

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SEVILLA



1 ÍNDICE

1	ÍNDICE	2
1.	INTRODUCCIÓN.....	6
1.1.	JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN DE LA DELIMIT. DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	6
1.2.	ANTECEDENTES	6
1.2.1.	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....	6
1.2.2.	EL PUERTO DE SEVILLA Y SU VÍA DE NAVEG. COMO POLOS DE ATRACC. INDUS. ..	7
1.2.3.	EL PUERTO Y SU ORDENACIÓN URBANÍSTICA	7
1.3.	METODOLOGÍA	8
1.4.	DOCUMENTOS QUE COMPONEN LA DEUP.....	8
2.	MARCO JURÍDICO.....	9
2.1.	LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORT. EN LA LEGISLACIÓN PORTUARIA VIGENTE.....	9
2.2.	EL CONTENIDO JURÍDICO DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	9
2.3.	PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE	10
2.3.1.	PLAN ESPECIAL DEL PUERTO	10
2.3.2.	PLANES GENERALES DE ORDEN. URBANA DE SEVILLA, DOS HERMANAS Y GELVES.....	11
2.3.3.	PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL.....	12
3.	ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO	13
3.1.	SÍNTESIS HISTÓRICA	13
3.2.	PLAN DE DESARROLLO DEL PUERTO DE SEVILLA	14
3.2.1.	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO MARÍTIMOS	14
3.2.2.	ACTUACIONES INTERMODALES	15
3.3.	EL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO	15
3.4.	CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO	17
3.4.1.	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PUERTO	17

3.4.1.1.	SITUACIÓN GEOGRÁFICA	17
3.4.1.2.	ESTRUCTURA GENERAL DEL PUERTO	17
3.4.2.	EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE SEVILLA	19
3.4.3.	ACCESIBILIDAD	19
3.4.3.1.	ACCESOS MARÍTIMOS	19
3.4.3.2.	ACCESO TERRESTRE.....	20
3.5.	ANÁLISIS DEL TRÁFICO PORTUARIO.....	20
3.5.1.	METODOLOGÍA	20
3.5.2.	LA ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS	20
3.5.3.	MOVIMIENTOS POR FERROCARRIL	23
3.5.4.	LA EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS	24
3.5.4.1.	NÚMERO DE BUQUES:	25
3.5.4.2.	MERCANCÍA GENERAL.....	25
3.5.4.3.	GRANELES SÓLIDOS:.....	26
3.5.4.4.	GRANELES LÍQUIDOS:.....	26
3.6.	ANÁLISIS POR ÁREAS.....	27
3.6.1.	CONSIDERACIONES GENERALES.....	27
3.6.2.	ÁREA Nº 1: LAS DELICIAS.....	27
3.6.2.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	27
3.6.2.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	28
3.6.2.3.	ACCESIBILIDAD	28
3.6.2.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	29
3.6.2.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES.....	29
3.6.2.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	29
3.6.2.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	30



3.6.3.	ÁREA Nº 2: MUELLE DE TABLADA	30	3.6.6.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	35
3.6.3.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	30	3.6.6.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	35
3.6.3.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	30	3.6.6.3.	ACCESIBILIDAD	36
3.6.3.3.	ACCESIBILIDAD	31	3.6.6.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	36
3.6.3.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	31	3.6.6.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES.....	36
3.6.3.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	32	3.6.6.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	36
3.6.3.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	32	3.6.6.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	36
3.6.3.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	32	3.6.7.	ÁREA Nº 6: MIRADOR DEL BATÁN	36
3.6.4.	ÁREA Nº 3: POLÍGONO DE TABLADA.....	32	3.6.7.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	36
3.6.4.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	32	3.6.7.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	37
3.6.4.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	32	3.6.7.3.	ACCESIBILIDAD	37
3.6.4.3.	ACCESIBILIDAD	32	3.6.7.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	37
3.6.4.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	33	3.6.7.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES.....	38
3.6.4.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES.....	33	3.6.7.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	38
3.6.4.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	33	3.6.7.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	38
3.6.4.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	33	3.6.8.	ÁREA Nº 7: DÁRSENA DEL CUARTO.....	38
3.6.5.	ÁREA Nº 4: CABECERA DEL PUERTO	33	3.6.8.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	38
3.6.5.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	33	3.6.8.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	38
3.6.5.2.	TRÁFICO MARÍTIMO.....	34	3.6.8.3.	ACCESIBILIDAD	39
3.6.5.3.	ACCESIBILIDAD	34	3.6.8.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	39
3.6.5.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	34	3.6.8.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES.....	39
3.6.5.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES.....	35	3.6.8.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	39
3.6.5.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	35	3.6.8.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	40
3.6.5.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS.....	35	3.6.9.	ÁREA Nº8: ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL)	40
3.6.6.	ÁREA Nº 5: DÁRSENA DE BATÁN.....	35	3.6.9.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	40



3.6.9.2.	TRÁFICO MARÍTIMO	40	3.6.12.3.	ACCESIBILIDAD	44
3.6.9.3.	ACCESIBILIDAD	40	3.6.12.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	44
3.6.9.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	40	3.6.12.5.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS	44
3.6.9.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	41	3.6.13.	ÁREA Nº 12: ZONA DE RESERVA PORTUARIA	44
3.6.9.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	41	3.6.13.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	44
3.6.9.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS	41	3.6.13.2.	TRÁFICO MARÍTIMO	44
3.6.10.	ÁREA Nº 9: POLÍGONO ASTILLEROS	41	3.6.13.3.	ACCESIBILIDAD	44
3.6.10.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	41	3.6.13.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	45
3.6.10.2.	TRÁFICO MARÍTIMO	41	3.6.13.5.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	45
3.6.10.3.	ACCESIBILIDAD	41	3.6.13.6.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS	45
3.6.10.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	42	3.6.14.	ÁREA Nº 13: TERRENOS E INSTALACIONES EN EL GUADALQUIVIR	45
3.6.10.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	42	4.	ASIGNACIÓN DE USOS	45
3.6.10.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	42	4.1.	OBJETIVOS DE LA ASIGNACIÓN DE USOS	45
3.6.10.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS	42	4.2.	CLASIFICACIÓN DE LOS USOS DE LA ZONA DE SERVICIO	46
3.6.11.	ÁREA Nº10: ZONA FRANCA	42	4.2.1.	USOS PORTUARIOS	46
3.6.11.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	42	4.2.1.1.	USOS COMERCIALES	46
3.6.11.2.	TRÁFICO MARÍTIMO	43	4.2.1.2.	USOS PESQUEROS	46
3.6.11.3.	ACCESIBILIDAD	43	4.2.1.3.	USOS NÁUTICO-DEPORTIVOS	47
3.6.11.4.	SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	43	4.2.1.4.	USOS COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES DE LOS ANTERIORES	47
3.6.11.5.	ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	43	4.2.2.	USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD	47
3.6.11.6.	VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	43	4.2.3.	USOS DE RESERVA PORTUARIA	47
3.6.11.7.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS	44	4.3.	DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ASIGNACIÓN DE USOS PROPUESTA	47
3.6.12.	ÁREA Nº 11: ESCLUSA PUNTA DEL VERDE	44	4.3.1.	DESCRIPCIÓN GENERAL	47
3.6.12.1.	DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	44	4.3.2.	DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DETALLADA POR ÁREAS	48
3.6.12.2.	TRÁFICO MARÍTIMO	44	4.3.2.1.	ÁREA Nº1 LAS DELICIAS	48



4.3.2.2.	ÁREA Nº2 MUELLE DE TABLADA	50	6.	LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS OCUPADOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS....	66
4.3.2.3.	ÁREA Nº3 POLÍGONO DE TABLADA.....	51	7.	NORMAS DE APLICACIÓN	67
4.3.2.4.	ÁREA Nº4 CABECERA DEL PUERTO	52	7.1.	CONSIDERACIONES GENERALES	67
4.3.2.5.	ÁREA Nº5 DÁRSENA DEL BATÁN	53	7.2.	EFFECTOS DE LA DEUP	67
4.3.2.6.	ÁREA Nº6 MIRADOR BATÁN	55	7.3.	VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DEUP.....	68
4.3.2.7.	ÁREA Nº7 DÁRSENA DEL CUARTO.....	55	7.4.	TRAMITACIÓN DE LA DEUP	68
4.3.2.8.	ÁREA Nº8 ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS.....	56		Anexo nº 1: Documentación zona servicio.	
4.3.2.9.	ÁREA Nº9 POLÍGONO DE ASTILLEROS.....	57		Anexo nº 2 Coordenadas. U.T.M. ETRS89 HUSO 29	
4.3.2.10.	ÁREA Nº10 ZONA FRANCA	58		Anexo nº 3. Relación instalaciones de ayuda a la navegación Puerto de Sevilla	
4.3.2.11.	ÁREA Nº11 ESCLUSA-PUNTA DEL VERDE	58			
4.3.2.12.	ÁREA Nº12 RESERVA PORTUARIA	59			
4.3.2.13.	ÁREA Nº 13 TERENOS E INSTALACIONES EN EL GUADALQUIVIR	60			
5.	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....	61			
5.1.	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	61			
5.1.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL	61			
5.1.2.	INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES	61			
5.1.3.	NUEVA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA	64			
5.2.	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE AGUAS DEL PUERTO	64			
5.2.1.	ZONA DE AGUAS ACTUAL.....	65			
5.2.1.1.	ZONA I	65			
5.2.1.2.	ZONA II	65			
5.2.2.	DESAFECTACIONES E INCORPORACIONES.....	65			
5.2.3.	PROPUESTA DE AGUAS PORTUARIAS	66			
5.2.3.1.	ZONA I	66			
5.2.3.2.	ZONA II	66			



1. INTRODUCCIÓN

1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

Existe un conjunto de consideraciones que justifican la necesidad de proceder a la redacción y tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios en el Puerto de Sevilla (en adelante DEUP), que se detallan a continuación:

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) establece en su artículo 69 y siguientes la necesidad de que el Ministerio de Fomento, previo expediente elaborado por la Autoridad Portuaria proceda a delimitar la zona de servicio de un Puerto de interés general a través de la DEUP. Este instrumento tiene dos objetivos precisos: a) la Delimitación de la Zona de Servicio, b) la asignación de los Usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

Actualmente, el Puerto de Sevilla no dispone de la mencionada DEUP, por lo que de acuerdo con la legislación vigente, se presenta la propuesta de DEUP Puerto de Sevilla para su tramitación y aprobación.

1.2. ANTECEDENTES

1.2.1. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La delimitación actual de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla se configura a partir del desarrollo del “Proyecto de Modificación de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla”, cuya redacción fue autorizada con fecha 21 de abril de 1989 por la Dirección General de Puertos y Costas. La redacción del proyecto fue acometida por la Junta del Puerto mediante la redacción de sucesivos proyectos parciales, en cada uno de los cuales se desarrollaba una propuesta de actuación concreta sobre la Zona de Servicio del Puerto. Hasta la fecha han sido aprobados los siguientes proyectos:

- 1º proyecto parcial: OM de 28 de diciembre de 1989
- 2º proyecto parcial: OM de 12 de junio de 1991
- 3º proyecto parcial OM de 9 de enero de 1991
- 4º proyecto parcial OM de 12 de junio de 1991 de modificación parcial de la Zona de Servicio.

La redacción de los reformados parciales de la Zona de Servicio tenía por objeto establecer la delimitación y ordenación de la Zona de Servicio, teniendo en cuenta las determinaciones acordadas en Convenio suscrito con el Excelentísimo Ayuntamiento de Sevilla con fecha 3 de mayo de 1988.

Con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley 27/1992 de 24 de noviembre), fueron tramitadas los expedientes de adscripción del Puerto de Bonanza y del Puerto de Chipiona a la Junta de Andalucía, la desafectación de los terrenos ocupados por el PERI TR6 (OM de 19 de marzo de 1997) y terrenos ocupados por la concesión a Astilleros Españoles para edificios de viviendas (Edificio Elcano y calles Corpus Christi y Salmedina) (OM de 17 de septiembre de 1999).

Con fecha 13 de diciembre de 2005 se resuelve por OM la Adscripción de terrenos al Sur de las instalaciones de El Copero.

Mediante O.M. de fecha 26 de octubre de 2006 se acordó desafectar del dominio público portuario estatal parcela de 55.753 m2 situada en Palmas Altas, término municipal de Sevilla.

Con fecha 31 de enero de 2007 se produce la OM de adscripción de los terrenos al Sur de la Dársena del Cuarto.

Con fecha de 13 de abril de 2007 se produce la OM de mutación demanial de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir a la Autoridad Portuaria de Sevilla de una parcela situada al sur de la Dársena del Cuarto.

Mediante O.M. de fecha 16 de noviembre de 2007 se acordó desafectar del dominio público portuario estatal, veinte parcelas situadas en el entorno de la avenida de las Razas término municipal de Sevilla.

Mediante O.M. de 18 de octubre de 2011 se acordó desafectar del dominio público portuario estatal, terrenos situados en el ámbito del sector SQU-DR-01 'LOS GORDALES' del PGOU de Sevilla.

Mediante OM de 25 de abril de 2014 se desafectan dos parcelas de 10.519 m² aproximadamente. La primera de ellas definida por los puntos 1 al 24 en el plano suscrito por el director de la Autoridad Portuaria de Sevilla, de fecha marzo de 2012, denominado “Sistema General Viario SGV-DBP-02 Ronda Urbana Palmas Altas-El Píamo. Delimitación de terrenos innecesarios”. La segunda parcela está referida en el mismo plano por los puntos A-J.

Mediante O.M. de fecha 06 de octubre de 2015 se acordó desafectar del dominio público portuario estatal los bienes inmuebles situados en avenida de las Razas 1D y 7 A de Sevilla.

Por último, mediante O.M. de fecha 07 de Agosto de 2019 se acordó desafectar del dominio público portuario estatal bienes inmuebles situados en avenida de las Razas n.º 27, 31, 35 (las tres Almacén n.º 10) y 61 de Sevilla.



Se adjunta copia documentación como Anexo n º 1.

Por otra parte, la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1966, sobre tarifas por servicios generales, en su anejo nº 2, define la Zona I de Aguas del Puerto de Sevilla, como la comprendida en la totalidad de la Dársena de Sevilla desde la Esclusa hasta el fondo de la misma. La Zona II como el resto de las Aguas del Puerto, que comprende la Broa de Sanlúcar de Barrameda, desde la Punta del Cabo a la Punta del Perro y la ría navegable del Guadalquivir.

La Zona de Servicio actual se inscribe dentro de los términos municipales de Sevilla, Dos Hermanas y Gelves, sin perjuicio de enclaves y terrenos situados en T.M. de municipios ribereños, y los documentos de ordenación urbanística de referencia son los siguientes:

- PGOU de Sevilla
- PGOU de Dos Hermanas
- PGOU de Gelves

1.2.2. EL PUERTO DE SEVILLA Y SU VÍA DE NAVEGACIÓN COMO POLOS DE ATRACCIÓN INDUSTRIAL

Por otro lado, en el año 2000 se aprobó el Plan Director del Puerto de Sevilla, que se configuró como la guía de desarrollo del puerto.

Al respecto se señala que siendo la navegación en el Guadalquivir una actividad milenaria vinculada indisolublemente a la ciudad, y por ende a su Puerto, la UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), dentro de la sesión 58 celebrada en Ginebra en 1996 elaboró el European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN). El citado acuerdo se establece con base en la necesidad de facilitar el desarrollo internacional del transporte de mercancías a través de las vías navegables europeas, teniendo en cuenta las expectativas de crecimiento del transporte internacional de mercancías como consecuencia del crecimiento del comercio internacional y recalando el importante papel de las vías navegables, en comparación con otros modos de transporte terrestre, en cuanto a las ventajas económicas y ecológicas que ofrecen, así como la reserva portuaria y capacidad de buques, por lo que son capaces de disminuir los costes sociales y los impactos negativos en el medio ambiente del transporte terrestre en general. Entre las especificaciones del acuerdo, en su artículo 1º, bajo el título de establecimiento de la red, se establece que se adopta el acuerdo como un plan coordinado para el desarrollo y construcción de una red de vías navegable, denominado “network of inland waterways of international importance” o “E waterway network”, y manifiestan la intención de asumirlo dentro de la estructura de otros programas relevantes, remitiendo a los anexos para las descripción de las vías navegables y los puertos de navegación interior de importancia internacional “E ports”. Así se define al Guadalquivir como E waterway, vía

navegable de importancia internacional, con la descripción E-60-02, incluida en la E-60, ruta costera desde Gibraltar hasta el norte de Europa (Finlandia). Así mismo se incluye al Puerto de Sevilla como E port, con la descripción P-60-02-01.

Posteriormente la UNECE en su sesión 60, celebrada en Ginebra en 1998, elaboró el denominado “Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network (Blue Book)”, el cual incluye, igualmente, la vía navegable del Guadalquivir y el Puerto de Sevilla como E port, con la descripción ya indicada y con la calificación de adecuado para el transporte combinado. Este último inventario recoge 27.711 Km. de E waterways y 370 E ports.

Por su parte, y en el ámbito de la Unión Europea se debe hacer constar que el Puerto de Sevilla y su Canal de Navegación (Eurovía del Guadalquivir E-60-02 que discurre entre la ciudad de Sevilla y la ciudad de Chipiona) ha sido incluida en las Redes Transeuropeas de Transportes (Trans-European Transport Network) aprobada por la Comisión Europea, declarándose como proyecto de transporte prioritario para el futuro de la Unión Europea. A esta declaración se une la identificación de dos corredores de transporte prioritarios, Corredor Mediterráneo y Corredor Central, con nodo de partida en Sevilla. Ambas decisiones centran en Sevilla el desarrollo de infraestructuras de transporte y servicios logísticos que serán apoyados con financiación dedicada de la Unión Europea y suponen una oportunidad para disminuir los costes logísticos y consolidar un polo de atracción de inversiones industriales y de transformación, con la indudable repercusión que ello tiene en el mantenimiento y creación, de forma sostenible, de miles de empleos.

1.2.3. EL PUERTO Y SU ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Con fecha 16 de noviembre de 1993 el Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria, suscribieron el “Convenio para la Ordenación Urbanística del Ámbito Portuario”, que aborda la ordenación de los sectores norte y sur del Sistema General Portuario.

Fruto de ese Convenio se elabora el documento “Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla” redactado por la Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Sevilla el 29 de julio de 1994, modificado posteriormente en determinadas zonas.

Asimismo, se debe señalar que mediante Orden HAP/1587/2013, de 30 de agosto, se autorizó la constitución de una zona franca en el Término Municipal de Sevilla, sitio Torrecuellar, en terrenos del Puerto de Sevilla, que quedará sometida a un control de tipo I según dispone el artículo 799 del Reglamento (CEE) n.º 2454/1993 de la



Comisión, de 2 de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario.

En dicha orden se señaló que la zona franca sería administrada por un Consorcio que se debería constituir al efecto, de acuerdo con la normativa vigente, estando formado por un Presidente, un Vicepresidente y un número determinado de vocales. En todo caso estarán representados el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, la Autoridad Portuaria de Sevilla y el Excelentísimo Ayuntamiento de Sevilla.

Por su parte mediante Orden HAP/1358/2014, de 25 de julio (corregido errores en BOE núm. 200, de 18 de agosto de 2014), se autorizó la constitución del Consorcio de la Zona Franca de Sevilla y se aprobaron sus estatutos. Finalmente, mediante Orden HAP/1946/2014, de 23 de octubre, se ha procedido a modificar la Orden HAP/1358/2014, de 25 de julio, por la que se autoriza la constitución del Consorcio de la Zona Franca de Sevilla y se aprueban sus estatutos.

1.3. METODOLOGÍA

Tal y como se ha mencionado previamente, la DEUP tiene como objetivos esenciales la delimitación de la zona de servicio y la asignación de los usos previstos a las diferentes áreas en las que se divide la zona de servicio del puerto.

Tanto la delimitación como la asignación de usos en la zona de servicio se realizan de forma justificada a partir de los resultados del trabajo previo del análisis de las características particulares de cada una de las áreas en que se divide el puerto. En concreto se analizaron:

- Las características técnicas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio, su accesibilidad y potencial de uso.
- La evolución y perspectivas de desarrollo de los tráficos y sus exigencias en cuanto a muelles e instalaciones portuarias.
- Las previsiones de desarrollo de actividades complementarias o indirectamente relacionadas con la actividad portuaria.
- Los condicionantes externos para el desarrollo de la actividad portuaria.
- Las políticas de desarrollo de la Autoridad Portuaria.

