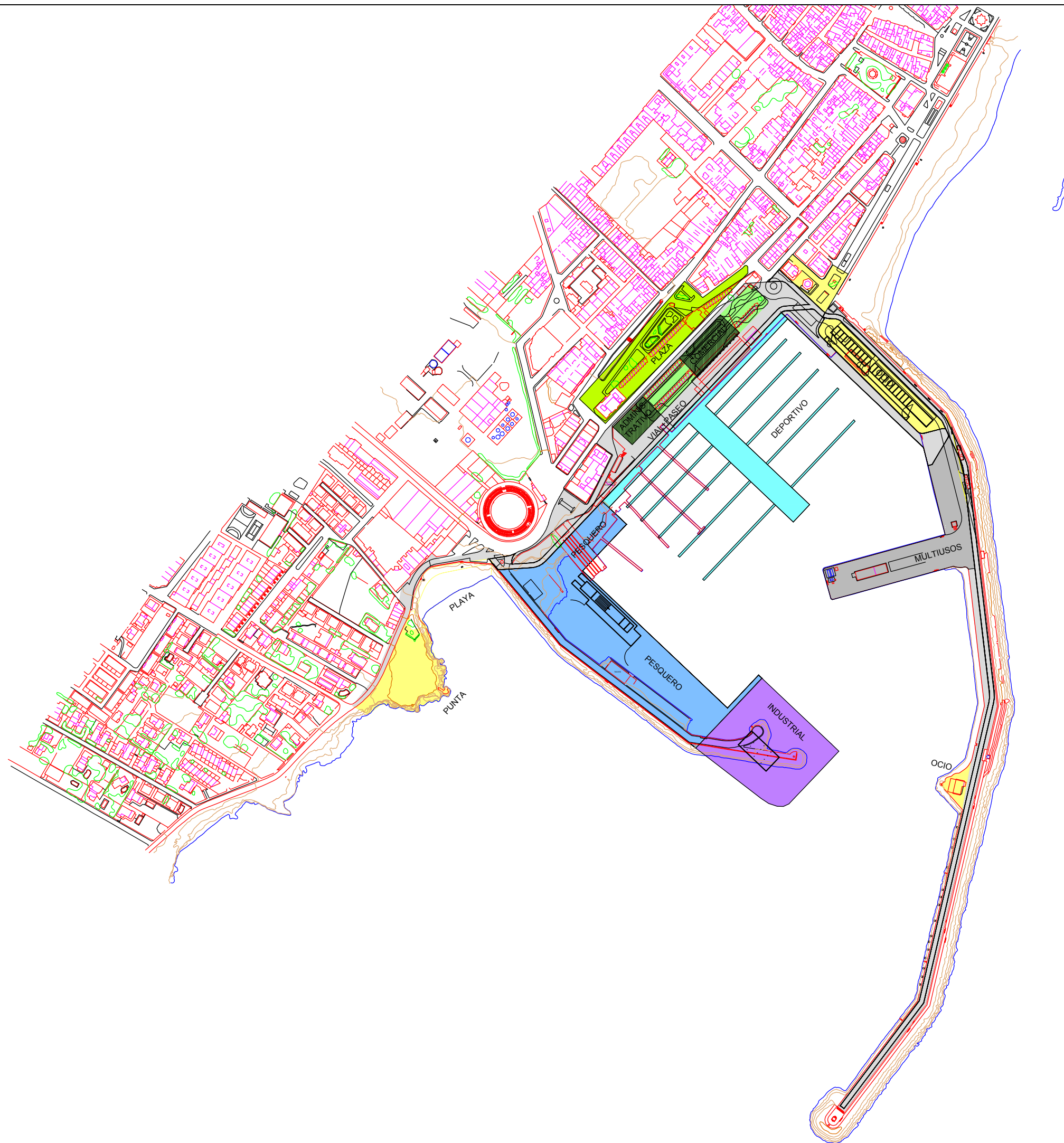
TÍTOL-DISENACIÓ:

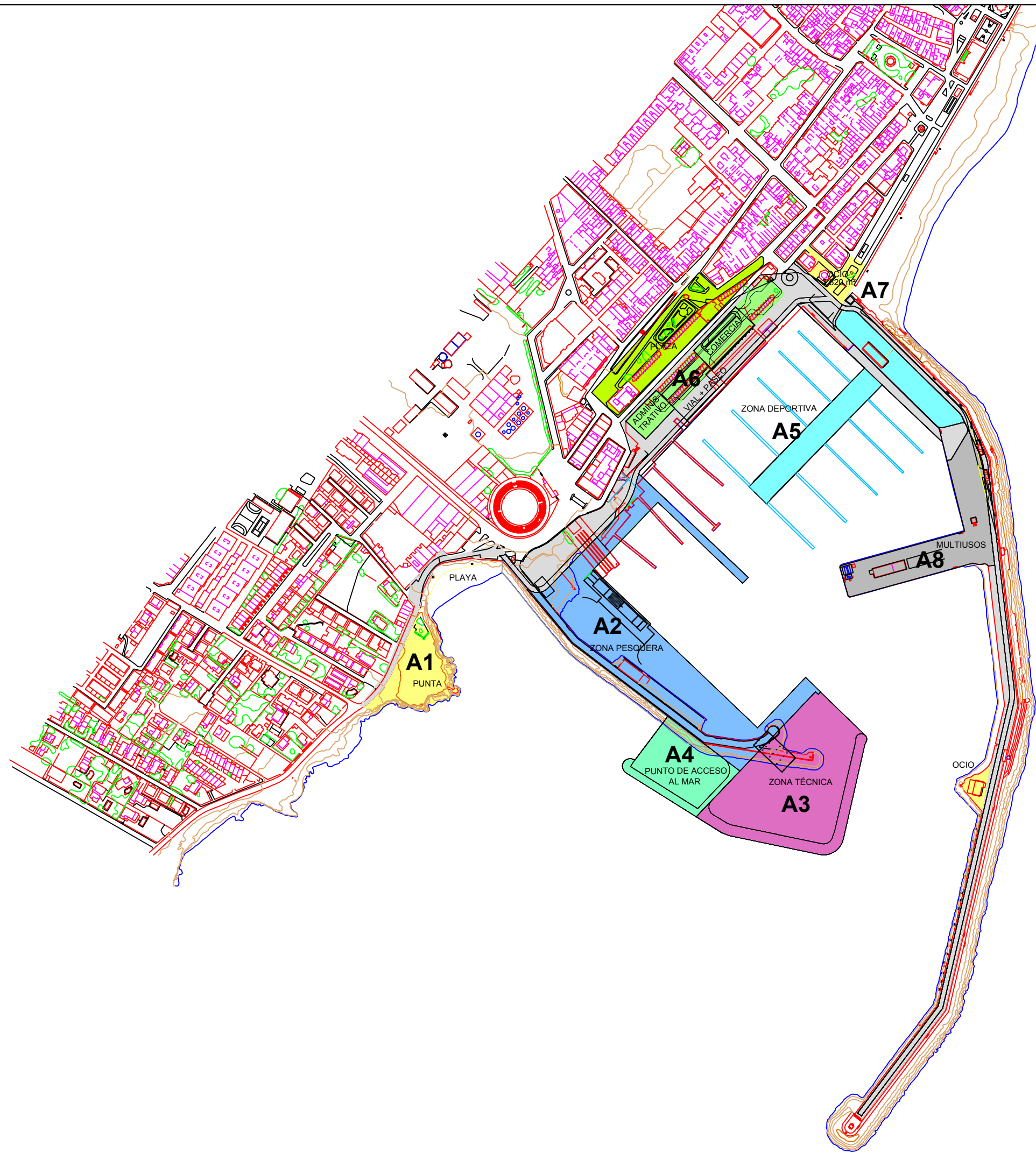
PUERTO DE VINARÓZ

PROPUESTAS DE ORDENACIÓ

ALTERNATIVA 1

Nº DE PLANOL: 7.1	FITXER:	ESCALA : 1:5.000	DATA: JUNIO 2.005
-----------------------------	---------	---------------------	----------------------





PROPUESTA			
AREAS	USOS	SUPERFICIE	LONGITUD MUELLE/COSTA
AREA 1	playa y punta	10.912 m ²	341 ml
AREA 2	pesquero	29.355 m ²	626 ml
AREA 3	técnico	23.936 m ²	75 ml
AREA 4	acceso al mar	8.866 m ²	57 ml
AREA 5	deportivo	11.606 m ²	843 ml
AREA 6	comerc+adm	8.486 m ²	-
AREA 7	ocio	2.620 m ²	-
AREA 8	multiuso	11.932 m ²	-
	viales y paseo	36.396 m ²	57 ml
	pantalanes	-	790 ml
	TOTAL	150.515 m ²	
	plaza	9.765 m ²	



GENERALITAT VALENCIANA
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES
 DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

SERVICI DE PLANIFICACIÓ
 I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

TITOL-DESIGNACIÓ:

PLAN DE UTILIZACIÓ DE ESPACIOS PORTUARIOS

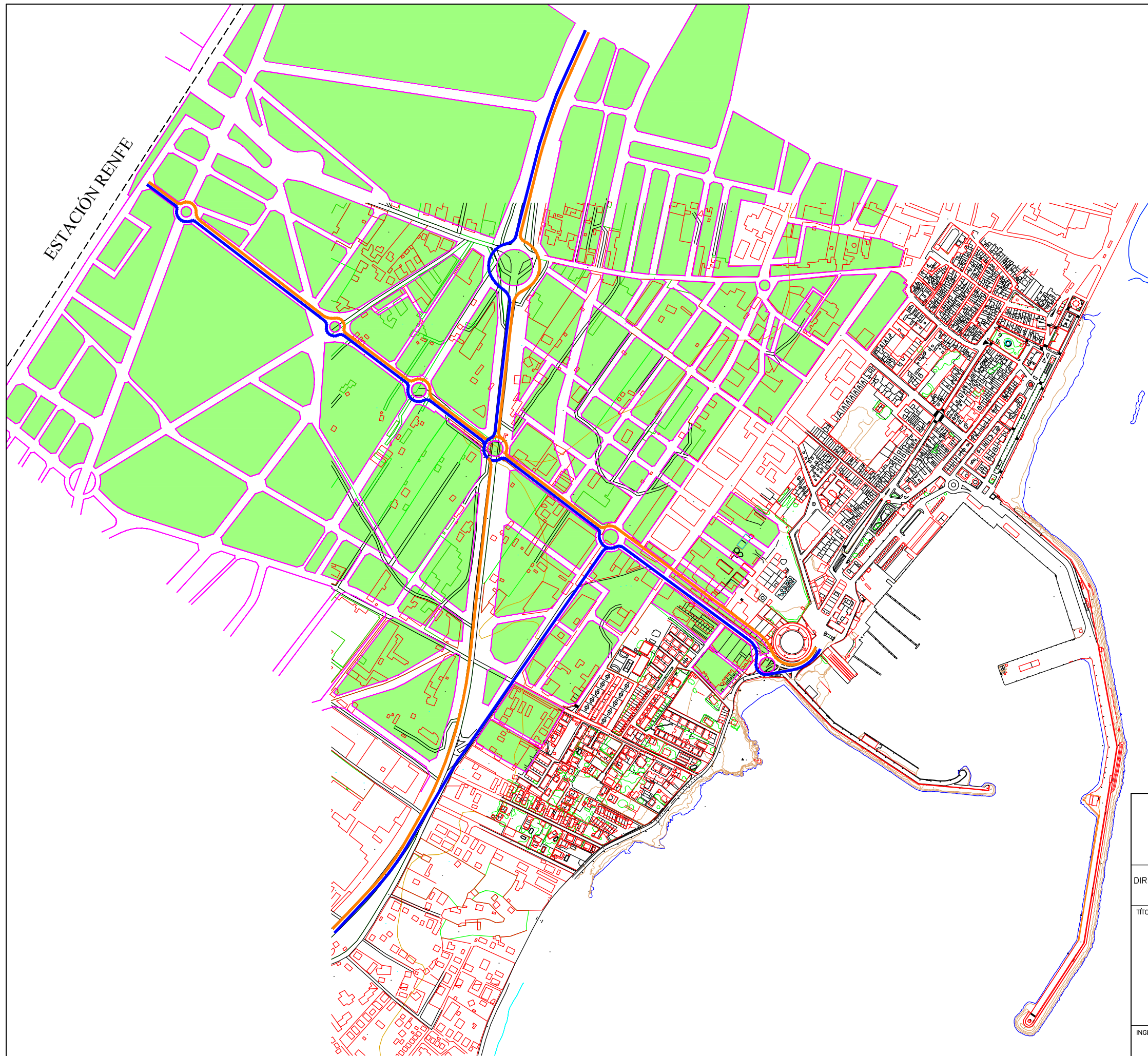
PUERTO DE VINARÒS

SOLUCIÓ PROPUESTA

INGENIERO

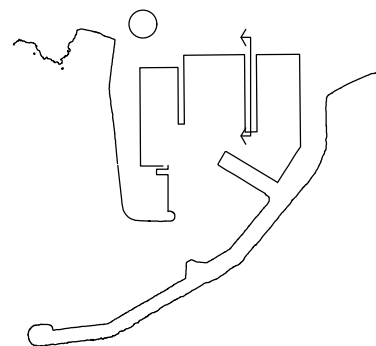
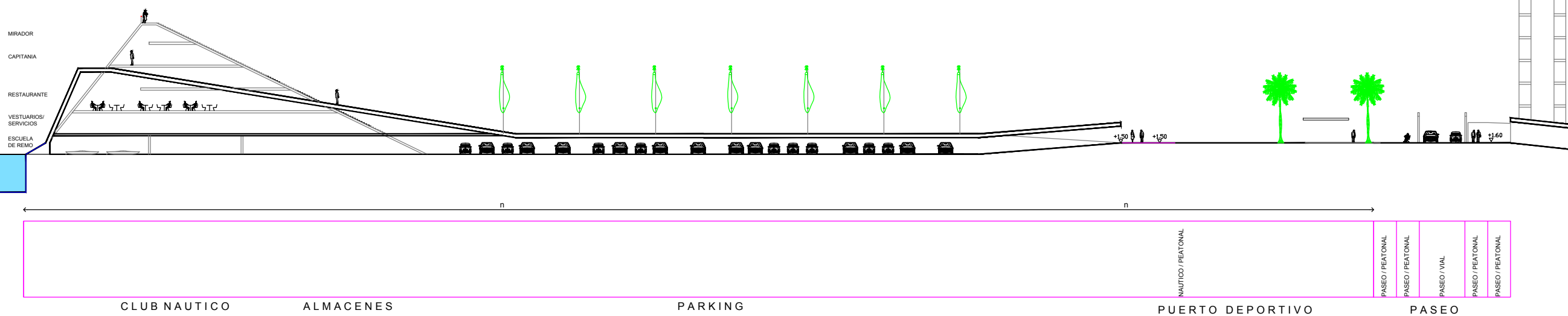
NOMBRE

Nº DE PLANOL: **8** FITXER: ESCALA : 1/5.000 DATA: JUNIO 2005



- Planeamiento Urbano Municipal
- Itinerario de Salida
- Itinerario de Entrada

GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT	
DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES	SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
TÍTOL-DISENACIÓ: PLAN DE UTILIZACIÓ DE ESPACIOS PORTUARIOS PUERTO DE VINARÒS ACCESOS PROYECTADOS	
INGENIERO	
NOMBRE	
N° DE PLANOL: 9	FITXER:
ESCALA : 1/5.000	DATA: JUNIO 2005



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES
DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

SERVICI DE PLANIFICACIÓ
I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

TÍTOL - DESIGNACIÓ:

PUERTO DE VINARÓZ

PROPUESTAS DE ORDENACIÓN

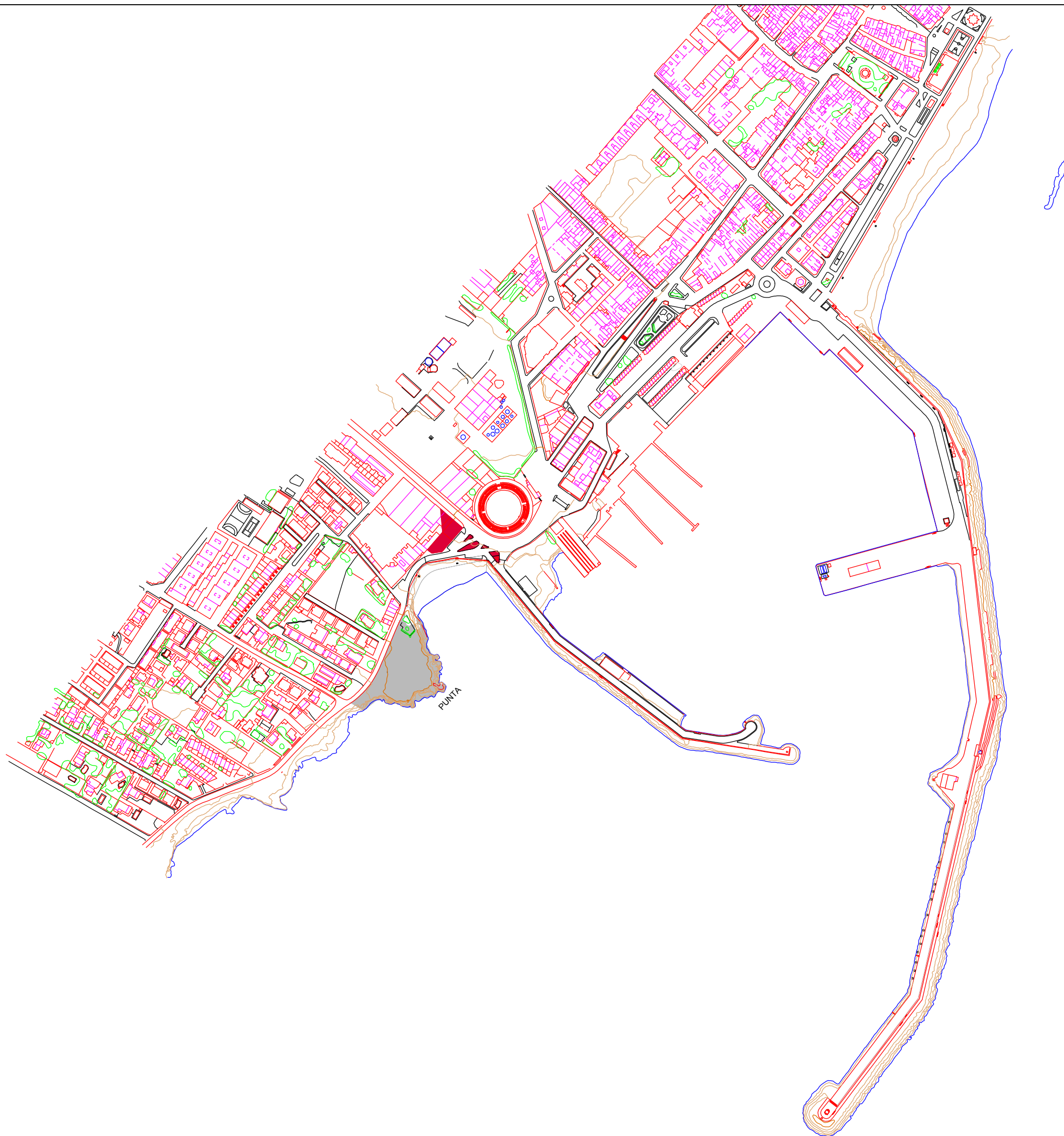
SECCIÓN PASEO-CLUB NÁUTICO

Nº DE PLANOL:
10

FITXER:

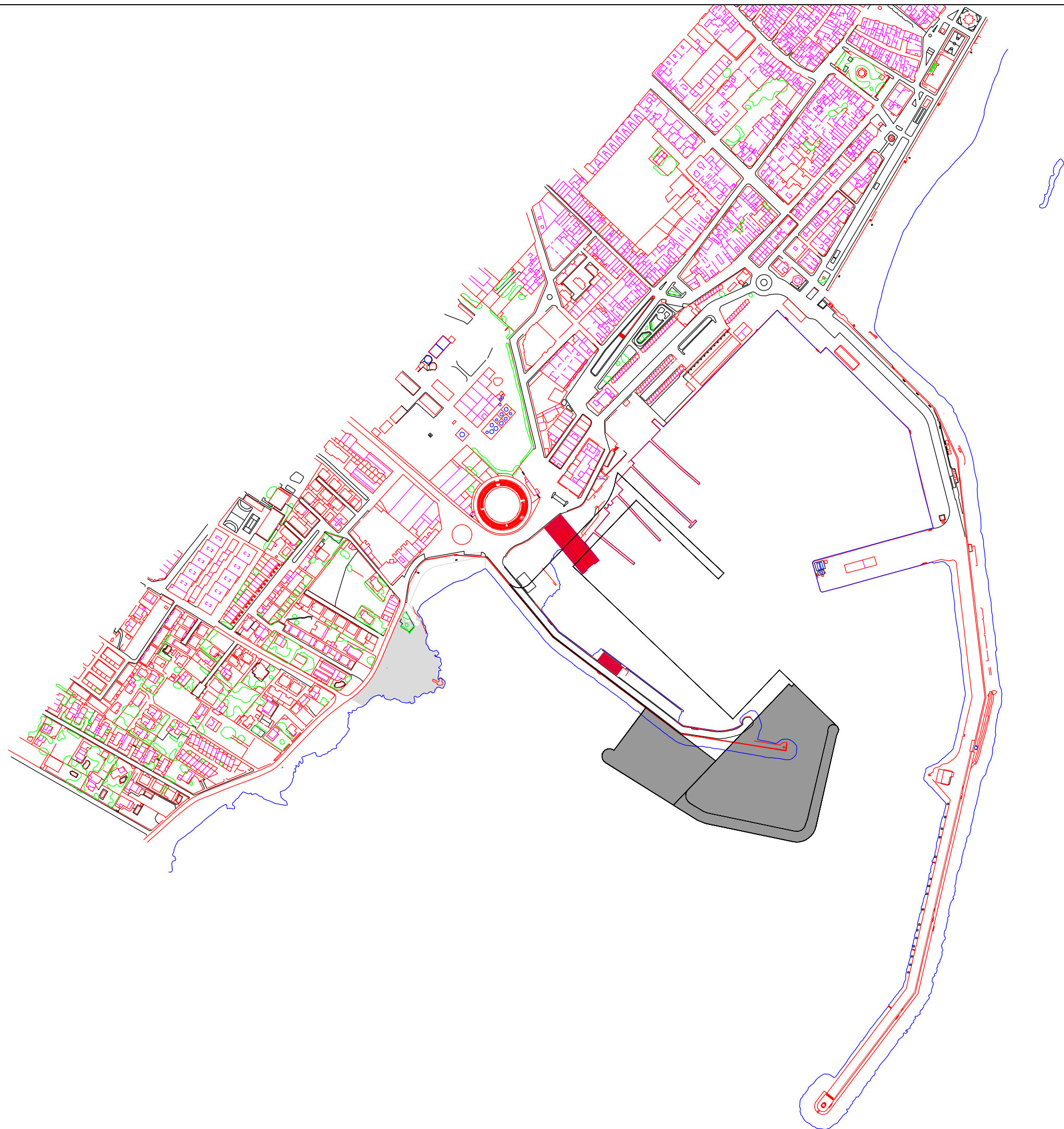
ESCALA :
1.750

DATA:
JUNIO 2.005




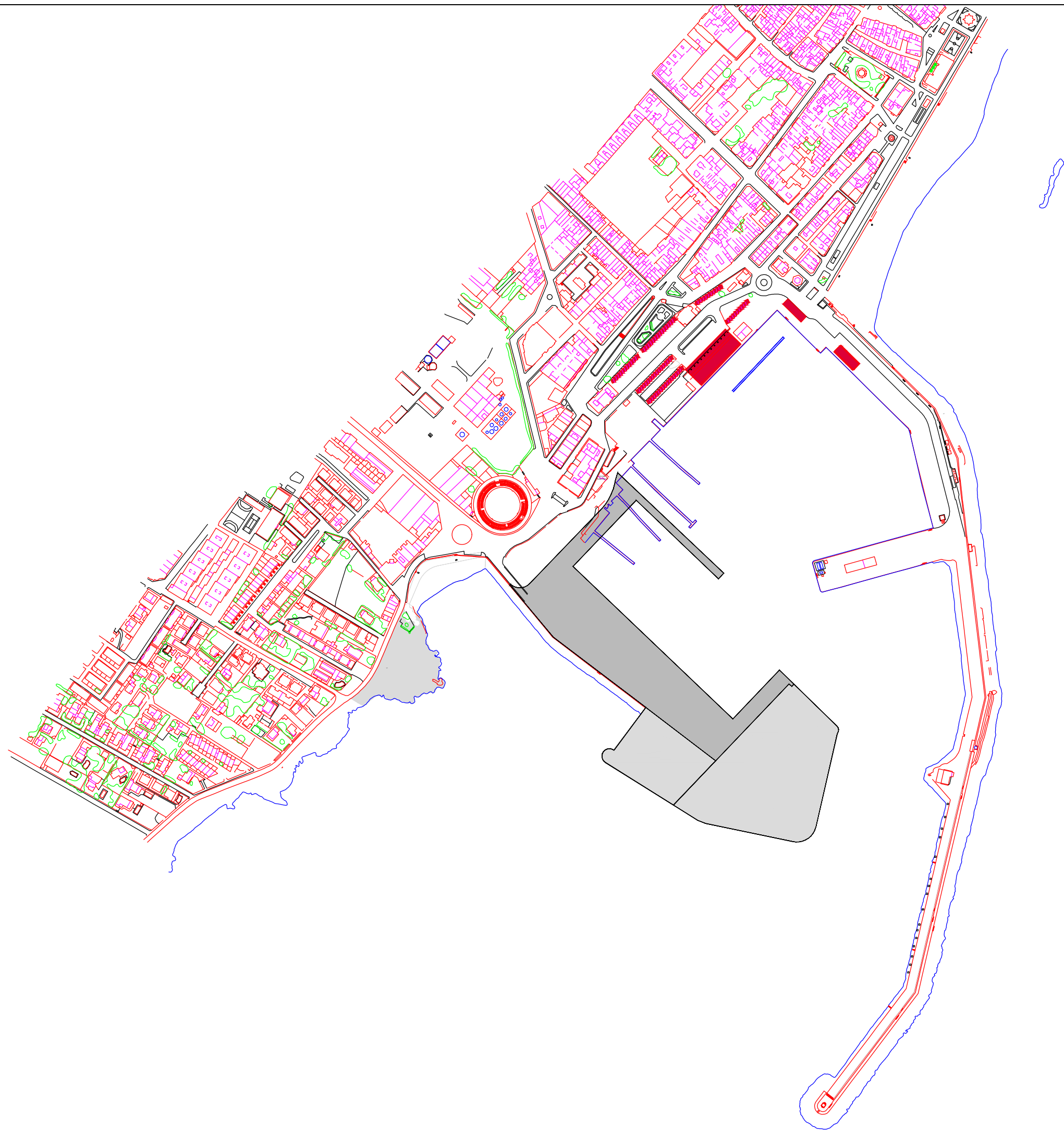
F1. ADECUACIÓN PLAYA Y PUNTA

GENERALITAT VALENCIANA <small>CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS</small>			
<small>DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES</small> <small>DIVISIÓ DE PORTS I COSTES</small>	<small>SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA</small>		
<small>TÍTOL - DESIGNACIÓ:</small> PUERTO DE VINARÓZ PROPUESTAS DE ORDENACIÓN ACCIONES PROGRAMADAS (Fase 1)			
<small>Nº DE PLANOL:</small> 11.1	<small>FITXER:</small>	<small>ESCALA :</small> 1:5.000	<small>DATA:</small> JUNIO 2005