El análisis de estos factores permite establecer un modelo de usos de la zona de servicio acorde con las necesidades actuales y futuras del Puerto.

Con objeto de proceder a un análisis lo más exhaustivo posible de las características y aptitudes de la zona de servicio, se ha dividido ésta en 12 áreas homogéneas, que se utilizan como ámbitos de análisis detallado.

En cada una de ellas se analizan:

1. Las características y datos físicos y funcionales.
2. El tráfico marítimo en sus muelles.
3. La accesibilidad terrestre y marítima.
4. La situación legal del suelo.
5. La ordenación y usos del suelo existentes.
6. El papel del área en el contexto y entorno urbano.

Estos seis epígrafes, mediante los que se aborda el estudio detallado de la zona de servicio, se resumen en un séptimo en el que se sintetizan las conclusiones del análisis.

1.4. DOCUMENTOS QUE COMPONEN LA DEUP

El presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios está formado por los documentos que a continuación se enumeran:

A. MEMORIA

B. PLANOS

1. Situación y emplazamiento.
2. Definición de las áreas
3. Delimitación actual de la Zona de Servicio de Tierra.
4. Delimitación actual de la Zona de Servicio de Aguas.
5. Delimitación propuesta de la Zona de Servicio de Tierra.
6. Delimitación propuesta de la Zona de Servicio de Aguas del Puerto.
7. Propuestas de incorporación y desafectación.
8. Propuesta de asignación de usos.
 - 8.0. Planta general de asignación de usos.
 - 8.1. Área 1: Las Delicias.
 - 8.2. Área 2: Muelle de Tablada.
 - 8.3. Área 3: Polígono de Tablada.



- 8.4. Área 4: Cabecera del Puerto.
 - 8.5. Área 5: Dársena del Batán.
 - 8.6. Área 6: Mirador Batán.
 - 8.7. Área 7: Dársena del Cuarto.
 - 8.8. Área 8: Zona de actividades logísticas.
 - 8.9. Área 9: Polígono de Astilleros.
 - 8.10. Área 10: Zona Franca.
 - 8.11. Área 11: Esclusa-Punta del Verde.
 - 8.12. Área 12: Reserva Portuaria.
 - 8.13. Área 13: Instalaciones Ría del Guadalquivir.
9. Localización de los espacios ocupados por las Administraciones Públicas

2. MARCO JURÍDICO

2.1. LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS EN LA LEGISLACIÓN PORTUARIA VIGENTE

En el BOE Nº 253, de 20 de octubre de 2011, se publicó el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y del Marina Mercante, en virtud de la autorización concedida al Gobierno por la disposición final séptima de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, para que, en un plazo de 6 meses a partir de la publicación de la misma (plazo que fue prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2011 por la disposición adicional novena de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal) elaborase un texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, así como de la propia Ley 33/2010.

Los artículos 69 y 70 se refieren a la DEUP, que constituye un instrumento al que la ley atribuye dos fines esenciales: la delimitación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal y la ordenación portuaria y no urbanística de la zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios previstos, los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y los destinados a otros usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

El artículo 69, apartados 1 a 3, del TRLPEMM establece lo siguiente sobre la DEUP:

"1.El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

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

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley."

2.2. EL CONTENIDO JURÍDICO DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

Se procede a continuación a analizar el contenido y finalidad de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del vigente TRLPEMM, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, dilucidando así el



papel relevante que le otorga el Ordenamiento Jurídico en la ordenación y regulación de las actividades portuarias a efectuar en el ámbito de las competencias estatales.

Desde esta perspectiva conviene recordar la doble finalidad de la DEUP:

a) La delimitación de la zona de servicio

Por lo que se refiere a la delimitación, la DEUP supone en la práctica el deslinde del dominio público portuario, es decir, es el resultado final de una reflexión sobre las superficies, terrenos y lámina de agua que resulten necesarios para ejercitar las competencias de explotación portuaria que la Ley atribuye a las Autoridades Portuarias.

Esto significa, en consecuencia, que la Delimitación constituye el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráfico, previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos (art. 69 TRLPEMM). Y ello debe ser destacado por una doble razón: en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la cualidad del dominio público y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad y, en segundo lugar, porque pueden afectar a terrenos que hasta ese momento tienen la naturaleza jurídica de propiedad privada y, como consecuencia de su inclusión en la zona de servicio, habrán de ser expropiados para convertirse así en dominio público portuario. Justamente ese efecto se reconoce en el artículo 69.5 del TRLPEMM cuando se establece que la aprobación de la DEUP llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

b) La asignación de usos a las diferentes zonas del puerto

El segundo de los objetivos que ha de perseguir la DEUP es la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas en que previamente se deberá dividir el puerto.

La Ley pretende que se delimite la zona de servicio, es decir, que se establezca el límite de los bienes de dominio público necesarios para la actividad portuaria, pero metodológicamente entiende que sólo es posible llegar a la cuantificación material y definición de la zona de servicio cuando ésta se ha estructurado en zonas homogéneas con usos o vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria. Únicamente cuando se ha justificado la necesidad o la conveniencia de que tales terrenos con una determinada vocación deben formar parte de la zona de servicio, es cuando podrá procederse finalmente a delimitar la zona de servicio.

Esto es, la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas del puerto es la vía rigurosa para poder delimitar finalmente la zona de servicio, eliminando así inclusiones o ampliaciones de la zona de servicio que resulten

injustificadas y tratando de racionalizar, en definitiva, la actividad portuaria y el ejercicio de las competencias estatales en el territorio de un municipio.

La pieza clave de la DEUP está en la división del terreno portuario en zonas y en la asignación de usos portuarios en función de su vocación, centralidad, conectividad, instalaciones y, en general, estado de conservación de las infraestructuras portuarias.

Es necesario destacar una vez más, que la finalidad de la DEUP es asignar usos portuarios, es decir, directamente relacionados con la actividad de explotación portuaria, sin que puedan entrar en dicha zonificación parámetros urbanísticos.

2.3. PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

De acuerdo con el artículo 56 del TRLPEMM los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un Plan Especial.

La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial, sin embargo, con carácter previo, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

Debe notarse por tanto, en relación al análisis que se desarrolla a lo largo de todo el documento, el superior nivel jerárquico de la Orden Ministerial de DEUP en relación con el Plan Especial del Puerto.

2.3.1. PLAN ESPECIAL DEL PUERTO

El Plan Especial del Puerto de Sevilla vigente, aprobado en julio de 1994, es el documento en el que se contienen las determinaciones en cuanto a ordenación urbanística de los suelos incluidos en la delimitación de la zona de servicio adscrita al Puerto de Sevilla. Dicho documento fue puntualmente modificado en diciembre de 2004, noviembre de 2007, julio de 2009 y junio de 2014, con motivo de la ordenación de nuevos terrenos del dominio público portuario y adecuación a la explotación portuaria. La importancia del incremento de tráfico y la necesidad de modernización de las actividades que allí se desarrollan, unido al papel económico del Puerto, es reconocido en el PGOU de Sevilla, en el que se destaca la importancia del Puerto de Sevilla como elemento dinamizador de la actividad económica, y como polo logístico e industrial de la región.



Los documentos que forman parte del Plan Especial son los Estudios Previos, Planos de Información, Memoria de Ordenación y Normativa, y los Planos de Ordenación. Los dos últimos constituyen el documento de Ordenación Urbanística, por lo que contienen todas las determinaciones de Planeamiento necesarias para el desarrollo urbanístico del ámbito considerado.

2.3.2. PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN URBANA DE SEVILLA, DOS HERMANAS Y GELVES.

El Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla vigente, aprobado el 19 de julio de 2006, establece como objetivos de la ordenación del sistema portuario los siguientes:

- Debe tener claro el modelo de aprovechamiento portuario, que en última instancia deriva de una concepción global de la organización territorial más adecuada al conjunto de la sociedad, analizando, por un lado, el papel del Puerto en el desarrollo urbano y regional, y en este sentido analizar las actividades que tienen relación con la actividad portuaria y el tipo de ligazón que tienen, al objeto de evaluar la capacidad real de colaboración entre ellas. Y por otro lado, analizar el servicio real que el Puerto presta a las distintas comunidades territoriales o grupos económicos, que debe ser clarificada, a los efectos de determinar cuáles de dichas comunidades o grupos deben soportar los costes financieros, ecológicos, sociales, etc. y obtener los beneficios de la existencia y desarrollo del puerto.
- El reconocimiento por parte de la Ciudad de la importancia que para ella tiene contar con una infraestructura de las características de un puerto, contribuyendo de forma decidida a su potenciación, perfeccionamiento y ampliación, procurando que los recursos que en tales operaciones se movilicen sirvan para una correcta y respetuosa integración entre el Puerto y la Ciudad.
- A la reconsideración del viejo hermetismo e impermeabilidad de los recintos e instalaciones portuarias, como actitud imprescindible e ineludible que puede hacer posible cultas y modernas operaciones para una nueva historia, más equilibrada, solidaria y sostenible, de una ciudad portuaria como Sevilla.

El PGOU califica el Puerto de Sevilla como Sistema General de Uso Portuario, dentro de la categoría de Sistema General de Transportes e Infraestructuras Básicas conjuntamente con el Aeropuerto y los grandes centros de transportes. Lo considera además como un espacio sin clasificación urbanística, por tratarse de un Sistema General Supramunicipal y de carácter Singular conforme a la habilitación que realiza el art. 44 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía en su párrafo segundo.

En cuanto al ámbito de aplicación, la delimitación legal de la zona de servicios alcanza a la totalidad de la lámina de agua de la Dársena del Puerto, la totalidad de la lámina de agua del Guadalquivir y los enclaves de ribera afectos.

No obstante, la ría cumple además de funciones vinculadas a la explotación portuaria, otras de carácter territorial, ambiental, etc.

El PGOU de Sevilla contempla un conjunto de parcelas y edificaciones existentes caracterizadas como bienes y parcelas con protección urbanística, y así las refleja en el Catálogo del Patrimonio Periférico. A continuación se muestra la relación de dichos bienes y parcelas ubicados dentro de la zona de servicio del puerto.

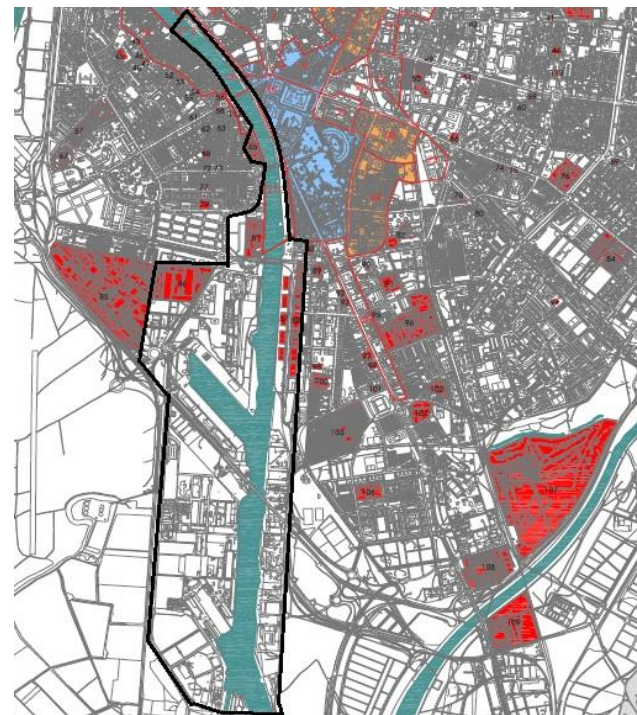


Figura 1: Patrimonio Periférico del municipio de Sevilla, en la zona de servicio del Puerto, delimitada en negro (Fuente: Elaboración A.P. Sevilla)

- Sector 65 (CP. 065): Fábrica de Tabacos Altadis
- Sector 81 (CP. 081): Pabellón social del Club Náutico de Sevilla



- Sector 86 (CP. 086): Construcciones aeronáuticas, S.A.
- Sector 87 (CP. 087): Muelle de Tablada y tinglados de mercancías
- Sector 88 (CP. 088): Pabellones de exportación del puerto Av. de las Razas
- Sector 27.3 (Puerto): Edificio del Real Circulo de Labradores

El nivel de protección de estos sectores se clasifica como nivel C, lo que permite realizar obras de conservación y acondicionamiento, reforma interior que no altere las fachadas ni tipos de cubierta, permitiendo una modificación parcial del sistema estructural y composición espacial. Únicamente el Sector 86 tiene un nivel de protección menor, que permite además de las obras indicadas anteriormente, obras de ampliación, siempre dentro del marco del PGOU.

Además debe tenerse en cuenta el PGOU del municipio de Gelves, limítrofe con Sevilla, al incluir parcialmente la zona de servicio del Puerto de Sevilla en su ámbito municipal. El Plan General de Ordenación Urbana de Gelves, aprobado en junio de 2006, destaca la Isla del Betón, en relación con el Puerto de Sevilla, ya que se clasifica como suelo no urbanizable, pero se prevé la revisión de dicha clasificación ya que la Isla podría verse afectada por el desarrollo de las instalaciones portuarias, derivado de la futura construcción de la nueva esclusa en el Puerto de Sevilla, prevista en su Plan de Desarrollo.

El Plan General de Ordenación Urbana de Dos Hermanas, aprobado en agosto de 2002 (y una adaptación del año 2008 a la Ley 7/2002, de ordenación urbanística de Andalucía) clasifica el Puerto de Sevilla dentro de “Sistemas Generales, Usos Globales y Especial Protección”, uso global “Transporte e Infraestructuras” y uso pormenorizado “Portuario”. El PGOU de Dos Hermanas pretende la ordenación de los terrenos situados en la zona de El Coper, así como los suelos ubicados entre el cauce del Guadalquivir y la zona militar, para ampliación de la zona de servicio del puerto de Sevilla en terrenos del término municipal de Dos Hermanas, una vez obtenidos estos suelos por la Autoridad Portuaria de Sevilla. Asimismo, se reservan estos terrenos para la expansión de la Dársena El Cuarto y de la entonces futura esclusa, de mejores condiciones técnicas que la existente.

2.3.3. PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado en junio de 2009, ofrece unos criterios de actuación para la ordenación de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto L3.

Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, da unas directrices generales sobre estrategias y prioridades territoriales del sistema portuario andaluz, centradas en la intermodalidad, conexiones transfronterizas y desarrollo.



3. ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO

3.1. SÍNTESIS HISTÓRICA

Las primeras noticias de la existencia del Puerto de Sevilla proceden principalmente de fuentes romanas, que lo sitúan en un lugar indeterminado entre los asentamientos actuales de los Reales Alcázares y la Catedral, aproximadamente en el espacio que ocupa hoy la Plaza Virgen de los Reyes, donde probablemente se situaría el Foro portuario; sobre un brazo del río, hoy desaparecido, que cruzaba la ciudad desde el actual Puente de la Barqueta a través de la Alameda de Hércules por las calles Amor de Dios, Campana, Sierpes y la avenida de la Constitución, retornando al cauce principal a la altura de la Torre del Oro.

Durante el periodo musulmán el puerto carece de un espacio específico. Las embarcaciones se localizaban a todo lo largo de su cauce principal, entre la Puerta de la Barqueta y la desembocadura del arroyo Tagarete. Esta situación variará con la construcción por el emir Abu Yacub Yusuf del Puente de Barcas hacia 1170, que reducirá el espacio portuario al situado entre el puente y la Torre del Oro (construida hacia 1220), espacio que configura el puerto histórico de la ciudad.

El uso portuario de este espacio se verá consolidado con la construcción de las Reales Atarazanas por Alfonso X El Sabio, ésta se situó sobre una construcción anterior de origen mudéjar.

Se tiene constancia de la construcción de un muelle de piedra en el siglo XV, ubicado en las proximidades de la Torre del Oro y destinado a descargar la piedra que se utilizaba para la construcción de la Catedral; posteriormente se construyó por el Almirante Alfonso Enríquez un segundo muelle, del que se desconoce con exactitud su localización.



Ilustración 1: Imagen histórica de la Torre del Oro

Se puede decir que a finales del siglo XV, el espacio portuario (según Morgado 1587), se articula en tres espacios apoyados en la orilla de Sevilla: el Muelle del Ingenio (llamado así por la grúa o ingenio utilizado para descargar la

piedra destinada a la Catedral) situado en la proximidad de la Torre del Oro, el muelle del Barranco aguas arriba junto al Puente de Barcas y el Arenal espacio situado entre ambos.

Durante el siglo XVI, el arenal se convertía en el espacio donde se desarrollaría la actividad portuaria, encontrándose dos barrios extramuros que van a ligar su crecimiento a la actividad portuaria: La Carretería y la Cestería. En su entorno, a lo largo del tiempo, se van a ubicar importantes edificios públicos (Aduana, Casa de la Moneda, Real Fábrica de Tabacos), renovándose y abriéndose nuevas puertas y postigos.

A lo largo de los siglos XVII y XVIII se producen ampliaciones del puerto ante la importancia del tráfico comercial, pero la propia dinámica fluvial y marina (aterramientos, riadas, sedimentaciones en la Barra de Sanlúcar, etc.) y el aumento del tonelaje (que pasa de 300 t en el siglo XVI a más de 1.000 t a finales del XVIII) y calado de los barcos, van a dificultar la navegación, marcando el inicio de la decadencia del puerto, que culminará con el traslado de la base de la flota a Cádiz y, posteriormente, en 1717 el de la Casa de la Contratación y Consulado Marítimo.

A finales del siglo XVIII se funda la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir, cuyo objetivo era el de mejorar el grave estado de deterioro de los muelles y de la propia ría, así como comenzar la construcción de las cortas.

La segunda mitad de siglo XIX representa para el puerto sevillano una etapa de auge, ligada a un fuerte aumento del comercio, que fomentará la aparición de varias compañías privadas de navegación. Al tradicional movimiento de mercancías agrícolas se añadirá con gran fuerza el trasiego de minerales, impulsado por la creciente explotación de las minas de la zona.

En este periodo se acometerá una amplia serie de reformas tanto en el puerto (dragado del canal, construcción de espigones) como en sus conexiones por ferrocarril con las principales zonas productoras del país. Entre los numerosos proyectos realizados destaca el de Pastor y Landero (1862), por ser el primero que afecta a la ría.

El auge del comercio a través de la navegación y el constante aumento del tamaño de los buques en el primer cuarto del siglo XX, impulsará la realización de mejoras en el puerto y su ría en tres direcciones principales:

- Nuevos dragados
- Ensanche del canal
- Delimitación de una nueva zona de servicio con un nuevo canal y corta del río.

Con la construcción del Canal de Alfonso XIII se pondrá en marcha una amplia zona de muelles para mercancía general. La zona portuaria desplazará su crecimiento y actividad desde la Torre del Oro hacia el sur de la ciudad.



La Exposición de 1929 coincidirá con la nueva y trascendente fase de obras, que convertirá en dársena a la zona portuaria, mediante la variación del trazado del río por la Vega de Triana y el relleno de la zona de Chapina. En 1951 se construye un malecón de defensa y se finalizan las obras de esclusa para atajar las frecuentes crecidas fluviales, garantizando a su vez un mayor nivel de agua en la zona portuaria y la protección a la ciudad de Sevilla contra las inundaciones derivadas de las crecidas del Guadalquivir.

Las últimas obras de envergadura realizadas en el ámbito portuario fueron la realización de la Dársena de Batán en 1984, que ha permitido dotar al puerto de una moderna zona de almacenamiento y tráfico de contenedores y graneles sólidos y la construcción de la nueva esclusa Puerta del Mar iniciada en el año 2005 que permitió la mejora del acceso marítimo y finalizadas en el 2011.

Pueden citarse también cambios en las infraestructuras viarias ligadas a la Exposición de 1992, tales como la construcción de los Puentes del V Centenario y de Las Delicias, mejorando sustancialmente las conexiones por carretera de la zona de servicio con el exterior.