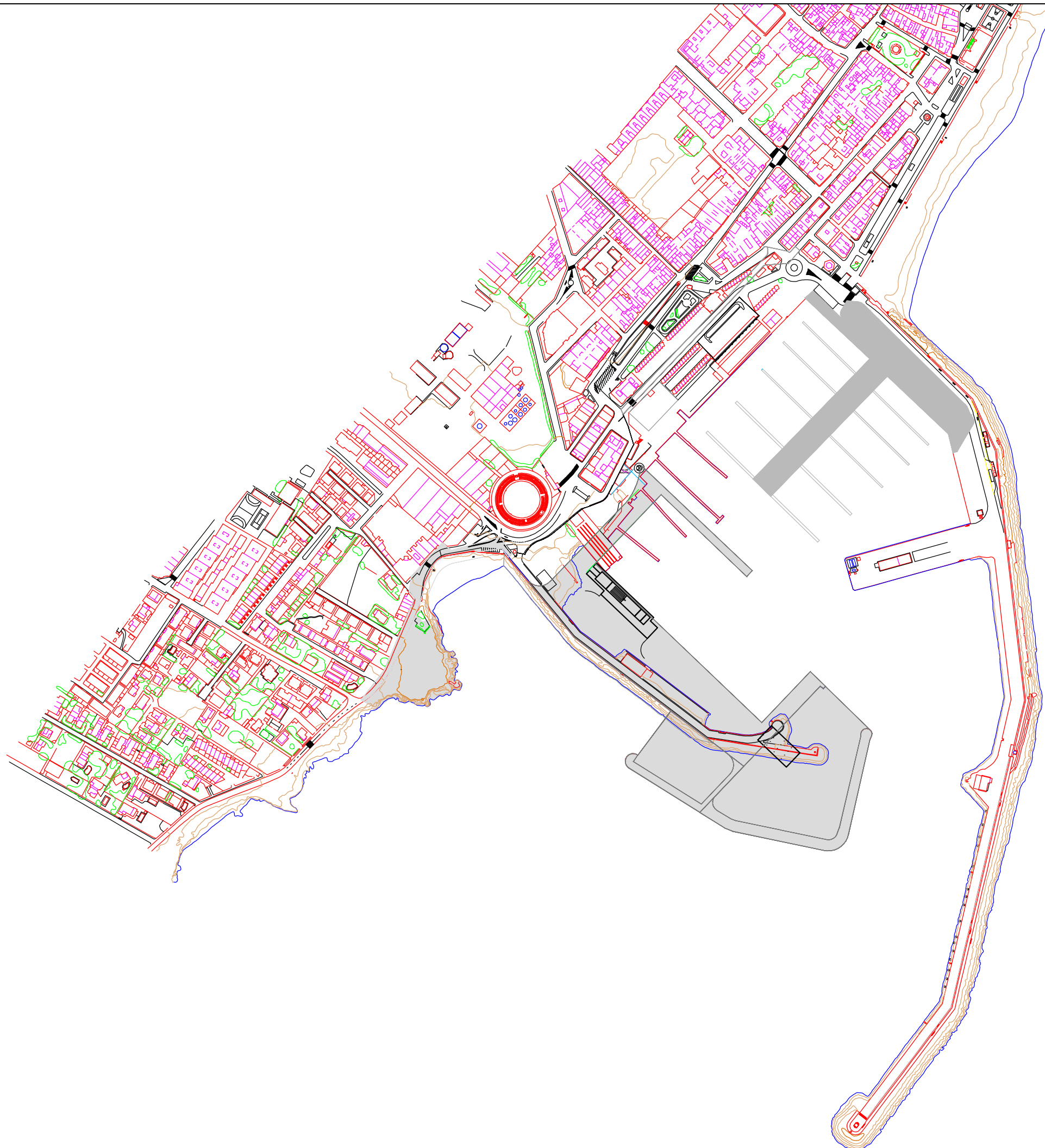
F1. ADECUACIÓN PLAYA Y PUNTA
F2. CONSTRUCCIÓN ZONA INDUSTRIAL Y P.A.M
TRASLADO ZONA INDUSTRIAL

 GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS			
DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES	SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA		
TÍTOL - DESIGNACIÓ: PUERTO DE VINARÓZ PROPUESTAS DE ORDENACIÓN ACCIONES PROGRAMADAS (Fase 2)			
N° DE PLANOL: 11.2	FITXER:	ESCALA : 1:5.000	DATA: JUNIO 2.005



F1. ADECUACIÓN PLAYA Y PUNTA
F2. CONSTRUCCIÓN ZONA INDUSTRIAL Y PAM
TRASLADO ZONA INDUSTRIAL
F3. CONSTRUCCIÓN ZONA PESCA
TRASLADO ZONA PESCA
TRASLADO CASSETAS PESCADORES

 GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS	
DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES	SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
TÍTOL - DESIGNACIÓ:	
PUERTO DE VINARÓZ PROPUESTAS DE ORDENACIÓN ACCIONES PROGRAMADAS (Fase 3)	
N° DE PLANOL: 11.3	FITXER:
ESCALA : 1:5.000	DATA: JUNIO 2005