Ilustración 2: Imágenes históricas del Puerto de Sevilla

3.2. PLAN DE DESARROLLO DEL PUERTO DE SEVILLA

La integración del Puerto de Sevilla en la red de transporte estratégica y prioritaria de Europa, así como la vía navegable E.60.02 Eurovía Guadalquivir, unido a la posición de Sevilla en el corredor ferroviario del Mediterráneo y como nodo de la red de carreteras, consolida el recinto portuario como nodo logístico de importancia para la UE en el Sur de España.

La vía navegable Guadalquivir, junto al resto de vías navegables europeas, es estratégica y prioritaria para Europa por facilitar el transporte marítimo de mercancías, contribuyendo con ello al cumplimiento del compromiso de Kioto de disminución de gases de efecto invernadero y a la lucha contra el cambio climático.

El esfuerzo de la Comunidad Logística Portuaria de Sevilla por ofrecer una oferta a medida de los clientes, orientada a mejorar los costes de transportes y distribución, la confianza de la inversión privada, las nuevas infraestructuras de acceso al puerto y la capacidad logística ferroviaria, han situado al puerto de Sevilla en las mejores condiciones para dar una respuesta de futuro en el desarrollo socioeconómico de su área de influencia.

El Plan de Desarrollo del Puerto de Sevilla se apoya en el Plan Director de Infraestructuras y en el Plan Estratégico del Puerto de Sevilla.

3.2.1. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO MARÍTIMOS

La construcción de la nueva esclusa Puerta del Mar ha supuesto el refuerzo del sistema de defensa de la ciudad de Sevilla frente a las inundaciones, constituyendo el cierre del muro de defensa en la zona Sur, y la adecuación del Puerto de Sevilla al estándar del tamaño de la flota para las transacciones de la región marítima europea. La posibilidad de acceso de barcos de mayores dimensiones, hasta 39 metros de manga, tiene como primera deriva una fuerte reducción de los costes de escala y flete, lo que fortalece el potencial logístico de la plataforma Puerto de Sevilla, y que unido a la disponibilidad de un clúster de empresas de servicio logísticos competitivos y eficientes hace viable económica y técnicamente el desarrollo de operaciones de importación y exportación de grandes volúmenes.

Su ejecución ha supuesto, igualmente, la ampliación y el cierre del anillo de comunicación interno viario y ferroviario; la incorporación de 100 hectáreas de terreno a la dársena interior que estarán destinadas a nuevas terminales e industrias asociadas y el refuerzo Dimensiones:

- Eslora máxima 280 metros
- Manga 39 metros
- Calado 11 metros
- Tiempo de operación:
 - 15 minutos
- Doble esclusada
 - Para buques de hasta 130 metros



3.2.2. ACTUACIONES INTERMODALES

El Puerto de Sevilla es el puerto marítimo de interior del sur de España, con una relevancia estratégica a nivel local y regional como infraestructura de transporte por su alta capacidad para el tráfico de mercancías, a lo que se añade las ventajas medio ambientales derivadas de facilitar el transporte marítimo hasta la zona de producción-consumo. Es uno de los principales motores económicos de la región urbana de Sevilla, y su hinterland abarca la provincia de Sevilla en un primer círculo de influencia, la región andaluza y extremeña, y el interior de España a través de los corredores ferroviarios a Madrid, Valencia, Tarragona y Barcelona.

La promoción de terminales especializadas en contenedores y carga rodante ha facilitado la ampliación de los servicios marítimos regulares.

El transporte ferroviario se ha consolidado con una importante oferta de servicios ferroviarios de periodicidad regular con O/D en el recinto portuario, integrando el ferrocarril en la cadena logística como uno de los elementos fundamentales para el transporte de mercancías con origen o destino marítimo.

Las Terminales Logística Portuaria (TLP) conjugan las funciones de una terminal portuaria propiamente dicha, y las que corresponden a un área de transformación industrial o distribución de mercancías.

3.3. EL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO

El Plan Director constituye la guía de desarrollo de las infraestructuras en el recinto portuario de Sevilla para el horizonte 2020. Fue ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado en el año 2006.

El objetivo de las actuaciones propuestas es constituir el soporte de las líneas de avance contenidas en el Plan de Desarrollo (documento año 2000) y contempla infraestructuras portuarias de muelles y canales de navegación, logísticas y de comodidad.

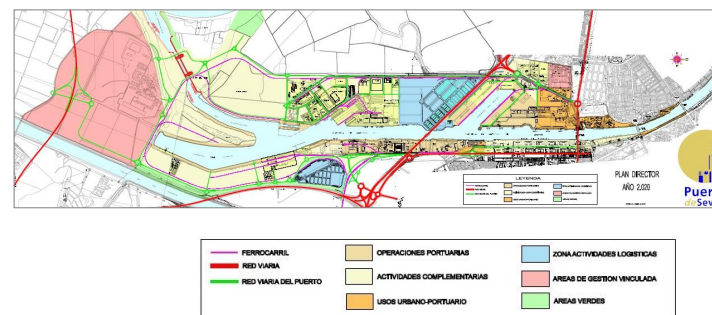


Figura 2: Plano del Plan de Desarrollo 2020 del Puerto de Sevilla, y leyenda (Fuente: Elaboración A.P. Sevilla)

Las principales líneas de avance contempladas en el Plan Director son:

1. **Mejora del Acceso Marítimo (MAM):** Se ha completado la actuación de la nueva esclusa con la entrada en funcionamiento de la Esclusa Puerta del Mar que amplía la capacidad de manga para el acceso de buques al recinto portuario. La construcción de las infraestructuras del Nuevo Acceso Marítimo ha estado unida a los programas de puesta en carga de importantes espacios para el desarrollo logístico, la instalación de terminales y el fomento de una base industrial, con el objetivo de aflorar el potencial logístico y comodal de la Comunidad Portuaria y fortalecer el potencial de la plataforma logística Puerto de Sevilla.
2. **Habilitación de la Dársena del Cuarto para la instalación de terminales logísticas e industriales complementarias:** Con el programa Puerto Sur se ha iniciado un proceso de desarrollo para, en sucesivas etapas, duplicar la actual superficie operativa del puerto. En la primera etapa se han urbanizado 60 hectáreas en la Dársena del Cuarto. Comprende esta actuación la acomodación de 3.000 metros lineales de frente de agua y 150 hectáreas de terreno y la optimización de la accesibilidad terrestre de la zona, con conexiones directas tanto a la red viaria interurbana como a la red ferroviaria. El objetivo es propiciar la modernización de la explotación portuaria, mediante la construcción y entrada en servicio de nuevas instalaciones especializadas en servicios logísticos integrales en régimen de apertura al uso general o dedicado a tráficos o clientes industriales específicos. Las nuevas fórmulas de explotación portuaria como son las Terminales de Logística Portuaria (TLP) conjugan las funciones de una terminal portuaria propiamente dicha y las que corresponden a un área de transformación industrial o distribución de mercancías. Actualmente el Puerto de Sevilla cuenta con diez terminales, adjudicadas la mitad de ellas en los dos últimos años. La iniciativa privada ha dado una respuesta decidida adquiriendo compromiso de



inversión y actividad: terminal de logística de líquidos, con una capacidad operativa de 200.000 toneladas anuales; una planta de fabricación de harinas, de alta capacidad de molienda; y en desarrollo una terminal dedicada a productos siderúrgicos y chatarras y un centro de almacenamiento logístico de estos productos.

3. Desarrollo logístico: En respuesta a las demandas del sector, transporte de mayor flexibilidad, interconexión de modos y especialización de servicios se ha propiciado la implantación y gestión de recintos logísticos dedicados en las zonas este y oeste del recinto portuario para transformar el Puerto de Sevilla en una plataforma logística de referencia de primer orden nacional. Conforman la plataforma logística portuaria:

- Zona de Actividades Logísticas ZAL Batán: Esta iniciativa es pionera en Andalucía y es la segunda infraestructura de estas características operativa en España. Es un parque logístico multimodal en cuanto a sistemas de transporte con una ubicación estratégica en el centro de la ciudad, con unas excelentes condiciones de accesibilidad desde la ronda de circunvalación SE-30 y rondas intermedias, y a menos de 20 minutos del aeropuerto de Sevilla, lo que la dota de unas características únicas para la distribución local, regional, nacional e internacional. Con una superficie de 57 hectáreas, tiene una capacidad construida de 254.000 m² de naves logísticas, modulables entre 2.000 m² a 40.000 m², con un uso unicliente o multicliente. El diseño específico para logística de todo el recinto, la calidad constructiva, la facilidad de acceso, la localización, la seguridad y los servicios disponibles ha permitido tanto la permanencia de grandes empresas en Sevilla así como la elección de la ubicación para nuevos centros de distribución en la ciudad.
- Parque de Actividades Logísticas PAL en Palmas Altas: Este segundo recinto logístico tendrá una superficie de 27 hectáreas en la zona este del puerto en Palmas Altas. Se ha iniciado su construcción con la urbanización del área. Este segundo recinto ofrecerá una oferta de naves de gran superficie modulables y así mismo atenderá la demanda de servicios logísticos de pequeño volumen. El parque dispone de acceso directo a SE-30, contemplando todas las necesidades de las empresas de este sector en cuanto a servicios, infraestructuras, seguridad y telecomunicaciones.

4. Fomento de la base industrial: La tendencia mundial a la integración del transporte con las actividades de distribución y fabricación, así como a la configuración de cadenas de transporte intermodal y su concentración en nodos o plataformas de servicios integrales, hace pertinente incrementar la oferta de suelo en el recinto portuario para actividades complementarias tanto industriales como ligadas a la distribución y logística de gran consumo. El Puerto de Sevilla dispone de una zona de servicio cuyas características en cuanto a centralidad, intermodalidad, conexiones y servicios disponibles la hacen única

en su entorno. El programa puerto industrial está orientado a la instalación en el recinto portuario de clústers industriales (siderúrgico, construcción, cerealista, energético, madera, etc.) vinculados a la actividad portuaria. La disponibilidad de una base de carga propia permitirá fidelizar tráfico y desarrollar servicios complementarios. El programa incluye el desarrollo sobre 100 hectáreas en el Verde siendo el planteamiento central la integración industrial-transporte portuario en torno a terminales dedicadas a usos industriales. Se destaca la importante operativa ya existente en el Polígono del Astillero del Puerto de Sevilla.

5. Mejora de la accesibilidad terrestre al recinto portuario y cierre del anillo interno de comunicación viario y ferroviario:

- La accesibilidad viaria del Puerto: La movilidad inducida en el recinto portuario por el tráfico de mercancías se basa fundamentalmente en viajes con origen o destino externo al área metropolitana. Este hecho, unido a la especificidad del medio de transporte utilizado (vehículo pesado), aconseja dotar de un acceso, directo y dedicado, desde el recinto portuario a los viarios más exteriores de circunvalación de que disponga el área metropolitana, evitando de este modo problemas de integración con el tráfico urbano.
- La accesibilidad ferroviaria del Puerto: El acceso ferroviario tanto en condiciones de capacidad, como de calidad de la circulación, unido a la inclusión de Sevilla en los corredores ferroviarios Mediterráneo y Central, constituyen elementos clave para el desarrollo del Puerto de Sevilla.
- Anillo interno de comunicación: La ampliación del anillo estructurador de infraestructuras generales del recinto portuario se ha realizado hacia el sur de la zona portuaria, donde se han incorporado más de 6 kilómetros de viales y 7 kilómetros de nuevas vías de ferrocarril, que conectan la zona este y oeste del puerto a través de tres puentes, dos de carretera y uno de ferrocarril, en la nueva esclusa, y que suponen el cierre del anillo viario y ferroviario interno, garantizando el servicio a las zonas de expansión, Dársena del Cuarto y El Verde.

6. Delimitación, reurbanización y desarrollo de las áreas de uso urbano portuario: Para la zona portuaria más cercana al núcleo urbano, la cabecera norte de la zona de servicio, se plantea una integración basada en un uso compartido urbano-portuario. Los ciudadanos recuperan para su uso amplias zonas situadas en el centro de la ciudad y se mantiene el uso portuario en las mismas con actividades compatibles con su nueva función.

- Terminal-parque Delicias: La primera actuación realizada ha sido la remodelación del muelle de Las Delicias que con infraestructuras totalmente renovadas se ha convertido en un complejo para el ocio,



cercano al parque de María Luisa, el espacio verde más emblemático de la ciudad y es al mismo tiempo una terminal para cruceros turísticos que cada vez con mayor frecuencia recalán en Sevilla.

- **Muelle de Nueva York:** Ejecución de las obras de reurbanización de este muelle contiguo a la terminal-parque Delicias, que se ha convertido en un paseo fluvial. Se han recuperado 27.600 metros cuadrados de espacio verde urbano, lo que permite llegar paseando desde el muelle de Delicias a la Torre del Oro.

3.4. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

3.4.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PUERTO

3.4.1.1. SITUACIÓN GEOGRÁFICA

El Puerto de Sevilla es un puerto marítimo de interior situado en el estuario del Guadalquivir, en las coordenadas Longitud 6° 0' W y Latitud 37° 22' N en el extremo sur de la Península Ibérica y de la Europa continental.

El puerto se sitúa en el centro del área metropolitana de Sevilla, en el sudoeste de la ciudad, y sus dársenas conectan con la ría del Guadalquivir, que sirve como canal navegable permitiendo la conexión con el Golfo de Cádiz, a través de una esclusa en funcionamiento desde 2010, de mayor capacidad que la existente anteriormente. Las instalaciones portuarias se encuentran a una distancia de 90 km del océano Atlántico, recorrido que supone unas cinco horas de navegación para los buques que entran y salen del puerto.

3.4.1.2. ESTRUCTURA GENERAL DEL PUERTO

El puerto de Sevilla se sitúa en la dársena del Guadalquivir cerrado al norte por el tapón de San Jerónimo y al sur a través de la esclusa Puerta del Mar que conecta con la ría, conformando un canal (Canal de Alfonso XIII) que se dispone a lo largo de un eje Norte-Sur. Las instalaciones y muelles portuarios se ubican de forma continua a ambos márgenes del canal.

En él se desarrollan actividades industriales, logísticas y comerciales portuarias, aunque también, en menor medida actividades náutico-deportivas y otras vinculadas a la interacción puerto-ciudad.

Para realizar el análisis de la zona de servicio, se ha realizado una división en áreas, en un recorrido de Norte a Sur, cuya breve descripción es la siguiente:

Área nº 0: Dársena urbana

Desde el Puente de San Telmo hacia el Norte.

Área nº 1: Las Delicias

Desarrollada en ambos márgenes del canal, entre los puentes de los San Telmo y Las Delicias, en la que se localizaba el grueso de la actividad portuaria en los comienzos de su historia. En la actualidad cuenta con un muelle en uso para atraque de cruceros y embarcaciones turísticas y dos zonas donde se llevan a cabo actividades náutico-deportivas.

Área nº 2: Muelle de Tablada

Situada en la margen izquierda del Canal, su parte principal comienza en el Puente de Las Delicias y se prolonga hasta el acceso restringido a la zona de servicio por el Sudeste. Es una zona de intensidad comercial portuaria media y una creciente interacción puerto-ciudad en su zona Norte.

Área nº 3: Polígono de Tablada

Comprende una serie de terrenos limitados al oeste por la Carretera de la Esclusa y al este por las áreas 4 y 5 de la zona de servicio del puerto. Se trata de un área sin conexión directa con la lámina de agua y ocupada fundamentalmente por actividades de carácter logístico y operativo vinculadas en gran parte de forma directa con la actividad portuaria y en la zona más próxima al vial carretera de la Esclusa con actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad.

Área nº 4: Cabecera del Puerto

Situada en la parte oriental del polígono de Tablada, limita en su extremo Oeste con la carretera de la Esclusa, en el extremo Este se extiende hasta el Canal de Alfonso XIII, por el Norte limita con el puente de las Delicias en su confluencia con la calle Juan Pablo II y en el extremo sur con el Área nº 5 de la zona de servicio del Puerto correspondiente a la Dársena de Batán.

Área nº 5: Dársena de Batán

Conformada por los terrenos situados en el entorno de la Dársena de Batán y la margen derecha del Canal de Alfonso XIII, cuenta con los muelles que concentran la mayor actividad portuaria del Puerto de Sevilla: muelle del Centenario y muelle de Batán Norte; y en ella se ubica la terminal ferroviaria del puerto. El área limita por el Norte con el Área nº 4 correspondiente a la Cabecera del Puerto, por el Sur con el Área nº 8 donde se ubica la ZAL y por el oeste con el Área nº 3 del Polígono de Tablada.

Área nº 6: Mirador del Batán

Se incluyen dentro de esta área los terrenos situados en la margen izquierda del Canal de Alfonso XIII, colindante por el norte con el Área 2 Muelle de Tablada y limitando por el sur con línea que parte del puente del Centenario



en su zona más cercana a la lámina de agua. Se trata de un área con un bajo grado de ocupación, ya que en la actualidad solo permanecen vigentes las concesiones de Agencia Marítima Portillo, dedicada al tráfico de graneles sólidos de forma predominante y la concesión de Acciona S.A.

Área nº 7. Dársena del Cuarto

Delimitada al Norte por el área nº 6, se prolonga al Sur hasta el límite que marca el viario de conexión con La Esclusa inclusive. Incluye los terrenos ubicados en la península acotada por la Dársena del Cuarto y el Canal de Alfonso XIII. Se trata de una zona que se encuentra en fase de ocupación progresiva de desarrollo de actividades industriales, logísticas y de operativa portuaria.

Área nº 8. Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

Contigua a la terminal ferroviaria y a la superficie del Área nº 5 Dársena de Batán situada en el entorno del muelle del Centenario. Se trata de una zona acotada como centro de actividades logísticas.

Área 9. Polígono Astilleros

El área está conformada de Sur a Norte, desde la línea que delimita la zona sur de los astilleros con el Área nº 10 de la Zona Franca hasta la delimitación con el Área nº 8 de la ZAL. De Este a Oeste la superficie del área se extiende desde el borde costero hasta la carretera de acceso a la Esclusa. La zona se dedica principalmente a actividades industriales portuarias y en la misma se encuentra el Muelle de Armamento.

Área nº 10. Zona Franca

Se incluyen dentro de esta área los terrenos situados al Sur del recinto portuario en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII. Por el Norte el límite de la zona queda establecido en el perímetro de los antiguos Astilleros de Sevilla y la Terminal Portuaria Esclusa. Hacia el Sur el área se extiende en una línea que va desde las cercanías del Cortijo Torrecuellar hasta el propio Canal. Al Oeste lo acota la carretera de La Esclusa y al Este el Canal de Alfonso XIII.

Área nº 11. Esclusa-Punta del Verde

Se incluye dentro de esta área los terrenos situados en el extremo sur de la zona de servicio terrestre del puerto, en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII. Los terrenos anexos a La Esclusa por la margen Este, y esta misma, también se incluyen dentro de esta área tal y como se indica en el plano correspondiente.

Por el Norte el límite de esta zona lo conforma el vallado previsto de la Zona Franca, al Sur por la llamada Punta de El verde y la zona de ampliación de la Esclusa; el límite de la zona de servicio y el Canal de Alfonso XIII acotan esta área de Oeste a Este.

Área nº 12. Área de Reserva Portuaria

Se incluyen en esta área el resto de los terrenos de la zona de servicio situados al sur en el término municipal de Dos Hermanas; anexos a las áreas 7 en la margen izquierda y al área 11 en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII.

Área nº 13. Terrenos e Instalaciones en el Río Guadalquivir

Se trata de diversos terrenos con aprovechamientos agrícolas, edificios e instalaciones de apoyo al tráfico marítimo, de mantenimiento y dragado.

Resumen:

En el siguiente cuadro se expone un resumen de las características físicas de las áreas en que se ha dividido la Zona de Servicio para su mejor análisis, con objeto de disponer de una visión global de la delimitación portuaria.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO DE SEVILLA

Área	Superficie total (m²)	Superficie en concesión (m²)	Longitud muelle (m)	Calado medio (m)	Uso dominante
Las Delicias	226.410	103.110	1090	7,5	Pasajeros Náutico Dptvo. Puerto-ciudad
Muelle de Tablada	244.676	28.610	1156	7,5	Graneles Sól. Merc. Gral. Pasajeros Puerto- ciudad
Polígono de Tablada	172.910	65.053	-	-	Logístico Puerto-ciudad
Cabecera del Puerto	229.032	6.675	200 (pantalanes)	7,50	Pasajeros, Náutico-Dptvo. Puerto ciudad
Dársena del Batán	606.537	248.904	1.540	7,50	Graneles LÍq. Graneles Sól. Merc. Gral. Industrial
Mirador del Batán	195.338	41.509	183	7,50	Graneles, Merc. Gral. Náutico-Dptvo. Puerto-ciudad.
Dársena del Cuarto	1.949.892	291.034	315	7,50	Graneles LÍq. Graneles Sól. Merc. Gral. Industrial, Logístico
Zona de Actividades Logísticas (ZAL)	654.035	200.234	-	-	Logístico
Polígono Astilleros	573.946	300.463	717	6,50	Industrial. Merc. Gral.



					Logístico
Zona Franca	771.133	242.713	440	7,50	Graneles Líq. Graneles Sól. Merc. Gral. Industrial Logístico
Esclusa-Punta del Verde	1.240.770	0	-	-	Esclusa Graneles Líq. Graneles Sól. Merc. Gral. Industrial Logístico
Reserva Portuaria	1.852.944	0	64	7,50	Vaciaderos/terrenos
Terrenos Guadalquivir	2.598.325	0	-	-	Vaciaderos/operaciones, terrenos
TOTAL	11.315.948	1.528.305	5.705	-	-

En el Anexo nº 3 se relaciona dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima. Art 72.1 T.R. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se incluye en la misma el Faro de Chipiona e instalaciones anexas: 4.579 m2 Finca registral nº 43.294 de Chipiona y Faro de Bonanza e instalaciones con una superficie total de 376 m2.

Tabla 1: Características generales del Puerto de Sevilla

3.4.2. EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE SEVILLA

El hinterland del Puerto de Sevilla viene predeterminado por su localización estratégica en el interior del valle del Guadalquivir. Así, en un primer círculo de influencia abarca su área metropolitana (sobre 1,3 millones de habitantes) y la provincia de Sevilla en general, actuando el puerto y la industria ligada a él como elemento tractor de la economía sevillana. En un segundo círculo de influencia se encuentran la región andaluza y extremeña y, de forma más global y dispersa, el hinterland sevillano abarca el interior de España a través de los corredores ferroviarios a Madrid, Extremadura, Bilbao, Valencia y Tarragona.

3.4.3. ACCESIBILIDAD

Desde el año 2011, el Puerto de Sevilla y su vía navegable pasaron a formar parte de la Red Primaria (Core Network), perteneciente a la Red Transeuropea de Transportes, formada por un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la

Unión Europea. Esta red engloba las redes de carretera, ferrocarril, vías navegables interiores, puertos, aeropuertos, transporte combinado, gestión de cargas y tráfico aéreo.

Con esta inclusión, Sevilla se convierte en un nodo de referencia para el sistema europeo de transportes, ya que el puerto y el aeropuerto, junto con la eurovía navegable, pasan a formar parte de los corredores Atlántico y Mediterráneo.

3.4.3.1. ACCESOS MARÍTIMOS

La entrada al Puerto de Sevilla desde el mar se realiza a través de la ría del Guadalquivir, el canal navegable de mayor longitud de España, denominado Eurovía Guadalquivir E.60.02 que discurre desde la boya de recalada hasta la esclusa con una longitud de 92.171 m. El faro de Chipiona, gestionado por la Autoridad Portuaria de Sevilla, marca el inicio del canal de acceso al Guadalquivir. Una vez en él, tras unas cincuenta millas se llega a la esclusa Puerta del Mar, que constituye el inicio de la dársena del Puerto de Sevilla. La esclusa constituye el elemento de conexión entra la Eurovía y el recinto portuario, cumpliendo la función básica de servir de elevador de barcos desde la Eurovía a la dársena comercial del puerto y viceversa. La esclusa convierte al canal de acceso, a su paso por la ciudad, en una dársena, ya que su cauce natural se encuentra cerrado al norte de la ciudad; este hecho permite que el Puerto no esté sujeto a las variaciones de altura del agua, debido tanto a las mareas como a las avenidas, constituyendo un elemento esencial de protección de la ciudad mediante el cierre del muro de defensa y evitando, por tanto, las inundaciones que históricamente ha sufrido Sevilla.

La construcción de la nueva esclusa "Puerta del Mar", con unas dimensiones de 39 m de manga, 280 m de eslora y un calado de 11 m, permitió solventar los problemas de limitación de manga que imponía la antigua esclusa de entrada al Puerto, así como aumentar esloras y calados de los buques entrantes, y reforzar el régimen de protección contra inundaciones de la ciudad de Sevilla. El régimen de mareas en estiaje que condiciona también el acceso de los buques al puerto se define del siguiente modo:

MAREAS RESPECTO NMMA		
	Barra	Antesclusa
Máxima carrera de marea	3,23 m	2,64 m
Cota de la B.M.V.E.	-1,15 m	-0,34 m
Cota de la P.M.V.E.	+2,08 m	+2,30 m

Tabla 2: Régimen de mareas en estiaje



3.4.3.2. ACCESO TERRESTRE

El Puerto de Sevilla está dotado de un sistema de comunicación terrestre formado por un sistema de carreteras y ferrocarril competitivo, lo que convierte al puerto en un centro logístico de referencia.

ACCESOS TERRESTRES	
Carretera	N-IV Madrid-Cádiz
	A-49 Sevilla-Huelva
	N-630 Sevilla-Badajoz-Madrid-Galicia
	SE-30 Circunvalación
Ferrocarril vía ancha	Madrid-Cádiz por Sevilla
	Granada y Málaga a Sevilla

Tabla 3: Accesos terrestres al Puerto

Por carretera existen dos accesos terrestres a los muelles comerciales: el Acceso Puerto Este y el Acceso Puerto Oeste. El Puerto dispone también de un acceso directo a la autovía SE-30 en la zona del Batán.

Por ferrocarril, el recinto portuario cuenta con más de 30 km de vías que permiten enlazar con la red general de ferrocarril que se distribuye por el hinterland. El flujo ferroviario del puerto tiene su eje de referencia en la vía Sevilla-Madrid, que concentra la mayor parte de los tráficos. Madrid actúa, no sólo como un nodo fundamental de origen y destino de las mercancías del Puerto de Sevilla, sino que además constituye el punto de distribución del tráfico ferroviario hacia levante y norte peninsular.

Otras áreas geográficas como Extremadura, Córdoba y Puertollano, cuentan con conexión ferroviaria con el puerto hispalense, sin embargo, esas líneas dan servicio a tráficos discrecionales ligados a una industria concreta.



Figura 3: Conexiones ferroviarias del Puerto

3.5. ANÁLISIS DEL TRÁFICO PORTUARIO

3.5.1. METODOLOGÍA

El estudio del tráfico portuario en el Puerto de Sevilla se ha realizado a partir de datos de tipos de tráfico de la evolución de los volúmenes de mercancía.

Al hablar de los tipos de tráfico, se pretende caracterizar el Puerto en función de parámetros tales como el tipo de mercancía que mueve (graneles sólidos, líquidos, mercancía general y contenedores), y acotar la proporción e importancia de cargas y descargas dentro de los valores totales del tráfico portuario. De esta forma se consigue una visión muy aproximada del tipo de servicios que el puerto está prestando, así como su especialización.

En cuanto a la evolución del tráfico, se han realizado una serie de tablas con los datos cronológicos de movimiento de mercancías, presentando dichos datos tanto en cifras absolutas como relativas.

3.5.2. LA ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS

Un puerto de Mercancía General y Graneles Sólidos.

Durante el año 2016, el Puerto de Sevilla tuvo un tráfico total de 4.809.181 t de los cuales casi el 95 % se corresponden con tráficos de mercancía general y graneles sólidos. El movimiento de mercancía general supuso el 48 % del total del tonelaje movido, los graneles sólidos han supuesto el 46,8% y los graneles líquidos el 4,8 %



restante, lo que muestra de forma clara la predominancia de la mercancía general y los graneles sólidos en el tráfico del Puerto.

CONCEPTO	TONELADAS	PORCENTAJE
Graneles líquidos	229.665	4,8%
Graneles sólidos	2.250.277	46,8%
Mercancía general	2.310.497	48,0%
Avituallamiento	18.742	0,4%
TOTAL	4.809.181	100,0%

Tabla 4: Tráficos del Puerto de Sevilla en el año 2016

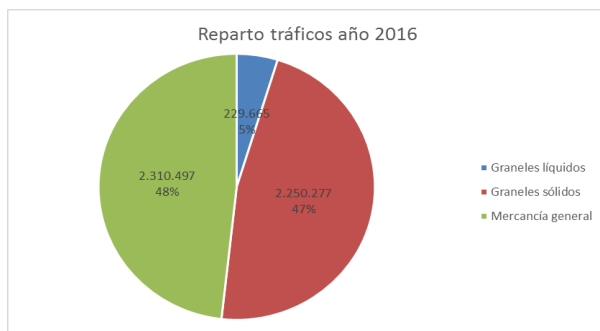


Figura 4: Reparto de tráfico en el Puerto durante el año 2016

Analizando el reparto de la mercancía general se puede apreciar la notable importancia que adquiere el tráfico de contenedores en el puerto. Así, del total de 2,3 millones de toneladas de mercancía general operadas, un 50,2 % se corresponden con mercancías transportadas en contenedores, el 35,6 % con productos siderometalúrgicos transportados como mercancía general convencional y el 11,1 % restante se corresponde con carga rodada.

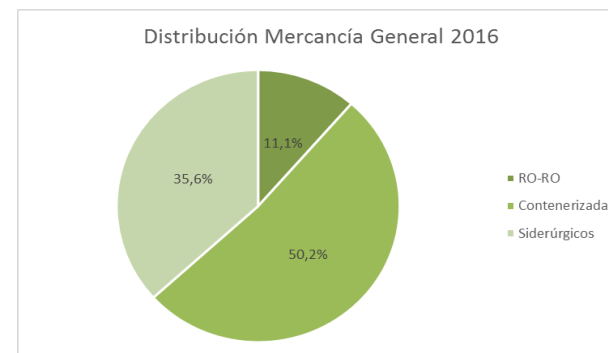


Figura 5: Distribución del tráfico de Mercancía General en el Puerto, año 2016

Por otra parte, analizando el tráfico mercancía general operado en el año 2016 en el puerto por su naturaleza, es posible diferenciar tres tráfico dominantes: el de productos siderometalúrgicos con un 36 %, seguido del de productos agro-alimentarios con un 24 % y del de vehículos y elementos de transporte con un 20 %, destacando la importancia del Puerto de Sevilla como elemento principal en el tráfico de mercancías contenerizada con las Islas Canarias, tal y como se puede apreciar en la gráfica siguiente:



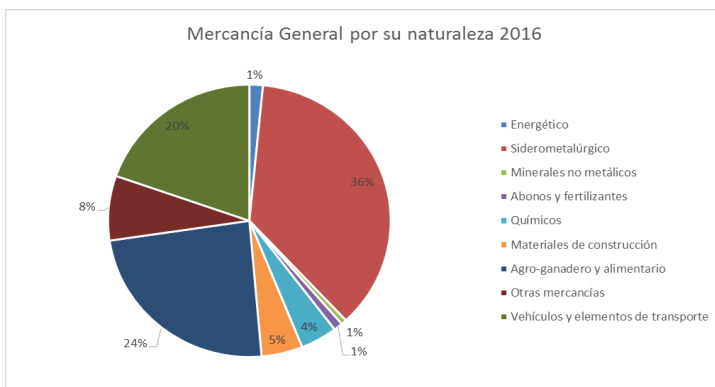


Figura 6: Distribución del tráfico de Mercancía General por su naturaleza, año 2016

En cuanto al tráfico de graneles sólidos en particular, se diferencian tres tráficos principales que aglutinan la práctica totalidad de las 2.250.277 t operadas durante el año 2016: en primer lugar se encuentra el tráfico de productos agro-ganaderos y alimentarios con un 39,9 % del total, de los cuales la mayor parte se corresponde con cereales y harinas (33,3 % del total), a continuación los graneles siderometalúrgicos-chatarras de hierro fundamentalmente con un 32,2 % y en tercer lugar abonos y fertilizantes con un 23,3 % del total. El Puerto de Sevilla descarga en sus instalaciones portuarias el 86 % de los graneles sólidos manipulados, frente al 14 % restante que son embarcadas.

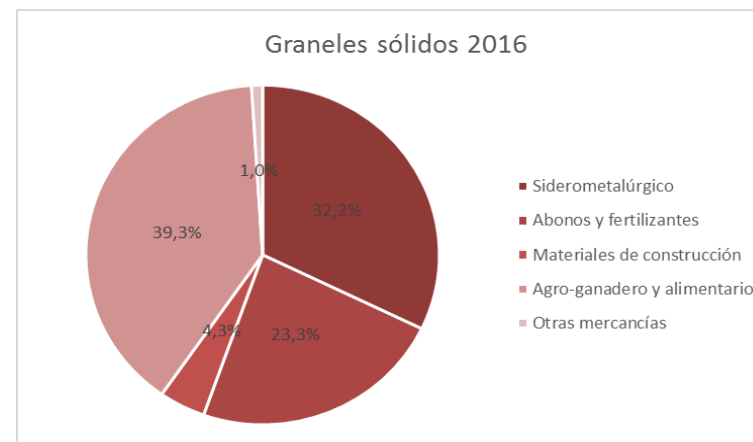


Figura 7: Distribución del tráfico de Graneles Sólidos en el Puerto, año 2016

Los graneles líquidos se distribuyen básicamente en productos químicos (50,1 %); agro-ganaderos y alimentarios (36,8 %) dentro de los cuales cuenta con gran importancia el tráfico de aceites y grasas (35,6 %) que acapara la práctica totalidad del tráfico de este tipo de graneles líquido; y abonos y fertilizantes (11,7 %). En cuanto al reparto entre mercancías importadas y exportadas, el predominio de la mercancía descargada es claro con un 95 % del total de graneles líquidos operados en el Puerto



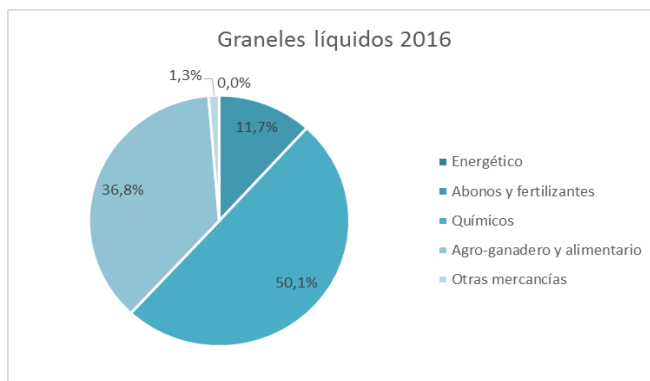


Figura 8: Distribución del tráfico de Graneles Líquidos en el Puerto, año 2016

Equilibrio en volúmenes de carga y descarga de mercancías

En el año 2016 se han descargado en el puerto un total de 2.701.247 t, lo que supone un 56 % del volumen total de mercancías del Puerto. Del total de toneladas descargadas, 543.913 t han sido de mercancía general, 1.939.862 t de graneles sólidos, y 217.498 t de graneles líquidos.

La carga representa el 44 % del volumen total de mercancías, siendo la cifra total de 2.089.166 t. De ellas, 1.766.584 t han sido de mercancía general, 310.415 t de graneles sólidos, y 12.167 t de graneles líquidos.

Realizando el análisis por la forma de presentación de las mercancías, el Puerto de Sevilla se caracteriza por la descarga de graneles y la carga de mercancía general. El reparto de mercancías embarcadas/desembarcadas es de 5/95 en graneles líquidos, 14/86 en graneles sólidos y 74/26 en mercancía general.

El volumen de descarga ha experimentado una tendencia alcista entre los años 2010 y 2016.

Un puerto de comercio exterior en Graneles Sólidos y Líquidos, y de cabotaje en Mercancía General.

Analizando el Puerto de Sevilla desde el punto de vista del origen y destino de las mercancías, éste aparece como un puerto de comercio exterior en términos generales.

Del total de mercancías, aquellas que proceden de otros países o tienen destino en los mismos suponen el 69,12 % del tonelaje total.

Se debe destacar la importancia de este hecho de manera especial en lo referente a los graneles sólidos, cuyo porcentaje con origen o destino en otros países es del 96,44 %, y a los graneles líquidos, para los que dicho porcentaje alcanza el 88,49 %. No ocurre así en el caso de la mercancía general, donde el tráfico de cabotaje interior resulta superior al exterior, suponiendo aquél un 59 % frente al 41 % del exterior, destacando, en este sentido, la importancia del Puerto de Sevilla como elemento principal en el tráfico de mercancías contenerizada con las Islas Canarias.

Estos datos caracterizan a Sevilla como un Puerto cuyo principal componente en tonelaje es la importación de graneles sólidos desde el mercado internacional, y la carga de mercancía general, que responde en gran medida al embarque de productos con destino mayoritariamente nacional.

3.5.3. MOVIMIENTOS POR FERROCARRIL

En el año 2016, el Puerto de Sevilla movió 1.270 trenes con 53.441 TEUs y 549.880 t de mercancía. La distribución es la siguiente: 932 trenes con contenedores, 252 trenes con chatarra, 58 trenes con productos siderúrgicos y 28 trenes movieron transformadores.

La evolución del número de trenes y las mercancías movidas en ellos entre los años 2013 y 2015 ha sido positiva, revelando un crecimiento en las tres unidades analizadas: número de trenes, número de TEUs y toneladas. En el año 2016 se ha mantenido la tendencia global de crecimiento, si bien, se produjo una ligera reducción en el número de TEUs movidos por ferrocarril con respecto al año anterior. Esa mínima reducción referida en el número de TEUs operados por ferrocarril no ha tenido una correlación en el número de toneladas, ya que las toneladas de mercancía contenerizada han experimentado un crecimiento del 11 % en el año 2016 con respecto al 2015.

En cuanto al resto de mercancías, el crecimiento interanual experimentado ha sido muy importante. Se ha incrementado en un 15 % el número de trenes y de toneladas operadas, sustentado en parte por el gran crecimiento experimentado en el tráfico de chatarra, productos siderúrgicos y transformadores, con un incremento interanual del 130 %, 235 % y 127 % respectivamente en términos de tonelaje neto.



AÑO	2013	2014	2015	2016	Δ'15-'16
Nº de trenes	1.018	994	1.103	1.270	15%
Contenedores	-	878	924	932	1%
Chatarra	-	35	116	252	117%
Siderúrgicos	-	36	11	58	427%
Transformadores	-	11	7	28	300%
Líquidos	-	34	45	0	-100%
TEUS	42.267	46.684	54.881	53.441	-3%
Contenedores	42.267	46.684	54.881	53.441	-3%
Toneladas	362.176	408.047	476.211	549.880	15%
Contenedores	-	376.396	432.077	480.242	11%
Chatarra	-	8.641	24.384	56.192	130%
Siderúrgicos	-	10.433	3.308	11.096	235%
Transformadores	-	495	1.036	2.350	127%
Líquidos	-	12.082	15.407	0	-100%

Tabla 5: Movimiento ferroviario 2013-2016 (Fuente: Elaboración A.P. Sevilla)



Figura 9: Tren de mercancías

3.5.4. LA EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS

El tráfico portuario de mercancías en el Puerto de Sevilla ha experimentado un notable crecimiento en los últimos 20 años. En términos de toneladas totales, el tráfico del año 2016 ha supuesto un incremento del 29 % con respecto al tráfico del año 1996, pasando de 3,7 millones de toneladas a 4,8 millones. La principal contribución a dicho crecimiento ha venido de la mano del tráfico de mercancía general que en el mismo período ha tenido un crecimiento del 118 % alcanzando en el año 2015 la cifra de 2,3 millones de toneladas frente al millón de toneladas del año 1996, destacando la importancia del Puerto de Sevilla como elemento principal en el tráfico de mercancías contenerizada con las Islas Canarias.