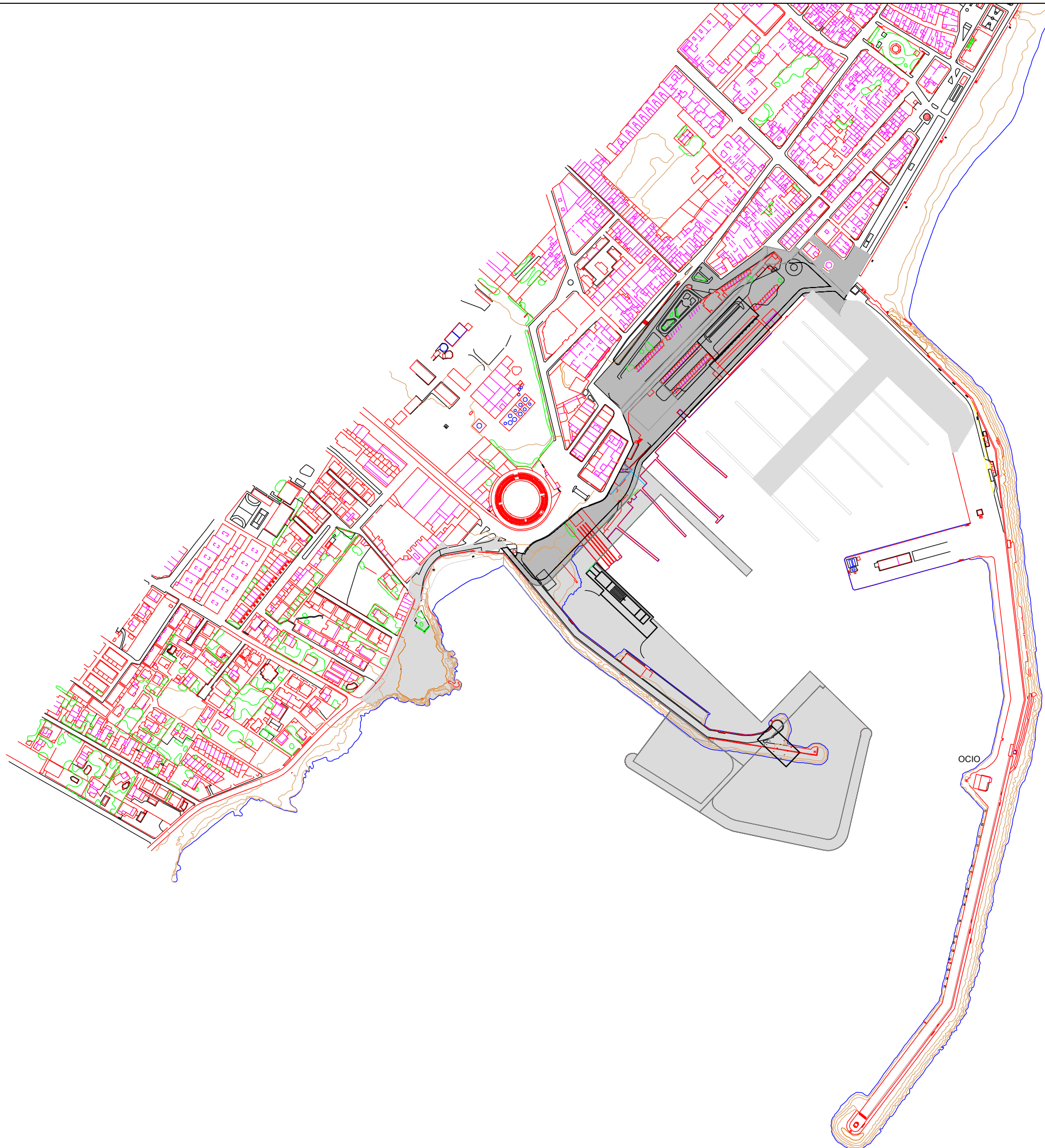
F1. ADECUACIÓN PLAYA Y PUNTA
F2. CONSTRUCCIÓN ZONA INDUSTRIAL Y P.A.M TRASLADO ZONA INDUSTRIAL
F3. CONSTRUCCIÓN ZONA PESCA TRASLADO ZONA PESCA TRASLADO CASSETAS PESCADORES
F4. CONSTRUCCIÓN PUERTO DEPORTIVO EDIFICIOS SERVICIOS MARÍTIMOS 1ª FASE DEL PASEO TRASLADO PUERTO DEPORTIVO


GENERALITAT VALENCIANA
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT


DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
 DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

TÍTOL-DISEGNACIÓ:
 PLAN DE UTILIZACIÓ DE ESPACIOS PORTUARIOS
 PUERTO DE VINARÒS
ACTUACIONES PROGRAMADAS. FASE 4

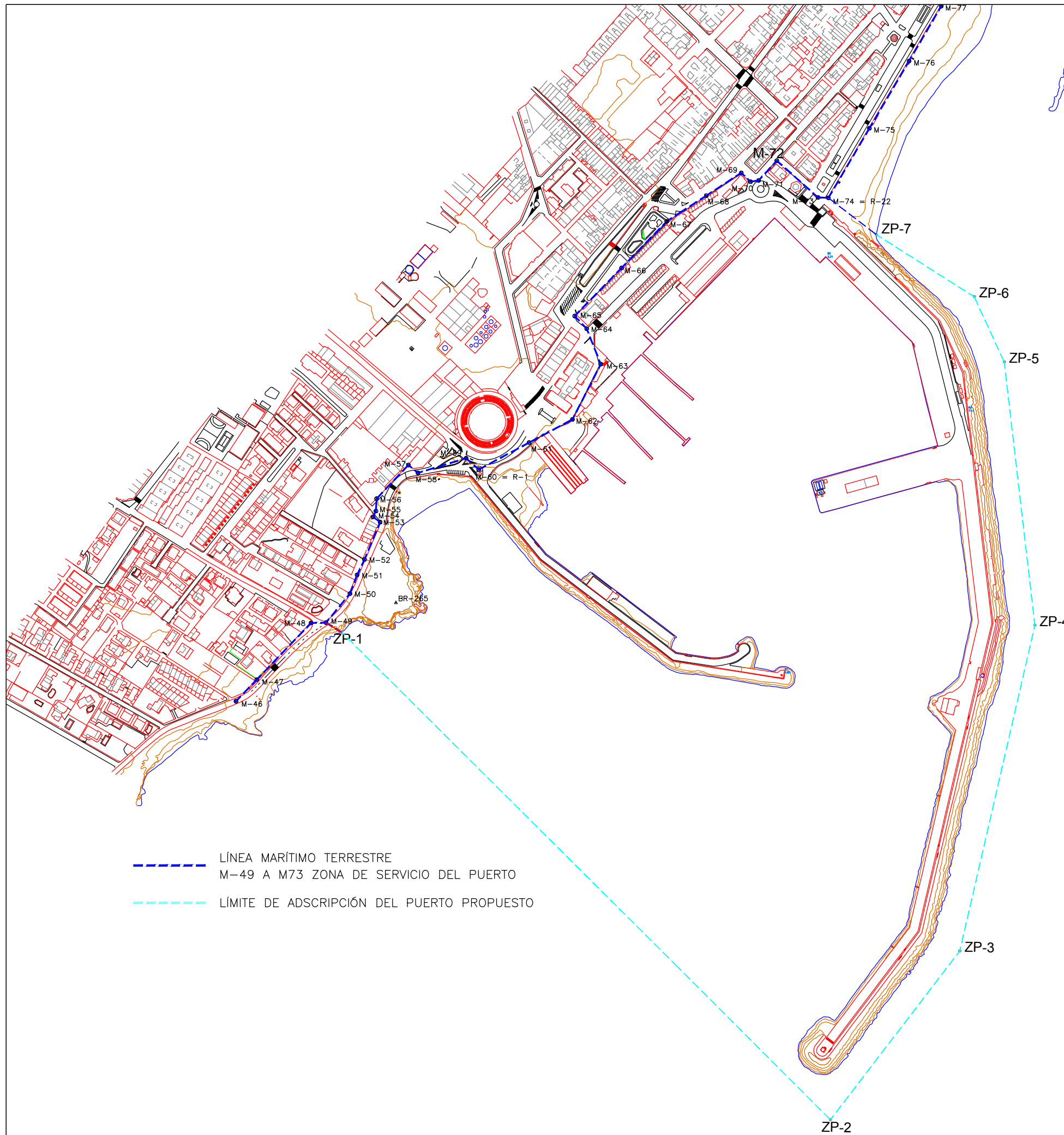
INGENIERO
 NOMBRE
 N° DE PLANOL: **11.4** FITXER: ESCALA : 1/5.000 DATA: JUNIO 2005