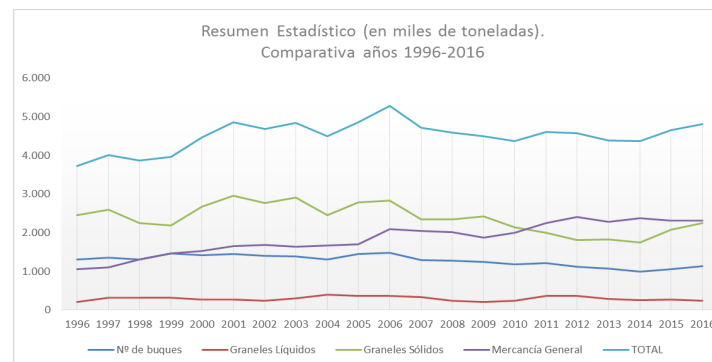


Figura 10: Resumen estadístico 1996-2016

Centrando el análisis en los últimos diez años, la tendencia de crecimiento ha dado paso a una cierta estabilidad en los tráficos, con variaciones interanuales inferiores al 5%. En el año 2015, sin embargo, se ha registrado un importante repunte de las toneladas totales operadas en el puerto, con un crecimiento del 7% con respecto al año anterior, suponiendo el mayor crecimiento de los últimos diez años. En el año 2016 el Puerto continuó con la consolidación de dicha tendencia de crecimiento, alcanzando un incremento en el tráfico total de mercancías del 3 % con respecto al año anterior.



Figura 11: Total Toneladas de Mercancía 2006-2016

A continuación se analiza de forma individual, la evolución del número de buques y de cada tipo de tráfico de forma individual:



3.5.4.1. NÚMERO DE BUQUES:

El número de buques con escala en el Puerto, se ha ido reduciendo entre los años 2006, en el que hicieron escala en el puerto un total de 1.474 buques, hasta el año 2016 con un total de 1.051 buques. Si bien, en el año 2014 el Puerto ha experimentado un incremento en el número de escalas apoyado en el crecimiento en los tráficos registrado en ese mismo período.

El crecimiento del tamaño de los buques ha reflejado una tendencia inversa registrando un cierto incremento en el número de GT acumulado, por lo que la relación GT/Buques ha ido aumentando progresivamente, desde 3.659 en 2006 hasta 5.238 en 2016.

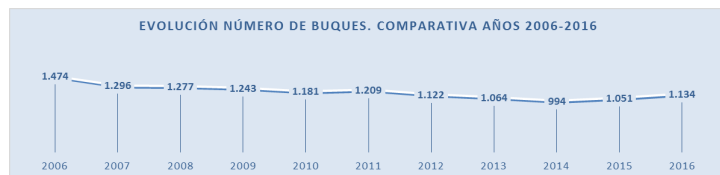


Figura 12: Evolución Número de buques 2006-2016

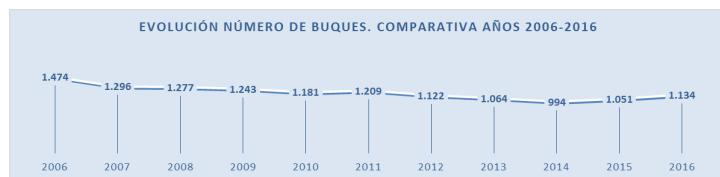


Figura 13: Evolución GT 2006-2016

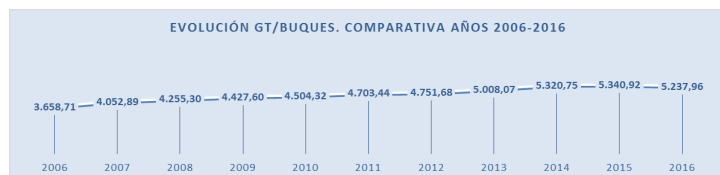


Figura 14: Evolución GT/Buques 2006-2016

3.5.4.2. MERCANCÍA GENERAL

El tráfico de mercancía general en el Puerto de Sevilla ha experimentado entre el año 2006 y el año 2016 un crecimiento del 10%, pasando de 2 Mt a 2,3 Mt en ese período.

A lo largo del período, se han producido una tendencia evolutiva irregular, con años con incremento de las toneladas operadas y otros en los que la comparativa interanual ha reflejado un ligero decrecimiento, si bien se puede apreciar en la gráfica el crecimiento alcanzado en términos globales.



Figura 15: Total Toneladas de Mercancía General 2006-2016

Dentro de la mercancía general, se detallan a continuación los tráficos de mercancía general contenerizada, de carga rodada y, por la importancia que representa para el Puerto de Sevilla, el tráfico de productos siderúrgicos. En la gráfica siguiente se muestran los datos de contenedores y Ro-Ro:

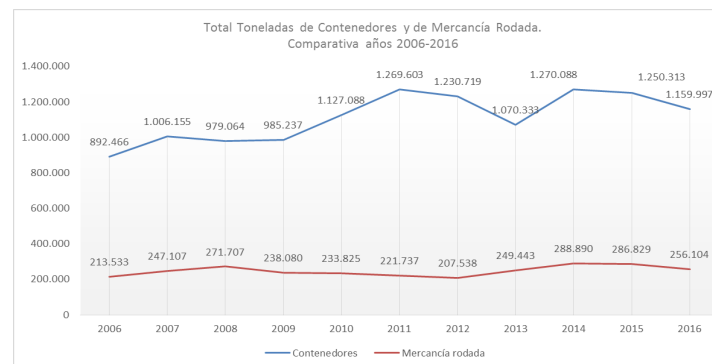


Figura 16: Total Toneladas de Contenedores (azul) y de Mercancía Rodada (rojo), años 2006-2016



- El tráfico de contenedores ha pasado de 892.466 t y 122.611 TEUS en 2006, a 1.159.997 t y 145.672 TEUS en 2016. Cabe destacar la tendencia de crecimiento casi constante con cifras de incremento interanual del 14% y el 13% en los años 2010 y 2011 respectivamente. Esta tendencia de crecimiento permite confirmar el importante posicionamiento del Puerto de Sevilla como nodo intermodal para el transporte de mercancías contenerizadas.
- El tráfico rodado ha aumentado en toneladas, siendo en 2006 de 213.533 t, y 256.104 t en 2016.
- Los productos siderúrgicos muestran una evolución ligeramente descendente: en 2006 se movieron 887.075 t y en 2016 821.962 t lo que representa un descenso del 7 %. En el año 2016, sin embargo, se ha registrado un incremento del 11 % con respecto al año anterior. En términos absolutos, destaca de forma notable el tráfico del año 2012 con 915.224 t.

3.5.4.3. GRANELES SÓLIDOS:

El tráfico de graneles sólidos en el caso del Puerto de Sevilla está muy correlacionado con el sector agrícola (cereales, piensos, fertilizantes), siderúrgico (chatarras) y construcción (cementos y derivados) habiendo experimentado en el período de análisis, un descenso del 27%, pasando de 2,8 Mt en 2006 a 2,25 Mt en 2016. El principal motivo de este descenso se ha debido principalmente, al importante efecto de la crisis económica y en particular el efecto de

la crisis de la construcción sobre algunos de los principales tráficos de graneles del puerto: cemento, y chatarra destinada a los procesos siderúrgicos de fabricación de productos de acero.



Figura 17: Total Toneladas de Graneles Sólidos 2006-2016

La importación de estas mercancías se realiza a demanda, cuando el mercado lo requiere, por lo que el efecto provocado por la crisis de la construcción afectó de forma directa al descenso en las importaciones de los mencionados productos.

En el año 2015, el puerto ha experimentado un nuevo crecimiento, se ha registrado un incremento del 19% de las toneladas de graneles sólidos movidas con respecto al año anterior y el año 2016 ha servido para consolidar esta tendencia de recuperación, pues el tráfico registrado ha supuesto un crecimiento del 9 % con respecto al año 2015.

Dicho incremento se ha debido fundamentalmente a la recuperación del tráfico de chatarra y de cereales con incrementos del 74 % y el 43 % en el año 2016 con respecto a los datos del año 2014, lo que ha supuesto en suma un incremento de 525.484 toneladas en dichos tráficos. Además, aunque de menor importancia en términos absolutos, en el año 2016 se registró un tráfico de minerales de 18.877 t, mientras que en el año 2014 había sido de 2.400 t y nulo 2015.

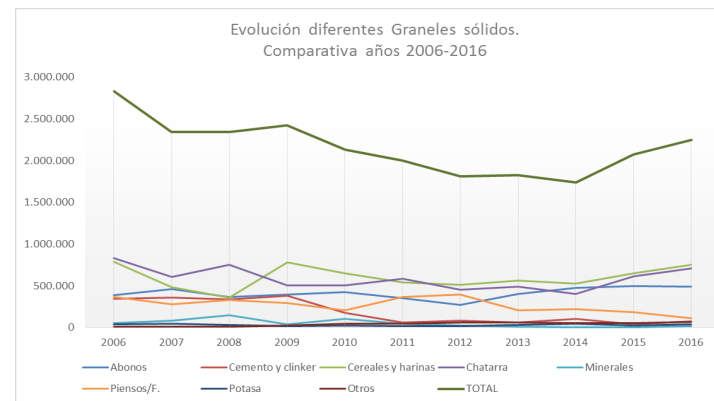


Figura 18: Evolución de los diferentes Graneles Sólidos 2006-2016

3.5.4.4. GRANELES LÍQUIDOS:

La evolución del tráfico de graneles líquidos, que afecta solamente a un 4,8 % de los tráficos, desde el año 2006 ha tenido una evolución irregular que podría describirse agrupando en tramos de tres años. En el primer tramo se registró una tendencia de descenso de las toneladas, seguido de un tramo de crecimiento y otro de decrecimiento. En el año 2015 el número total de toneladas de graneles líquidos había aumentado un 6%, pasando de 257.958 t a 274.365 t, sin embargo en el último año se produjo un nuevo descenso de este tráfico, hasta las 229.665 t lo que representó un descenso relativo del 16 % con respecto al año anterior.



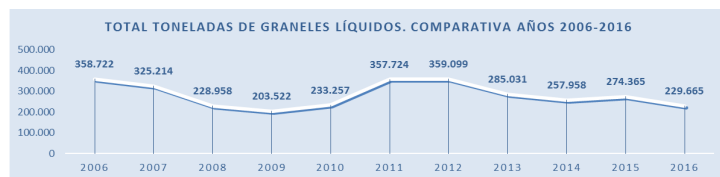


Figura 19: Total Toneladas de Graneles Líquidos 2006-2015

3.6. ANÁLISIS POR ÁREAS

3.6.1. CONSIDERACIONES GENERALES

El análisis y las propuestas detalladas de la delimitación de espacios y los usos portuarios, se ha realizado basándose en una división de zonas homogéneas y en el estudio pormenorizado de cada una de ellas.

La presentación de los resultados de estos análisis se refleja de forma homogénea para cada una de las áreas, realizando un análisis análogo para cada área, y mostrando de forma los aspectos considerados más relevantes para la toma de decisión con respecto a las propuestas.

No obstante, dado su carácter sintético, el modelo de ficha utilizada requiere algunas explicaciones previas, tanto en lo referente a los términos utilizados como en lo referente a las tipologías y taxonomías elaboradas.

Es necesario subrayar que junto a los datos y comentarios se presenta una serie de planos temáticos, que tienen un carácter meramente ilustrativo. Se trata de proporcionar una imagen de la forma que tiene o la proporción que supone un determinado aspecto o elemento.

El apartado primero de cada ficha está dedicado al análisis físico-funcional del área. Se trata de sintetizar las características físicas del área (formas, dimensiones, etc.), para seguidamente proceder a valorar sus posibilidades funcionales respecto a la actividad portuaria.

Tras una descripción general del área, se presentan comentados los datos de superficies, tipos de líneas de agua y características de los muelles. En cuanto a la superficie, además del total, se ha considerado relevante el porcentaje de superficie edificada, ya que puede condicionar las posibilidades de actuación en la zona de servicio. En lo referente a la configuración de la línea de agua, se distinguen las tipologías de: muelles (que permiten el atraque), obras y muros costeros (que no permiten el atraque), etc.... De las características de los muelles se ha considerado relevante su longitud, anchura, calado, utillaje, estado y tipo de tráfico.

Este primer apartado se completa con el análisis de la superficie edificada y sin edificar, y del tipo de la línea de agua para mostrar la situación y el grado formalización portuaria de la misma.

El segundo apartado entiende del análisis del tráfico marítimo, cuando existe en el área, determinando el volumen y tipo de tráfico característico. La información muestra datos de los últimos 8 años.

El tercer apartado se muestra la accesibilidad de cada área, distinguiendo la accesibilidad por vía marítima, en la que se valora la anchura, calado y facilidad de tránsito; por ferrocarril, valorándose la existencia de ramales y apartaderos o la posibilidad de dotarlos; por carretera.

El cuarto apartado, “situación legal del suelo”, valora las condiciones legales que pesan sobre el suelo de cada área, contando como condicionante más frecuente las concesiones de ocupación de dominio público portuario vigentes o la gestión directa de superficie por la Autoridad Portuaria que engloba tanto la superficie de viales, urbanización, infraestructuras en general y las parcelas disponibles para nuevas actividades productivas.

El quinto apartado analiza la ordenación, usos y edificación existentes en el área. En lo relativo a la ordenación trata de valorar la existencia o no de un esquema organizativo del área y su adaptación a la misma y en cuanto a la edificación existente, se valoran tres aspectos básicos: tipología, estado e interés histórico y arquitectónico.

En el apartado sexto se analiza la situación y el nivel de centralidad de cada área, así como el carácter de su entorno.

Finalmente, a modo de síntesis, el séptimo apartado está dedicado a resumir las conclusiones del análisis anterior.

3.6.2. ÁREA Nº 1: LAS DELICIAS

3.6.2.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen en esta área las dos áreas de terreno de la zona de servicio terrestre, situadas a ambos lados del Canal Alfonso XIII, al norte de la zona de servicios del Puerto, y acotadas entre los puentes de San Telmo y Las Delicias.

En la margen derecha de la Dársena el espacio se encuentra ocupado en gran parte por las instalaciones de los Clubes Náutico Sevilla, Círculo Mercantil e Industrial y Real Círculo de Labradores, teniendo actualmente un uso náutico-deportivo y de actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad.

En la margen izquierda del Canal se encuentra el Muelle de las Delicias y el Muelle de Nueva York, zona que ha experimentado una gran renovación. Básicamente la apertura de una plaza y espacios libres entre los edificios administrativos (Autoridad Portuaria, Comandancia de Marina, Capitanía Marítima, Aduana, Administración de



Hacienda, Correos, laboratorio de Aduanas) y la lámina de agua; el Acuario de Sevilla; dos edificios e instalaciones dedicados a la restauración; y dos quioscos en el Muelle de Nueva York, la terminal de cruceros, instalaciones temporales de apoyo al tráfico de cruceros; aparcamientos bajo rasante y un paseo peatonal que conecta el puerto con los Jardines de Las Delicias y otras actividades complementarias. En esta zona del Muelle de las Delicias se desarrolla en la actualidad la práctica totalidad del atraque de cruceros.

La superficie total del área desde 226.410 m², de los cuales un 90,5% del total se encuentra sin edificar. En cuanto a la línea de ribera, la longitud total del área es de 2.545 m de los que un 35% están dedicados a muelles destinados al atraque de buques. A continuación se resumen las principales características técnicas:

Tipo de línea de agua	m	%
Muelle		
Nueva York	250	9,80%
Muelle Delicias	652	25,60%
Costa Baja	1.448	56,90%
Espigones		
Círculo Mercantil	80	3,10%
Club Náutico	115	4,50%
Total	2.545	100%

Estructura	Muelle Nueva York	Muelle de las Delicias	Espigón Círculo Mercantil e Industrial	Espigón RCNS
Fecha construcción	1905	1928		
Nº pantalán	N/A	N/A	1	1
Longitud	250 m	652 m	80 m	115 m
Calado	5 m	7,5 m	7,5 m	7,5 m
Ancho	20 m	30 m		
Tipo utillaje	No	No	N/A	N/A
Uso principal	Atraques no comerciales	Pasajeros/turístico	Náutico-deportivo	Náutico-deportivo
Estado	Bueno Operativo	Bueno Operativo	Concesión	Concesión

Tabla 6: Características técnicas del Área Nº 1: Las Delicias

Las superficies dedicadas a muelles, instalaciones deportivas privadas y otros usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, conforman físicamente las bandas de que se compone la presente zona. Son terrenos delimitados

por dos bordes antrópicos: la Ciudad y el Canal, acotados en sus extremos por los puentes de San Telmo y Las Delicias.

3.6.2.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Desde hace años no se han movido mercancías en el Muelle de Las Delicias. Únicamente buques de crucero y embarcaciones turísticas/deportivas. En el Muelle de Nueva York únicamente embarcaciones náutico-deportivas en pantalanes.

3.6.2.3. ACCESIBILIDAD

El área goza de una accesibilidad idónea para los barcos. Por vía terrestre, en su margen izquierda tiene una adecuada accesibilidad y facilidad para el aparcamiento de vehículos. Respecto a los terrenos situados al oeste del Canal de Alfonso XIII, existe una vía que circunvala el área a la misma cota. No obstante, el acceso se encuentra restringido a los miembros de los clubs concesionados en la mayor parte del área.

ACCESO MARÍTIMO

El acceso al área de Las Delicias se realiza a través del Canal de Alfonso XIII, que en dicho entorno presenta una orientación 0,68°, 56', con una anchura de 160 m, una longitud de 7.279 m y un calado en BMVE de 6,5 m.

ACCESOS TERRESTRES

El área de Las Delicias carece en la actualidad de acceso ferroviario específico, aunque en zona cercana al cantil del muelle de Las Delicias transcurre una vía ferroviaria actualmente sin uso ni conexión alguna.

En cuanto a los accesos por carretera, desde el exterior de la zona de servicio, el acceso principal a éste área se realiza a través de la Ronda María Auxiliadora-Los Remedios, formada por las vías José Laguillo - Kansas City - Luis Morales - San Francisco Javier - Cardenal Bueno Monreal - Puente de las Delicias - Juan Pablo II. Esta arteria es una de las principales actuaciones viarias realizadas en Sevilla con motivo de la Exposición Universal de 1992. La Ronda parte del nudo viario del Aljarafe y cruza el Canal de Alfonso XIII a través del puente de Las Delicias. Su principal función es la de canalizar los tráficos transversales intermedios entre la Ronda del Tamarguillo y la Ronda Histórica. Además enlaza el barrio de Los Remedios, Tablada y el campo de la Feria con el resto de la ciudad.



El puente de Las Delicias consta de dos tableros paralelos móviles que descansan sobre pilas comunes. Uno de ellos está abierto al tráfico rodado de la ciudad y permite el paso de vehículos, mientras que el otro da servicio al tráfico ferroviario.

Por el margen este del Canal, paralelo al Muelle de Las Delicias, discurre el paseo del mismo nombre, al que se accede por la rotonda de la Avenida Moliní y el punto de encuentro del Puente de Los Remedios y la Glorieta de los Marineros Voluntarios, o bien a través de los propios Jardines de Las Delicias.

Por su parte, en la margen opuesta, el Puente de las Delicias desemboca en las cercanías de la rotonda que existe junto al recinto ferial, en la que confluyen diversas arterias de importancia: carretera de la Esclusa, calle Antonio Bienvenida y avenida de Juan Pablo II. De las cercanías de esta rotonda parte el Paseo de los Remeros, que discurre paralelo a la banda de terreno que ocupan las concesiones del Club Náutico de Sevilla y el Círculo Mercantil Industrial. Esta vía enlaza la rotonda antes citada con la avenida Presidente Adolfo Suarez y permite el acceso a las instalaciones de las mencionadas concesiones.

En cuanto al viario interior, en el muelle de Las Delicias hay un viario longitudinal de 680 m y una anchura de 8 m, con firme de adoquín.

3.6.2.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

La zona descrita tiene dos partes bien diferenciadas, que se corresponden por localización con ambas márgenes del Canal de Alfonso XIII.

La margen occidental está ocupada de forma mayoritaria por terrenos otorgados en régimen de concesión a tres entidades privadas: el Club Náutico, el Círculo Mercantil e Industrial de Sevilla y el Real Círculo de Labradores. El borde oriental del Canal está conformado por plataformas de muelles antiguos y diversas concesiones destinadas a actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad. El área ocupa una superficie total de 226.410,00 m², de los cuales sobre el 45 % se encuentran actualmente en régimen de concesión.