F1. ADECUACIÓN PLAYA Y PUNTA
F2. CONSTRUCCIÓN ZONA INDUSTRIAL Y P.A.M TRASLADO ZONA INDUSTRIAL
F3. CONSTRUCCIÓN ZONA PESCA TRASLADO ZONA PESCA TRASLADO CASSETAS PESCADORES
F4. CONSTRUCCIÓN PUERTO DEPORTIVO EDIFICIOS SERVICIOS MARÍTIMOS 1ª FASE DEL PASEO TRASLADO PUERTO DEPORTIVO
F5. CONSTRUCCIÓN PARKING Y ZONA COMERCIAL CONSTRUCCIÓN ZONA DE OCIO FINALIZACIÓN PASEO

 GENERALITAT VALENCIANA CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT	
DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES DIVISIÓ DE PORTS I COSTES	SERVICI DE PLANIFICACIÓ I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
TÍTOL-DISEGNACIÓ: PLAN DE UTILIZACIÓ DE ESPACIOS PORTUARIOS PUERTO DE VINARÒS ACTUACIONES PROGRAMADAS. FASE 5	
INGENIERO	
NOMBRE	
Nº DE PLANOL: 11.5	FITXER: ESCALA : 1/5.000
DATA: JUNIO 2005	

CUADROS DE COORDENADAS



--- LÍNEA MARÍTIMO TERRESTRE
 M-49 A M73 ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
--- LÍMITE DE ADSCRIPCIÓN DEL PUERTO PROPUESTO

LÍNEA MARÍTIMO TERRESTRE		
M-46	X = 285388.3107	Y = 4482209.7412
M-47	X = 285413.3958	Y = 4482235.8692
M-48	X = 285479.3777	Y = 4482304.5990
M-49	X = 285497.4529	Y = 4482304.9765
M-50	X = 285526.5403	Y = 4482340.1682
M-51	X = 285535.1817	Y = 4482362.8833
M-52	X = 285544.1554	Y = 4482381.5673
M-53	X = 285563.1843	Y = 4482426.8810
M-54	X = 285554.5485	Y = 4482433.2400
M-55	X = 285558.0298	Y = 4482440.3540
M-56	X = 285558.8162	Y = 4482455.2948
M-57	X = 285597.3962	Y = 4482496.0669
M-58	X = 285609.0717	Y = 4482486.5986
M-59	X = 285667.4411	Y = 4482504.3221
M-60	X = 285682.6606	Y = 4482490.5884
M-61	X = 285743.8659	Y = 4482523.3264
M-62	X = 285796.4127	Y = 4482551.4205
M-63	X = 285830.6996	Y = 4482618.4266
M-64	X = 285813.6200	Y = 4482661.3700
M-65	X = 285799.1200	Y = 4482676.7400
M-66	X = 285855.8422	Y = 4482734.9412
M-67	X = 285910.8358	Y = 4482791.5958
M-68	X = 285958.6913	Y = 4482822.6789
M-69	X = 286001.1519	Y = 4482850.2633
M-70	X = 286012.4043	Y = 4482839.5605
M-71	X = 286022.2639	Y = 4482841.1777
M-72	X = 286044.2131	Y = 4482865.0695
M-73	X = 286094.1964	Y = 4482820.4930
M-74	X = 286106.8197	Y = 4482819.9715
M-75	X = 286156.5772	Y = 4482904.3462
M-76	X = 286204.6057	Y = 4482985.7894
M-77	X = 286243.6679	Y = 4483052.4167
M-78	X = 286284.2123	Y = 4483121.5810
M-79	X = 286311.2974	Y = 4483167.7703
M-80	X = 286344.8274	Y = 4483225.2356

LÍNEA ZONA PORTUARIA PROPUESTA		
M-49	X = 285497.4529	Y = 4482304.9765
ZP-1	X = 285516.3000	Y = 4482293.5156
ZP-2	X = 286109.1045	Y = 4481702.4312
ZP-3	X = 286266.2840	Y = 4481907.0002
ZP-4	X = 286357.2233	Y = 4482301.8989
ZP-5	X = 286320.1415	Y = 4482621.0407
ZP-6	X = 286283.7662	Y = 4482700.1513
ZP-7	X = 286164.9500	Y = 4482775.4300
M-73	X = 286094.1964	Y = 4482820.4930



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

DIRECCIÓ GENERAL DE TRANSPORTS, PORTS I COSTES
 DIVISIÓ DE PORTS I COSTES

SERVICI DE PLANIFICACIÓ
 I INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

TÍTOL-DISEÑACIÓ:

PUERTO DE VINARÓZ
 PROPUESTA DE ORDENACIÓN
 DELIMITACIÓN ADMINISTRATIVA

INGENIERO

NOMBRE

Nº DE PLANOL:

FITXER:

ESCALA :
1/5.000

DATA:
JUNIO 2005