Superficies	m ²	%
Superficie en gestión directa	123.300,68	54,46%
Superficie en concesión	103.109,64	45,54%
<i>Aquagestión Sur</i>	7.491,54	3,31%
<i>Aquagestión Sur</i>	498,85	0,22%
<i>Aquagestión Sur</i>	1.366,00	0,60%
<i>Hostelería Sevilla Puerto, S.L. Restaurante Balumba</i>	1384	0,61%
<i>Empark aparcamiento subterráneo Delicias</i>	6.000,00	2,65%
<i>Club Náutico Sevilla</i>	48377	21,37%
<i>Círculo Mercantil e Industrial de Sevilla</i>	22.407,00	9,90%
<i>Real Círculo de Labradores</i>	14911	6,59%
<i>Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U.</i>	101,00	0,04%
<i>EMASESA</i>	343,25	0,15%
<i>Gerencia de Urbanismo, Ayuntamiento de Sevilla</i>	120,00	0,05%
<i>Gerencia de Urbanismo, Ayuntamiento de Sevilla</i>	110	0,05%
TOTAL	226.410,32	100%

Tabla 7: Distribución de superficies en el Área Nº 1: Las Delicias, según la situación legal del suelo

3.6.2.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El área se encuentra ordenada en líneas generales, como excepción cabe señalar la existencia de una parcela de terreno situada entre el puente de Los Remedios y las instalaciones del club Círculo Mercantil e Industrial, sin pavimentación ni ordenación, utilizada históricamente como aparcamiento de vehículos, especialmente durante el periodo feria de Abril, estando previsto, en virtud de convenio de colaboración suscrito entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Sevilla en el ejercicio 2013 para la innovación del Plan Especial del Puerto de Sevilla en el ámbito de la Cabecera Oeste, la determinación de la integración de la misma. Se señala, igualmente, la parcela que linda entre las instalaciones de Altadis y la lámina de agua.

3.6.2.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El nivel de centralidad del área de Las Delicias es elevado, ya que se encuentra contigua a importantes y atractivos espacios del centro de la ciudad: la mayor parte de los edificios de la Exposición Iberoamericana del 29; el Palacio de San Telmo (sede de la Presidencia de la Junta de Andalucía); las Torres del Oro y de La Plata; el parque de María Luisa (el mayor de la ciudad).

Por otra parte, el borde en tierra lo conforma, en el margen este del canal un espacio con diversas zonas verdes, áreas de libre esparcimiento y edificios con usos urbanos y en el margen oeste las instalaciones deportivas privadas



y explanadas del recinto ferial. Así pues los usos actuales del borde son claramente vinculados a la interacción puerto ciudad.

Tal y como se ha comentado, las actividades portuarias que se desarrollan en el área, que son náutico-deportivas y de esparcimiento a un lado del canal y relacionadas con el tráfico de cruceros en los muelles situados en el lado opuesto, son compatibles con el ambiente urbano en el que se emplazan.

3.6.2.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

El área está caracterizada por la existencia de instalaciones náutico-deportivas y muelles que han perdido su funcionalidad para el tráfico de mercancías, pero operativos para el tráfico de cruceros y de embarcaciones náutico-deportivas. Tanto las actividades que en ella se desarrollan, como su morfología y situación respecto a la ciudad, hacen de ella una zona atractiva desde el punto de vista urbano-portuario. Su situación en las proximidades de una zona urbana de interés y las características físicas de los muelles, son factores que imposibilitan su dedicación al tráfico de mercancías, pero la convierten en un emplazamiento idóneo para la actividad portuaria relacionada con el tráfico de cruceros y de embarcaciones turísticas y deportivas y para los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

3.6.3. ÁREA Nº 2: MUELLE DE TABLADA

3.6.3.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen dentro del área del Muelle de Tablada la superficie situada en la margen Este del Canal de Alfonso XIII, acotada entre el puente de Las Delicias (inclusive) y una línea ficticia aproximadamente perpendicular a la línea de ribera, a la altura del puesto de control de entrada al Puerto por la avenida Guadalhorce. Se trata de una franja de terreno de aproximadamente 300 metros de anchura y 1.750 metros de longitud paralela al canal, que cuenta con un muelle que ha recibido el nombre genérico de la zona: Muelle de Tablada. Este a su vez se divide en dos, que reciben los nombres de Muelle de Tablada, propiamente dicho y Ampliación del Muelle de Tablada.

El área del Muelle de Tablada constituye el paradigma que permite entender el proceso de transformación que está experimentando el Puerto de Sevilla, mediante el paulatino traslado de las actividades ligadas al tráfico de mercancías hacia la zona sur, reservando la zona norte para usos más compatibles con el desarrollo de la actividad urbana de la ciudad. En este sentido, el área del Muelle de Tablada constituye un área de transición en la que conviven los usos portuarios tradicionales que se ha venido desarrollando en la zona a lo largo de la historia del Puerto, con una serie de usos vinculados a la actividad puerto- ciudad que han ido ganando protagonismo en los últimos años, sobre todo en la zona Norte.

Tal es así, que en la parte posterior del muelle se encuentran los tinglados dedicados al almacenamiento de graneles y, a continuación en la avenida Guadalhorce hay cuatro edificaciones de 333 m² cada una, dedicadas a oficinas y almacenes de la Autoridad Portuaria y una quinta edificación de 238 m² con el mismo uso, construida en dos plantas.

Tipo de línea de agua	m	%
Muelle	1.156	77,43%
Tablada	745	49,90%
Ampliación de Tablada	411	27,53%
Costa Baja	337	22,57%
Total	1.493	100%

Estructura	Muelle de Tablada	Ampliación del Muelle de Tablada
Fecha de construcción	1919	1940
Longitud	745 m	411 m
Calado	7,50 m	7,50 m
Ancho	72 m	72 m
Tipo de utillaje	1 grúa pórtico doble	3 grúas automóviles
Uso principal	Graneles Sólidos Mercancía General	Graneles Sólidos Mercancía General
Estado	Bueno Operativo	Bueno Operativo

Tabla 8: Características técnicas del Área Nº 2: Muelle de Tablada

El área queda conformada por tres bandas paralelas al borde del canal:

- El muelle, que cuenta con un espacio para maniobras y en el que se localizan los tinglados.
- Locales de oficinas.
- Las naves dispuestas en hilera, que determinan el espacio de transición entre el puerto y la trama urbana de la ciudad.

3.6.3.2. TRÁFICO MARÍTIMO

El tráfico dominante en el área del Muelle de Tablada se corresponde con los graneles sólidos y la mercancía general, seguido de un cierto tráfico de graneles líquidos. En el año 2016 se operaron en los muelles de Tablada 446.652 t de graneles sólidos, 306.821 t de mercancía general y 8.072 t de graneles líquidos, en su gran parte en la zona de la ampliación del Muelle. En el cuadro siguiente se muestra la evolución de los tráficos en el área en los últimos años:



AÑO	2006	2007	2008	2009	2010
Graneles Líquidos	0	36.753	47.238	5.956	40.609
Graneles Sólidos	931.137	719.756	836.207	894.737	459.372
Mercancía General	82.738	60.452	87.306	79.163	78.720
TOTAL	1.013.875	816.961	970.751	978.856	578.701

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Graneles Líquidos	153.004	80.149	15.492	27.135	43.127	8.072
Graneles Sólidos	482.091	296.599	331.871	330.295	440.410	446.652
Mercancía General	97.446	103.686	131.443	302.972	308.442	306.821
TOTAL	732.541	480.434	478.806	660.402	791.979	761.545

Tabla 9: Evolución del tráfico marítimo (2006-2016) en el Muelle de Tablada

3.6.3.3. ACCESIBILIDAD

El área disfruta de una buena accesibilidad mediante todos los modos de transporte. Existe un área de acceso restringido que ocupa las zonas de muelle y plataformas anexas. El puesto de control está situado al Sur del Área, junto a la rotonda de conexión con acceso SE-30 y con la avenida Padre García Tejero que sirve de conexión con la ciudad.

ACCESO MARÍTIMO

El acceso al área del Muelle De Tablada se realiza de forma directa a través del Canal de Alfonso XIII al atravesar la esclusa con un calado en los muelles de 7,50 m.

ACCESOS TERRESTRES

El área del Muelle de Tablada cuenta con trazado ferroviario, si bien en sustitución como principal por el anillo ferroviario por la zona sur.

En cuanto a los accesos terrestres, existen buenos accesos viarios a esta área. Desde el exterior de la Zona de Servicios, el acceso principal puede realizarse a través de dos vías de importancia:

- La Ronda Mª Auxiliadora-Los Remedios, a través del puente de Las Delicias y la avenida de las Razas.
- La autovía de circunvalación SE-30, orientada en su tramo Sudoeste en dirección Noroeste-Sudoeste, que parte del nudo del Aljarafe y se prolonga por el borde exterior de Tablada. Puente del Centenario el cual antes de alcanzar el paso sobre la carretera de la esclusa, enlaza con el acceso Oeste del Puerto, prosiguiendo paralelo al Muelle del Centenario, este puente atirantado cuenta con dos carriles por sentido

y un carril más que sirve de mediana o da servicio alternativo a cada sentido de la marcha. En la bajada del puente por el Sudeste se establece la conexión con el acceso Este al Puerto, enlazando posteriormente con la Variante de Bellavista en la AP-4 sentido Cádiz.

Cabe señalar, además, que la citada autovía de circunvalación SE-30 permite enlazar con las siguientes vías:

- N-334 Málaga-Granada.
- SE-401 Utrera. Autovía Madrid-Cádiz.
- Autovía de La Plata.
- Autovía A-49 a Huelva.

Desde el interior de la Zona de Servicio existen dos vías con el tráfico restringido exclusivamente al paso de vehículos relacionados con la actividad del ámbito. En primer lugar, existe una plataforma de 7 m de ancho con firme de adoquín. En paralelo está la avenida de Guadalhorce con una plataforma de 16 m. de ancho y 200 metros de longitud, con firme igualmente de adoquín.

3.6.3.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El muelle de Tablada, principalmente la zona Sur de ampliación, es importante en la actualidad para el desarrollo de las actividades portuarias del Puerto de Sevilla, durante el año 2016 por este muelle se cargaron o descargaron el 16 % de las mercancías del Puerto, si bien en la zona norte las actividades deben desarrollarse con un carácter más vinculado a los usos urbanos vinculados a la interacción puerto-ciudad. La Autoridad Portuaria gestiona directamente la mayor parte de la misma por lo que dispone de una gran capacidad de actuación.

Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	216.066	88,31%
Superficie en concesión	28.610	11,69%
<i>F. Rodríguez Campos</i>	1.051	0,43%
<i>Vapores Suardiaz</i>	748	0,31%
<i>La Raza de Sevilla S.L.</i>	1.051,00	0,43%
<i>Innovaciones Séneca</i>	748	0,31%
<i>Herba Ricemills S.L.</i>	6.050	2,47%
<i>Bergé Marítima S.L.</i>	6.293	2,57%
<i>Frigodocks S.A.</i>	12.256	5,01%
<i>Sevilla Global Autoservices, S.L.</i>	413	0,17%
TOTAL	244.676	100,00%

Tabla 10: Distribución de superficies en el Área Nº 2: Muelle de Tablada, según la situación legal del suelo



3.6.3.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Esta área de estudio queda caracterizada, tal y como se ha comentado en apartados previos, por una circunstancia particular: usos portuarios en la zona Sur y los vinculados a la interacción puerto-ciudad en la zona Norte. Se encuentra ordenada en su totalidad, tanto lo que se refiere a su red viaria interna como en lo relativo a la edificación. Existe una trama viaria de calles principales paralelas al muelle, con otras secundarias trasversales que estructuran la zona en bandas, cada una de ellas con un uso diferenciado: tinglado, naves almacén.

Una parte sustancial del área, la situada más al Norte, ha perdido su función original.

No obstante, en esta área se mantiene la actividad comercial portuaria con un movimiento de cerca de 761.545 t en 2016, fundamentalmente en la zona de la ampliación (Sur).

Las construcciones más interesantes del área son las naves de la avenida de las Razas. Fueron construidos a partir de 1926, corresponden al estilo neomudéjar muy común en la arquitectura industrial de la época. Se levantaron en aparejo de ladrillo tosco, concibiéndose con una estructura de fachada continua, formando manzanas de planta rectangular compuestas por seis naves. Destacan por su especial diseño las puertas de las naves situadas en los extremos. Igualmente los tinglados situados en la zona más próxima a la lámina de agua.

3.6.3.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Los usos en el entorno del área son los propios de la ciudad. Las actividades típicamente portuarias se localizan en los espacios más cercanos al cantil y en la zona sur del muelle (ampliación). El área queda separada del entorno urbano por un viario de gran capacidad como es la avenida de las Razas y por las zonas desafectadas (margen izquierda avenida de las Razas), por lo que no se produce pues ningún tipo de conflicto entre ambas partes.

3.6.3.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

El área del Muelle de Tablada tiene una doble importancia: por un lado para el tráfico comercial porque se mantiene, especialmente en la parte situada más al sur. Por otro lado, para la ciudad por su relativa cercanía al Centro Histórico y por el desarrollo de atraque de buques de crucero y embarcaciones náutico-deportivas y actividades de puerto-ciudad, ejerciendo como límite para el desarrollo urbanístico previsto en la avenida de las Razas.

3.6.4. ÁREA Nº 3: POLÍGONO DE TABLADA

3.6.4.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

El área del Polígono de Tablada está dedicada a actividades industriales, logísticas y comerciales en régimen de concesión o de autorización administrativa, con un alto porcentaje de ocupación de la superficie disponible y con relación en un amplio porcentaje con la actividad portuaria y servicios auxiliares a la misma.

Conforma este área la superficie de la Zona de Servicio comprendida, de Norte a Sur, por el límite de las instalaciones de EADS-CASA y el límite de la zona de servicio en el acceso a la SE-30. De Este a Oeste por la carretera de La Esclusa y el límite de la zona de servicio con la Base Área de Tablada. Pertenecen también a la Zona de Servicio una banda de terreno situada al norte de las instalaciones de EADS-CASA en paralelo a la avenida García Morato.

3.6.4.2. TRÁFICO MARÍTIMO

El área del polígono de Tablada se encuentra en el interior de la zona de servicio del puerto, por lo que no cuenta con acceso directo a las dársenas del Puerto. Debido a esto no recibe tráfico marítimo de forma directa.

3.6.4.3. ACCESIBILIDAD

Tal y como se ha comentado, el área del Polígono de Tablada no cuenta con salida a la lámina de agua por lo que no cuenta con acceso marítimo. Por otra parte, el área disfruta de muy buenos enlaces viarios tanto con la ciudad como con el exterior a través de la Carretera de La Esclusa y Avda. García Morato.

ACCESOS TERRESTRES

Desde el exterior de la Zona de Servicios se puede acceder de dos formas:

- Desde la autovía de circunvalación SE-30, utilizando los desvíos existentes poco antes del comienzo del Puente del Centenario.
- Desde el Puente de Las Delicias.

Ambos accesos permiten alcanzar por sus extremos la carretera de la Esclusa, situada en el interior de la Zona de Servicio, que cuenta con dos carriles por sentido y enlaza dos importantes flujos de tráfico: el que discurre a través del Puente de Las Delicias y el proveniente de la Autovía de Circunvalación SE-30. Las intersecciones de la carretera con las vías que en ella confluyen se han solucionado mediante rotondas. De ellas, la situada junto al Puente del Centenario resuelve los movimientos de acceso a la puerta Oeste del Puerto, situada en el extremo de la Dársena del Batán.



Dentro de la Zona de Servicio se encuentra la avenida de García Morato, paralela al tramo de la avenida Juan Pablo II que une el Puente de Las Delicias con la rotonda de acceso a la Carretera de la Esclusa, que únicamente soporta el tráfico de acceso a los recintos situados en sus márgenes. Esta vía tiene una sección de dos carriles por sentido más aparcamiento en línea. Desde la Carretera de La Esclusa se accede con facilidad al área.

3.6.4.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El área se encuentra gestionada mediante concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público portuario, otorgadas a establecimientos industriales, logísticos y comerciales. Las determinaciones urbanísticas, en líneas generales, se adecúan a las actividades que se vienen desarrollando en el área.

Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	113.672	65,71%
Superficie en concesión	59.238	34,25%
Endesa Distribución Eléctrica, S.L.	6.746	3,90%
Airbus Defence & Space, S.A.	7.657	4,43%
Airbus Defence & Space, S.A.	1.838	1,06%
Tránsitos Guadalquivir, S.A.	4.482,00	2,59%
Aldi Dos Hermanas Supermercados, S.L.	7.679	4,44%
Explotaciones Setesur, S.L.	2.060	1,19%
G. Bombeo Hormigón	2.862	1,66%
Gam España Servicios Maquinaria, S.L.U.	16.751	9,69%
Transportes Varela S.L.	1.982	1,15%
García Junco y Cía., S.A.	4.596	2,66%
Cepsa Comercial Petróleo, S.A.	2.585	1,50%
TOTAL	172.910	100,00%

Tabla 11: Distribución de superficies en el Área Nº 3: Polígono de Tablada, según la situación legal del suelo

Tal y como se ha comentado en la descripción física, en el interior del Área se encuentran las instalaciones de EADS-CASA (Finca registral nº 5978), que no forman parte de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla, sin embargo se señala que en la escritura de enajenación de la citada finca se establece que no se podrá destinar todo o parte de la citada finca a otros fines que los que motivaron su venta, detallándose expresamente que el incumplimiento de la citada condición, entre otras, dará derecho a la Administración para anular expresamente el contrato de venta celebrado.

3.6.4.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Se trata de un área pequeña que se encuentra bien ordenada en cuanto a existencia y trazado de los sistemas generales. No se detectan problemas en su funcionamiento. El área se encuentra totalmente ordenada en lo que

se refiere al trazado del viario estructurador y a la diferenciación entre espacios funcionales. En cuanto a las edificaciones, no existen construcciones que destaquen por su importancia arquitectónica o histórica.

3.6.4.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

En su mayor parte el área se encuentra separada de la trama urbana de la ciudad por las instalaciones de EADS-CASA, no obstante una pequeña parte de la misma, ubicada en la confluencia de la carretera de La Esclusa y la avenida García Morato se encuentra cercana y conectada con la zona urbana.

3.6.4.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

En el área del Polígono de Tablada se asientan un importante número de concesiones/autorizaciones de ocupación de dominio público en las que se desarrollan actividades industriales, logísticas y comerciales, muchas de ellas, en la zona Oeste, directamente vinculadas con el tráfico portuario de carga y descarga de mercancías que se desarrolla en los muelles comerciales de la Dársena de Batán y en menor medida con actividades comerciales vinculadas con la interacción puerto-ciudad, situadas en zona más cercana a la Carretera de La Esclusa y en el ámbito norte.

Debido a dicha vinculación existente entre las concesiones vigentes actualmente y las que podrán ser otorgadas en un futuro por la Autoridad Portuaria en el Polígono de Tablada y los tráficos de la Dársena de Batán, esta área se convierte en una superficie del dominio público portuario importante para el correcto desarrollo de la actividad portuaria en el Puerto de Sevilla. Este aspecto es de especial importancia desde el punto de vista global del Puerto.

3.6.5. ÁREA Nº 4: CABECERA DEL PUERTO

3.6.5.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

El área Nº 4 Cabecera del Puerto está conformada por la superficie de la zona de servicio delimitada por la Carretera de La Esclusa al Oeste, por el Canal de Alfonso XIII al Este, la Avenida Juan Pablo II al Norte y una línea imaginaria que parte de la Carretera de La Esclusa hasta el límite con el Canal de Alfonso XIII.

Tipo de línea de agua	M	%
Pantalanés	200	19,76%
Costa Baja	812	80,24%
Total	1.012	100%



Estructura	Espigón Muelle de Cabecera Puerto
Fecha de construcción	-
Nº de pantanones	4
Longitud	50 m/pantalán
Calado	7,50 m
Ancho	15 m
Tipo de utillaje	No tiene
Uso principal	Usos turísticos-deportivos
Estado	Estructura adecuada Requiere actuaciones sobre instalaciones

Tabla 12: Características técnicas del Área Nº 4: Cabecera del Puerto

La línea de agua del área está formalizada como borde de encuentro libre de la tierra y el agua, con la única excepción de los pantanones para el atraque de Usos de embarcaciones de usos turísticos/deportivos. En tierra, los terrenos del área rodean parcialmente las instalaciones privadas de CLH. La mayor parte de la superficie está desocupada y la parte restante de área está ocupada parcialmente por diversas concesiones/ autorizaciones relacionadas con servicios y logística.

3.6.5.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Como se ha señalado, el borde del canal en esta zona se empleó como atraque de embarcaciones de pasajeros y usos varios, aunque en la fecha de redacción de la presente DEUP, los pantanones no cuentan con un uso específico, resaltándose su potencialidad para el uso por embarcaciones turísticas y deportivas.

3.6.5.3. ACCESIBILIDAD

En líneas generales, la accesibilidad por vía marítima es buena y los enlaces viarios tanto con la ciudad como con el exterior adecuados.

ACCESO MARÍTIMA

Los pantanones del área se encuentran en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII. Con anterioridad se ha descrito la forma general de entrada al canal del Puerto, por lo que una vez alcanzado éste, el acceso al presente área es directo.

ACCESOS TERRESTRES

El área cuenta con trazado ferroviario. El acceso general ferroviario que atraviesa la avenida Guadalhorce en el Muelle de Tablada, se prolonga y cruza el canal del río a través del Puente levadizo de Las Delicias, para penetrar

en la zona y dar servicio a las instalaciones portuarias ubicadas en la margen derecha de la dársena. Una vez superado el Puente de las Delicias, ya en la margen derecha del canal, se bifurca de la vía general de acceso a una vía apartadero que da servicio a las instalaciones de la terminal de automóviles, sin servicio en la actualidad. Actualmente, se encuentra en ejecución el cierre del anillo ferroviario por la Esclusa Puerta del Mar que influirá directamente en el acceso ferroviario a esta zona.

La vía de acceso principal se prolonga, paralela a la carretera de La Esclusa al Este de la misma, hasta alcanzar la zona de la Dársena del Batán y continuar su trazado por el resto de zonas.

En cuanto al acceso por carretera, desde el exterior de la Zona de Servicios se puede acceder de dos formas:

- Desde la autovía de circunvalación SE-30, utilizando los desvíos existentes poco antes del comienzo del Puente del Centenario.
- Desde el Puente de Las Delicias y Ronda Mª Auxiliadora-Los Remedios.

Ambos accesos permiten alcanzar por sus extremos la carretera de La Esclusa, situada en el interior de la zona de servicio, que cuenta con dos carriles por sentido y enlaza dos importantes flujos de tráfico: el que discurre a través del puente de Las Delicias y el proveniente de la autovía de circunvalación SE-30. Las intersecciones de la carretera con las vías que en ella confluyen se han solucionado mediante rotondas.

En la actualidad un vallado restringe el acceso, tanto a peatones como a vehículos en toda la zona. Existen dos accesos generales al área acotada:

- Uno de ellos por Avda. García Morato.
- El otro se encuentra en la cabecera de la Dársena del Batán y es el punto de control de los vehículos que entran o salen de la Dársena.

3.6.5.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

La superficie del área de la Cabecera del Puerto se encuentra en su práctica totalidad gestionada de forma directa por la Autoridad Portuaria de Sevilla. Solamente existe una concesión administrativa otorgada a Ferrovial Agroman, cuya ocupación representa un porcentaje inferior al 3 % de la superficie total del área.



Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	222.357	97,08%
Superficie en concesión	6.675	2,92%
Ferrovial Agroman	6.675	2,92%
TOTAL	229.032	100,00%

Tabla 13: Distribución de superficies en el Área Nº 4: Cabecera del Puerto, según la situación legal del suelo

3.6.5.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El área se encuentra ordenada en gran parte, fundamentalmente en lo que se refiere a trazado de los sistemas generales. Abundan, sin embargo, espacios libres sin uso y carentes de ordenación de detalle. Por otra parte, no existen construcciones que destaquen por su importancia arquitectónica o histórica.

3.6.5.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El área presenta una marcada relación con la trama urbana de la ciudad. En consecuencia se puede catalogar el nivel de centralidad del área como alta.

3.6.5.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

Actualmente el área que se encuentra en una situación degradada y en la que se propone una intervención para adecuarla a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y atraque de embarcaciones turística/deportivas. El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Sevilla suscribieron en el ejercicio 2013 Convenio de Colaboración para la innovación del Plan Especial del Puerto de Sevilla en el ámbito de la Cabecera Oeste.

3.6.6. ÁREA Nº 5: DÁRSENA DE BATÁN

3.6.6.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen dentro de esta área los terrenos y muelles situados en el entorno de la Dársena del Batán, delimitados al Oeste por el cerramiento de la Puerta Oeste del Puerto, al Este por el canal; al Norte hasta el límite del área nº 4; al Sur por el cerramiento paralelo al puente del Centenario situado al sur de la terminal ferroviaria limitando con el área Nº 8.

Tipo de línea de agua	m	%
Muelles		
Centenario	775	33,5%
Batán Norte	691	29,8%
Ro-Ro Centenario	54	2,3%
Ro-Ro Batán Norte	20	0,9%
Costa Baja	776	33,5%
Total	2.316	100%

Estructura	Muelle del Centenario	Muelle de Batán Norte	Ro-Ro Centenario	Ro-Ro Batán Norte	Ro-Ro Batán Norte
Fecha de construcción	1984	1984	1984		
Longitud	775 m	691 m	54 m	20 m	27 m
Calado	7,50 m	7,50 m	7,50 m	7,50 m	7,50 m
Ancho	190 m	120 m	36 m	20 m	20 m
Tipo de utillaje	2 grúas portacontenedores 40 t	1 grúa 4 grúas automóviles	N/A	N/A	N/A
Uso principal	Contenedores	Graneles sólidos Mercancía General	Ro-Ro	Ro-Ro	
Estado	Bueno Operativo	Bueno Operativo			

Tabla 14: Características técnicas del Área Nº 5: Dársena de Batán

El área está dedicada a las actividades portuarias. Una parte significativa de la superficie en tierra está ocupada por explanadas asfaltadas libres de construcciones, lo que permite contar con un amplio espacio disponible para el movimiento de mercancías.

3.6.6.2. TRÁFICO MARÍTIMO

En el año 2016 se movieron en los muelles del Centenario Sur y Batán Norte 2.632.337 toneladas de mercancías, lo que representa el 55 % del total de mercancías movidas en el puerto en el mismo periodo, lo que da idea de la gran importancia de la Dársena de Batán en cuanto al tráfico portuario.

AÑO	2006	2007	2008	2009	2010
Graneles Líquidos	6.475	0	3.500	4.016	0
Graneles Sólidos	1.379.779	1.341.997	1.171.546	1.061.294	1.077.661
Mercancía General	1.647.162	1.672.687	1.607.427	1.543.798	1.627.753
TOTAL	3.033.416	3.014.384	2.782.473	2.609.108	2.705.414

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Graneles Líquidos	2.200	18.495	3.150	4.900	17.753	0
Graneles Sólidos	1.038.405	1.059.584	958.112	822.580	947.826	1.045.047
Mercancía General	1.743.039	1.677.124	1.518.879	1.680.785	1.648.932	1.587.290
TOTAL	2.783.644	2.755.203	2.480.141	2.508.265	2.614.511	2.632.337

Tabla 15: Evolución del tráfico marítimo (2006-2016) en la Dársena de Batán



Desde 1997 opera en el Muelle del Centenario de la dársena de Batán una terminal de contenedores, ampliada y gestionada desde el 01/01/17, por Terminal Marítima del Guadalquivir S.L., desde donde se conecta con esquema de servicios regulares el Puerto de Sevilla con Canarias y el Norte de Europa.

3.6.6.3. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad por vía marítima es adecuada y la accesibilidad viaria ofrece un elevado número de alternativas y una buena conexión con el entramado viario territorial. El acceso a peatones y vehículos particulares sin relación con la actividad portuaria está prohibido y el de camiones controlado.

ACCESO MARÍTIMO

El acceso por vía marítima se realiza desde el Canal de Alfonso XIII tal y como ha sido descrito previamente, desde el canal el acceso a la dársena es directo y adecuado, pues la dársena cuenta con un ancho de casi 200 m y calado de 7,90 m.

ACCESOS TERRESTRES

La zona de la Dársena de Batán cuenta con una terminal ferroviaria que permite el intercambio intermodal entre transporte marítimo y ferroviario dando servicio fundamentalmente al tráfico de contenedores. Las líneas ferroviarias que penetran en los muelles provienen de la plataforma situada junto a la carretera de La Esclusa. Analizando por muelles:

- El Muelle Norte cuenta con una vía de circulación y otra de apartado y estacionamiento de trenes.
- El Muelle del Centenario cuenta con dos vías de apartado y estacionamiento y un enlace de circulación. En paralelo a estas líneas, se encuentran otras tres de apartado y estacionamiento con un enlace de circulación, en lo que se denomina terminal ferroviaria de contenedores con longitud de 750 mts.

En cuanto a los accesos viarios, desde el exterior de la Zona de Servicio, se puede acceder directamente al área de la Dársena de Batán desde la Carretera de la Esclusa.

3.6.6.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El área de la Dársena de Batán encuentra dos zonas diferenciadas, la zona del Muelle del Centenario y terminal ferroviaria gestionada prácticamente en su totalidad en régimen de concesión administrativa y la zona Muelle del Batán Norte en su mayor parte gestionada de forma directa por la Autoridad Portuaria. Las determinaciones urbanísticas son, en líneas generales acordes con la naturaleza del área.

Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	357.633	58,96%
Superficie en concesión	248.904	41,04%
<i>Terminal Marítima del Guadalquivir, S.L.</i>	180.420	29,75%
<i>Muñoz Chapuli, S.A.</i>	1.400	0,23%
<i>Vip Concesur, S.A.</i>	11.764	1,94%
<i>Sockauto Sur, S.A.</i>	34.000	5,61%
<i>Desarrollos Turísticos Guadalmira, S.L.</i>	16.196	2,67%
<i>C.L.H.</i>	5.124	0,84%
TOTAL	606.537	100,00%

Tabla 16: Distribución de superficies en el Área Nº 5: Dársena de Batán, según la situación legal del suelo

3.6.6.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El área de estudio está ordenada en su totalidad y no existen en la zona edificios que cuenten con especial valor arquitectónico o artístico.

3.6.6.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El área de la Dársena de Batán se encuentra en un emplazamiento caracterizado por las actividades portuarias y logísticas que en él se desarrollan. El nivel de centralidad respecto a la ciudad es muy reducido, ya que esta área a pesar de contar con buenas comunicaciones y accesibilidad, se encuentra alejada de los núcleos urbanos del entorno. Es por esto que no se generan conflictos ni interferencias entre la actividad portuaria y la actividad urbana.

3.6.6.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

El área se dedica en exclusiva a actividades portuarias de carácter comercial, como son el tráfico, almacenaje y control de mercancías. La Dársena de Batán se convierte en la zona de referencia del Puerto de Sevilla para el tráfico de mercancías, de hecho, se aprecia una tendencia a la concentración de tráficos en la zona, merced a un traslado progresivo de actividades desde el Muelle de Tablada hacia ésta área, destacando el tráfico de mercancía contenerizada.

3.6.7. ÁREA Nº 6: MIRADOR DEL BATÁN

3.6.7.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES



Se incluyen dentro de esta área los terrenos situados en el margen izquierdo del Canal de Alfonso XIII a la altura de la bocana de entrada a la Dársena de Batán, anexos a la Ampliación del Muelle de Tablada, en los que se localizan diversos recintos gestionados por particulares en régimen de concesión.

La zona está conformada por una banda de 300 m de anchura media, limitada en su extremo norte por la zona verde del área nº 2 Muelle de Tablada, extendiéndose hacia el sur hasta el área nº 7 Dársena del Cuarto.

Tipo de línea de agua	M	%
Muelles	183	28,5%
Costa Baja	460	71,5%
Total	643	100%

Estructura	Agencia Marítima Portillo S.L.	Acciona Infraestructuras
Fecha de construcción	-	-
Longitud	70 m	1 espigón
Calado	7,5 m	7,5 m
Ancho	-	-
Tipo de utillaje	-	-
Uso principal	Graneles Sólidos	-
Estado	-	-

Tabla 17: Características técnicas del Área Nº 6: Mirador del Batán

Se trata de un área pequeña para concesiones, estando actualmente la mitad ocupada más al Sur en régimen de concesión de ocupación del dominio público portuario y la otra mitad en régimen de gestión directa por parte de la Autoridad Portuaria. El porcentaje de edificación en el área representa menos de un 10% de la totalidad de la superficie, por lo que existe un gran espacio libre para carga, descarga o manipulación de mercancías.

3.6.7.2. TRÁFICO MARÍTIMO

En 2015 se movieron en los muelles y pantanones de las concesiones de esta área un total de 92.536 t.

AÑO	2006	2007	2008	2009	2010
Agencia Marítima Portillo:					
Graneles Sólidos	109.878	69.142	83.781	110.293	88.634
Mercancía General	0	0	5.602	0	0
TOTAL	109.878	69.142	89.383	110.293	88.634

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Agencia Marítima Portillo:						
Graneles Sólidos	98.064	96.281	122.099	119.839	128.700	92.536
Mercancía General	0	0	0	0	0	
TOTAL	98.064	96.281	122.099	119.839	128.700	92.536

Tabla 18: Evolución del tráfico marítimo (2006-2016) en el Mirador del Batán

3.6.7.3. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad marítima es buena. Por otra parte, el área cuenta con muy buena accesibilidad rodada, pero de difícil conexión directa con el resto de la zona de servicio. En la zona más próxima al vial exterior se sitúa línea de ferrocarril, que resulta el principal del puerto hasta la finalización del nuevo anillo ferroviario por la zona sur actualmente en ejecución.

ACCESO MARÍTIMO

En apartados anteriores se ha descrito el acceso general al canal portuario. Un vez traspasada la Esclusa, el acceso a los pantanones de las concesiones es directo.

ACCESOS TERRESTRES

El área cuenta con trazado ferroviario que resulta el principal del puerto hasta la finalización del nuevo anillo ferroviario por la zona sur actualmente en ejecución.

En cuanto al acceso por carretera, desde el exterior de la Zona de Servicio, esta área se encuentra bien comunicada con la autovía SE-30 mediante una rotonda situada en las cercanías del límite del recinto portuario conectando con el Puente del Centenario.

3.6.7.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

Una proporción cercana al 22% del área del Mirador de Batán está otorgada en concesión de ocupación de dominio público a empresas.

Superficies	m ²	%
Superficie en gestión directa	153.829	78,75%
Superficie en concesión	41.509	21,25%
Acciona Infraestructuras, S.A.	26.521	13,58%
Agencia Marítima Portillo, S.L.	14.988	7,67%
TOTAL	195.338	100,00%

Tabla 19: Distribución de superficies en el Área Nº 6: Mirador del Batán, según la situación legal del suelo



3.6.7.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Dentro del área del Mirador de Batán, se puede considerar ordenada la banda de parcelas situadas entre el borde marino y la carretera de servicio de la margen izquierda.

Los edificios del área son en su totalidad naves medianas y pequeñas de almacenaje de mercancía, de dos o tres alturas, y algunos talleres y fabricas ligados a la actividad portuaria.

Nos encontramos ante un área pequeña, de transición entre el Muelle de Tablada y el área de La Dársena del Cuarto.

3.6.7.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El área del Mirador de Batán se encuentra ubicada en el límite de la trama urbana de la ciudad de Sevilla que podría establecerse de forma conceptual en el puente del Centenario y la autovía SE-30, por lo que se puede considerar que el área cuente con un nivel medio de centralidad urbana.

El área se encuentra separada de la trama urbana por una infraestructura viaria de elevada capacidad que ejerce un cierto efecto barrera entre el entorno urbano y la zona portuaria, de tal forma que la actividad portuaria del área no afecta a las zonas urbanas más cercanas. A pesar de esta situación actual debe considerarse que parte de esta zona, la más al Norte, con la necesaria regeneración, tiene una vocación futura para usos vinculados con la interacción puerto/ciudad y actividades náutico/deportivas.

3.6.7.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

Algo más de la mitad de la superficie del área se encuentra ocupada por concesiones, con poca edificación, muelles, almacenes e instalaciones industriales, en régimen de concesión, en mayor o menor uso. El resto de los terrenos se encuentran libres y son potencialmente utilizables.

3.6.8. ÁREA Nº 7: DÁRSENA DEL CUARTO

3.6.8.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

El área de la Dársena del Cuarto se prolonga desde el límite con el área Nº 6 Mirador de Batán por el norte hasta la línea formado por la carretera que comunica la carretera de El Copero con la Esclusa, inclusive. Por el Este, el límite del área lo establece el límite con la zona de servicio del puerto, mientras que por el Oeste, el límite está determinado por la margen izquierda del Canal de Alfonso XIII y la Dársena del Cuarto, de tal forma que se incluyen dentro del área los terrenos de la península situada entre la Dársena del Cuarto y el Canal de Alfonso XIII.

Tipo de línea de agua	m	%	
Muelles	315	4,43	
Costa Baja	6.796	95,57	
Total	7.111	100%	

Estructura	Carbón Puerto Oper. Port. S.A.	Sevitrade
Fecha de construcción	-	-
Longitud	145 m	1 pantalán atraque
Calado	7,5 m	7,5 m
Ancho	-	-
Tipo de utillaje	-	-
Uso principal	Graneles Sólidos, Líquidos, Mercancías General	Graneles Líquidos
Estado	-	

Tabla 20: Características técnicas del Área Nº 7: Dársena del Cuarto

Se trata de un área muy extensa, actualmente en expansión y desarrollo.

3.6.8.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Durante el año 2016 se movieron por los muelles particulares de la Dársena del Cuarto 780.276 t de mercancías, entre graneles sólidos y mercancía general operados por el muelle de Carbón-Puerto y los graneles líquidos operados por el muelle de la Terminal Logística de Líquidos. En suma, este tráfico representó más del 16 % del total de la actividad portuaria.

AÑO	2006	2007	2008	2009	2010
Carbón-Puerto:					
Graneles Líquidos	0	6.121	0	0	0
Graneles Sólidos	287.952	166.853	181.925	275.411	213.968
Mercancía General	269.115	254.646	284.997	232.163	240.541
Terminal Logística de Líquidos:	55.673	35.651	28.200	0	0
TOTAL	612.740	463.271	495.122	507.574	454.509



AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Carbón-Puerto:						
Graneles Líquidos	5.414	4.012	0	0	0	0
Graneles Sólidos	158.891	169.824	173.686	158.252	220.362	246.255
Mercancía General	317.003	516.291	511.305	335.413	297.719	318.079
Terminal Logística de Líquidos:	0	50.566	117.538	98.774	120.339	154.143
TOTAL	481.308	740.693	802.529	592.439	638.420	718.477

Tabla 21: Evolución del tráfico marítimo (2006-2016) en la Dársena del Cuarto

3.6.8.3. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad marítima es buena. Por otra parte el área cuenta con muy buena accesibilidad rodada, tanto desde el interior como desde el exterior de la Zona de Servicio. En cuanto a accesibilidad ferroviaria puede afirmarse que la comunicación entre la presente zona y la Parrilla de Maniobras es rápida y directa desde la parte Norte de la zona. Por la parte Sur, actualmente están en ejecución las obras de cierre del anillo ferroviario y viario.

ACCESO MARÍTIMO

En apartados anteriores se ha descrito el acceso general al canal portuario. Una vez traspasada la Esclusa, el acceso se realiza de forma directa.

ACCESOS TERRESTRES

Desde el punto de vista ferroviario, el área cuenta con vías de ferrocarril.

En cuanto a los accesos por carretera, desde el exterior de la Zona de Servicio, esta área se encuentra bien comunicada con la autovía SE-30 mediante acceso independiente al Puerto.

Desde el interior de la Zona de Servicio, la principal vía de comunicación es la llamada carretera de servicio de la margen izquierda, que comienza en el acceso desde rotonda de acceso a SE-30.

3.6.8.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El área de la Dársena del Cuarto es muy extensa, con un total de 1,9 millones de m², por lo que constituye un espacio disponible para el desarrollo de nuevas actividades.

Superficies	m ²	%
Superficie en gestión directa	1.658.858	85,07%
Superficie en concesión	291.034	14,93%
<i>Dragados S.A.</i>	18.079	0,93%
<i>Entabán Biocomustibles del Guadalquivir, S.L.</i>	22.035	1,13%
<i>Molinos Harineros del Sur, S.A.</i>	23.588	1,21%
<i>Carbón Puerto Operaciones Portuarias, S.A.</i>	59.754	3,06%
<i>Fertiberia, S.A.</i>	23.205	1,20%
<i>Endesa Distribución Eléctrica, S.L.U.</i>	8.885	0,46%
<i>Haribéricas XXI S.L.</i>	25.333	1,30%
<i>Almacenes y Depósitos Portuarios, S.L.</i>	27.539	1,41%
<i>Sevitrade S.L.</i>	35.141	1,80%
<i>Euralis Semillas, S.A.</i>	47.475	2,43%
TOTAL	1.949.892	100,00%

Tabla 22: Distribución de superficies en el Área Nº 7: Dársena del Cuarto, según la situación legal del suelo

Se trata de un área con urbanización general ejecutada, parcialmente ocupada por actividades industriales, logísticas y portuarias, previéndose su futura ocupación con nuevas concesiones administrativas. Esta debe ser, por tanto, la zona del puerto que satisfaga las necesidades futuras para el correcto desarrollo de la actividad portuaria junto con la Dársena del Batán principalmente y ámbito esclusa Punta del Verde.

3.6.8.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El área se encuentra perfectamente ordenada.

Los edificios del área son en su totalidad plantas industriales, naves y depósitos de almacenaje de mercancía ligados a la actividad portuaria.

3.6.8.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El alejamiento de la zona respecto a la ciudad, las actividades que en ella se desarrollan y su aspecto exterior poco atractivo, hacen que el área cuente con un nivel mínimo de centralidad urbana.

El área se encuentra alejada de la ciudad, solo mínimamente, la parte norte del área tiene una cierta cercanía, pero separadas por unas potentes infraestructuras viarias y zonas verdes intermedias. Por otra parte, la actividad portuaria del área no afecta a las zonas urbanas más cercanas.



3.6.8.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

Una parte del área se encuentra ocupada por muelles, almacenes e instalaciones industriales, en régimen de concesión, en mayor o menor uso. El resto de los terrenos, pertenecientes a la Dársena del Cuarto se encuentran libres con destino a nuevas concesiones de la misma actividad.

3.6.9. ÁREA Nº8: ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL)

3.6.9.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen en esta área correspondiente a la Zona de Actividades Logísticas los terrenos situados en la margen Oeste del Canal de Alfonso XIII, limitados por la Carretera de La Esclusa al Oeste, el Puente del Centenario y su prolongación a través de la Ronda de Circunvalación por el Norte, la calle que linda con el Polígono Astilleros al Sur y la lámina de agua del canal por el Este. Esta área definida en el Plan Especial del Puerto como AP-2 se altera con la Modificación Puntual de la Áreas AP-1, AP-2, AP-12 y AP-13 del citado Plan Especial del Puerto, aprobadas en febrero de 2009.

La modificación establece la siguiente justificación: *“Esta modificación se corresponde con la consolidación del nodo logístico del Puerto, adecuando su ordenación urbanística para posibilitar el desarrollo de la Fase III de ampliación de la Zona de Actividades Logísticas, incorporando los terrenos de la AP-12, anteriormente ocupados por la fábrica de abonos Fertiberia, ya demolida. Además se incluye dentro del ámbito de la ZAL otras instalaciones ubicadas en el entorno y que ya se dedican a usos logísticos, así como los terrenos adyacentes al estribo del Puente del Centenario hasta la línea de orilla”.*

Tipo de línea de agua	M	%
Muelles	0	0%
Costa Baja	883	100%
Total	883	100%

Tabla 23: Características técnicas del Área Nº 8: Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

La totalidad del área se encuentra ordenada, urbanizada y edificada en un importante porcentaje de los terrenos susceptibles de aprovechamiento.

3.6.9.2. TRÁFICO MARÍTIMO

La zona carece de instalaciones para la transferencia de mercancía desde barco a tierra, por lo que no existe en la actualidad tráfico marítimo en la zona.

3.6.9.3. ACCESIBILIDAD

No cabe hablar de accesibilidad por vía marítima, ya que el área no recibe tráfico marítimo, pero muy bien comunicada con la Dársena del Batán. La accesibilidad rodada al área es muy buena, tanto desde el exterior como del interior de la Zona de Servicio. La comunicación ferroviaria entre la zona y la Parrilla de Maniobras puede realizarse de forma rápida y directa.

ACCESOS TERRESTRES

En cuanto a los accesos ferroviarios, existe una vía férrea paralela a la carretera de La Esclusa de la que parte un ramal paralelo a la terminal ferroviaria de contenedores, así como una vía de maniobra paralela y cercana a la vía de la carretera de La Esclusa.

Desde el punto de vista de los accesos por carretera, desde el exterior de la Zona de Servicio, el área se encuentra bien comunicada con la autovía SE-30 mediante una rotonda situada en las cercanías del recinto portuario, que conecta con el Puente del Centenario y con el resto de la zona de servicio.

Dentro de la Zona de Servicio, la principal vía de comunicación es la carretera de La Esclusa, de la cual parte un viario que ejerce como elemento estructurador de toda el área.

3.6.9.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

La Zona de Actividades Logísticas descrita tiene una parte importante de su superficie en concesión. Estas concesiones cuentan, en general, con un amplio plazo de vigencia. La ordenación pormenorizada y las determinaciones urbanísticas resultan acordes con su finalidad.

Superficies	m ²	%
Superficie en gestión directa	448.801	68,62%
Superficie en concesión	205.234	30,62%
<i>Lamaignere S.A.</i>	4.620	0,71%
<i>P.L.N. Distribución S.A.</i>	4.620	0,71%
<i>Cayco</i>	9.240	1,41%
<i>Cayco</i>	6.993	1,07%
<i>Consorcio Zona Franca de Cádiz</i>	7.548	1,15%
<i>Mertramar Sevilla S.L.</i>	7.548	1,15%
<i>Servisur Logística, S.A.</i>	159.665	24,41%
<i>Molina San Jerónimo, S.L.</i>	5.000	0,76%
TOTAL	654.035	100,00%

Tabla 24: Distribución de superficies en el Área Nº 8: Zona de Actividades Logísticas (ZAL), según la situación legal del suelo



3.6.9.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El área de la Zona de Actividades Logísticas es un área ordenada en cuanto a edificación y a disposición del viario. En los terrenos que están ocupados y en uso se realiza una actividad clara y definida, mientras que en el resto del espacio, el que permanece sin ocupar, se mantiene el control y mantenimiento del mismo para futuras concesiones de la misma actividad, aunque cada vez con menos espacios disponibles dado el creciente desarrollo.

Desde el punto de vista de la ordenación, se ha desarrollado por completo la ordenación de los terrenos, el trazado ferroviario del área permite una buena conexión con la vía de circulación, el viario rodado interior se ha ejecutado en su totalidad, y hay una ocupación importante del total del área.

Los edificios del área son naves de gran tamaño para almacenaje de mercancías y logística, así como otras instalaciones más pequeñas y construcciones de servicio. Las naves almacén cuentan con cuidado en su diseño y alta calidad constructiva y de servicios.

3.6.9.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El alejamiento respecto a la ciudad, en cuanto a la posición relativa del área con respecto al casco urbano, hacen que esta área no cuente con centralidad desde el punto de vista urbano, pero si está muy bien situada para las actividades que en ella se desarrollan.

La actividad que se desarrolla en el entorno de los bordes que conforman el área es puramente logística-portuaria; por lo que no existe contacto alguno con áreas urbanas ni interrelación con la ciudad. Es de importancia la actividad que se desarrolla para el tráfico de contenedores y carga rodada en el Puerto de Sevilla.

3.6.9.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

En el área se desarrolla una importante actividad logística consolidada y que admite, en terrenos ya urbanizados, albergar las necesidades de intercambio y distribución comercial que la demanda pueda requerir.

3.6.10. ÁREA Nº 9: POLÍGONO ASTILLEROS

3.6.10.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

El área está conformada de Sur a Norte desde la delimitación del Área Nº10 de la Zona Franca en una línea que recorre el contorno sur de los Astilleros para prolongarse mediante una alineación recta hasta la carretera de la Esclusa; y al Norte hasta la delimitación de la Zona de Actividades Logísticas. De Este a Oeste la superficie del área se extiende desde el borde del Canal hasta la carretera de acceso a la Esclusa. La zona se dedica principalmente a actividades industriales portuarias y en la misma se encuentra el Muelle de Armamento.

Tipo de línea de agua		M	%
Muelles		717	100,0 %
Muelle De Armamento		717	100,0 %
Costa Baja		0	0,0%
Total		717	100,0 %
Estructura	Muelle de Armamento		
Fecha de construcción	1951		
Longitud	717 m		
Calado	6,5 m		
Ancho	45 m		
Tipo de utillaje	-		
Uso principal	Mercancías y estructuras relacionadas con la actividad industrial del ámbito		
Estado	Bueno		
	Operativo. Obras de acondicionamiento ejecutas en 2015-2016 en la zona norte.		

Tabla 25: Características técnicas del Área Nº 9: Polígono Astilleros

En los últimos años, esta área ha experimentado una gran evolución, ha sido objeto de un proceso de reurbanización y se ha llevado a cabo la adecuación del Muelle de Armamento en la zona norte, lo que ha propiciado que en la actualidad una superficie cercana al 90 % se encuentre ocupada en régimen de concesión administrativa.

3.6.10.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Durante el año 2016 no se han movido mercancías en los muelles de esta área. En 2017 se ha iniciado la actividad.

3.6.10.3. ACCESIBILIDAD

Desde un punto de vista general, la accesibilidad al área es buena desde el punto de vista marítimo y terrestre tal y como se analizará a continuación.

ACCESO MARÍTIMO

Del mismo modo que ha sido analizado en apartados anteriores, el acceso a la zona en cuestión se realiza de forma directa una vez superada la Esclusa.

ACCESOS TERRESTRES

Desde el punto de vista de los accesos por ferrocarril, el área cuenta con acceso ferroviario por el extremo Oeste. La vía que da servicio al área transcurre paralela a la carretera de La Esclusa. Esta vía se prolonga junto a la carretera y posteriormente penetra en la zona hasta el límite del Polígono.



En cuanto a los accesos por carretera, el área se comunica con la SE-30, de la que dista apenas 1 km, por la denominada carretera de La Esclusa, un vial portuario de dos carriles por sentido de uso restringido, que arranca de la glorieta de acceso a la citada autovía por lo que tiene una buena accesibilidad desde el exterior. De esta carretera parte un entramado de vías secundarias que dan acceso a los diversos recintos industriales de la zona y al borde fluvial. En conjunto la red viaria dota de buena accesibilidad interna al conjunto del área.

3.6.10.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El área del Polígono de Astilleros está ocupada en su mayor parte por plantas industriales en las cuales se desarrollan actividades económicas relacionadas con la construcción de grandes estructuras metálicas y de reparación y operaciones de buques.

Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	273.483	47,65%
Superficie en concesión	300.463	52,35%
<i>Columbus Mckinnon Ibérica, S.L.</i>	3.360	0,59%
<i>Rocket Logística, S.L.</i>	11.300	1,97%
<i>Llopis Servicios Ambientales, S.L.</i>	4.800	0,84%
<i>Estibadora Sevillana, S.L.</i>	36.707	6,40%
<i>GRI Towers Sevilla, S.L.</i>	159.700	27,82%
<i>Tecade, S.A.</i>	34.031	5,93%
<i>Diseños y Proyectos Técnicos, S.A.</i>	25.565	4,45%
<i>Metalúrgica del Guadalquivir, S.L.</i>	25.000	4,36%
TOTAL	573.946	100,00%

Tabla 26: Distribución de superficies en el Área Nº 9: Polígono Astilleros, según la situación legal del suelo

3.6.10.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

La presente área de estudio se encuentra ordenada en su totalidad, en lo que se refiere a su red viaria interna de primer nivel, a través del viario correspondiente a las distintas industrias y zonas que comprende.

Los edificios del área son casi en su totalidad talleres y fábricas ligadas a la actividad portuaria. No obstante, entre los edificios que destacan por contar con un cierto valor estructural o arquitectónico, se pueden citar las gradas del antiguo Astillero, de estructura metálica triangulada y grandes luces, que pueden considerarse como obras singulares de ingeniería.

En líneas generales, se trata de un área en general bien ordenada en cuanto a disposición del viario y espacios, con una actividad clara y definida, con un alto porcentaje de ocupación.

3.6.10.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Su alejamiento con respecto a la ciudad hace que esta zona cuente con un bajo nivel de centralidad urbana, reforzado por la existencia de un acceso restringido derivado de la actividad portuaria.

La zona urbana más cercana se encuentra bastante alejada del límite de la Zona de Servicio, por lo que no produce interrelación entre la ciudad y esta parte del puerto. El lindero Oeste es el muro de defensa y los terrenos de Tablada, considerados por el PGOU como no urbanizables.

3.6.10.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

El área comprende actividades portuarias, actividades de construcción metálica, reparación y construcción naval y algunas otras actividades menores relacionadas con las mismas y con la actividad portuaria en general. La actividad industrial que se desarrolla en dicho ámbito y su especial emplazamiento alejado de las áreas urbanas la convierte en una localización ideal para dichas actividades, con gran importancia.

3.6.11. ÁREA Nº10: ZONA FRANCA

3.6.11.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Mediante Orden HAP/1587/2013, de 30 de agosto, se autorizó la constitución de una Zona Franca en el Término Municipal de Sevilla, sitio de Torrecuellar. Mediante Orden HAP/1358/2014, de 25 de julio (modificada por la Orden HAP/1946/2014, de 23 de octubre), se autorizó la constitución del Consorcio de la Zona Franca de Sevilla y se aprobaron sus estatutos.

Se incluyen dentro de esta área los terrenos situados al sur del recinto portuario en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII. Por el Norte el límite de la zona queda establecido en el perímetro de los antiguos Astilleros de Sevilla y la Terminal Portuaria Esclusa. Hacia el sur, el área se extiende en una alineación recta desde las cercanías del Cortijo Torrecuellar hasta el propio Canal. Al Oeste lo acota la carretera de La Esclusa (a pesar de no formar parte de la figura fiscal de la Zona Franca, se incluye dentro de esta área de análisis) y al Este el Canal de Alfonso XIII.

Tipo de línea de agua	m	%
Muelles	440	27,71%
<i>Muelle de la Esclusa</i>	<i>440</i>	<i>18,26%</i>
<i>Costa Baja</i>	<i>1.148</i>	<i>72,29%</i>
Total	1.588	100,00%



Estructura	Muelles de la Esclusa
Fecha de construcción	1951
Longitud	440 m
Calado	7,5 m
Ancho	30 m
Tipo de utillaje	6 grúas de pórtico
Uso principal	Graneles, Mercancía General
Estado	Bueno, operativo

Tabla 27: Características técnicas del Área Nº 10: Zona Franca

En esta área se encuentran las instalaciones de la antigua Esclusa.

3.6.11.2. TRÁFICO MARÍTIMO

El tráfico de mercancías se concentra en el Muelle de La Esclusa, otorgado en concesión. En el año 2016 se han operado en dicho muelle 51.116 toneladas de graneles líquidos, 387.197 toneladas de graneles sólidos y 85.432 toneladas de mercancía general.

AÑO	2006	2007	2008	2009	2010
Graneles Líquidos	292.736	246.660	150.020	196.700	192.648
Graneles Sólidos	61.279	2.777	27.849	64.411	287.877
Mercancía General	7.113	755	1.064	8.167	19.627
TOTAL	361.128	250.192	178.933	269.278	500.152

AÑO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Graneles Líquidos	197.106	209.865	155.010	124.375	93.146	51.116
Graneles Sólidos	220.447	190.887	228.416	308.644	336.392	387.197
Mercancía General	67.305	97.288	115.558	54.463	53.914	85.432
TOTAL	484.858	498.040	498.984	487.482	483.452	523.745

Tabla 28: Evolución del tráfico marítimo (2006-2016) en la Zona Franca

3.6.11.3. ACCESIBILIDAD

ACCESO MARÍTIMO

La accesibilidad marítima es buena, se accede una vez traspasada la nueva Esclusa Puerta del Mar, bordeando las instalaciones de la antigua Esclusa.

ACCESOS TERRESTRES

El área cuenta con acceso ferroviario. Existe una vía que da acceso al Muelle de La Esclusa que parte de la vía principal que recorre la carretera de la Esclusa.

En cuanto al acceso por carretera, el área se comunica con la SE-30 por la carretera de La Esclusa, ya definida con anterioridad. La cercanía a esta vía permite que el área tenga una buena accesibilidad desde el exterior.

3.6.11.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El área se ocupa mediante el otorgamiento de concesiones a largo plazo. En cuanto a las determinaciones urbanísticas, los usos asignados resultan ajustados a las actividades existentes.

Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	528.420	68,52%
Superficie en concesión	242.713	31,48%
<i>Jannone S.A.</i>	24.973	3,24%
<i>C.I.L. Torrecuellar S.A.</i>	37.166	4,82%
<i>Hispalense de líquidos, S.L.</i>	11.939	1,55%
<i>Sevitrade S.L.</i>	93.684	12,14%
<i>Transformados Huevar S.A.</i>	65.433	8,50%
<i>Terminal Portuaria Esclusa</i>	9.518	1,23%
TOTAL	771.133	100,00%

Tabla 29: Distribución de superficies en el Área Nº 10: Zona Franca, según la situación legal del suelo

3.6.11.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El área se encuentra dividida en dos partes: el ámbito norte, que cuenta con ordenación; y el ámbito sur, carente de la misma.

La mayor parte de los edificios del área están dedicados al almacenaje y actividad industrial. En general, el estado es bueno y se encuentran en uso.

3.6.11.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El área se encuentra muy alejada del centro urbano, por lo que no cabe hablar de problemas o interferencias con el entorno urbano.



3.6.11.7. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

Una gran parte de esta área se encuentra carente de uso y en desarrollo, pendiente del desarrollo de la Zona Franca, ya en funcionamiento.

3.6.12. ÁREA Nº 11: ESCLUSA PUNTA DEL VERDE

3.6.12.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen dentro de esta área los terrenos situados al sur del recinto portuario, hasta el límite de la zona de servicio en la margen izquierda del Guadalquivir. Se incluyen los terrenos que ocupan la Nueva Esclusa y sus instalaciones.

El límite Norte de esta zona lo conforma el vallado de la Zona Franca. Al sur la zona queda delimitada por la llamada Punta de El verde y la zona de ampliación de la Nueva Esclusa.

Tipo de línea de agua	M	%
Costa Baja	2.723	100%
Total	2.723	100%

Tabla 30: Características técnicas del Área Nº 11: Esclusa Punta del Verde

3.6.12.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Todo el tráfico marítimo transcurre por esta área ya que se encuentra la Esclusa que permite el acceso al Canal de Alfonso XIII.

3.6.12.3. ACCESIBILIDAD

ACCESO MARÍTIMO

La accesibilidad marítima hasta la Esclusa se realiza a través de la Eurovía Guadalquivir E-60-02; hasta el resto del área se accede a través de la propia Esclusa.

ACCESOS TERRESTRES

El área cuenta con el acceso ferroviario correspondiente al cierre del anillo ferroviario del puerto, de tal forma que la vía férrea transcurre por el interior del área cruzando a la margen izquierdo de la Dársena mediante el puente de La Esclusa. Este acceso, en la actualidad no cuenta con apartaderos ni vías de servicio.

En cuanto al acceso por carretera, para el acceso desde el exterior se toma la SE-30 a través de la carretera de La Esclusa. Desde la zona de servicio se accede al área por la carretera de la Esclusa o por esta misma desde la Dársena del Cuarto a través de la Esclusa

3.6.12.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

La totalidad de la superficie del área se encuentra gestionada de forma directa por la Autoridad Portuaria de Sevilla, es decir, no se ha otorgado ninguna concesión de ocupación del dominio público portuario en el ámbito.

Superficies	m²	%
Superficie en gestión directa	1.240.770	1,00
Superficie en concesión	0,00	0,00
TOTAL	1.240.770	100,00%

Tabla 31: Distribución de superficies en el Área Nº 11: Esclusa Punta del Verde, según la situación legal del suelo

3.6.12.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

Se trata de un área llana, localizada en el extremo sur de la zona de servicio, ubicada entre los términos municipales de Sevilla, Dos Hermanas y Gelves. Constituye un ámbito de desarrollo de rápida disponibilidad operativa.

3.6.13. ÁREA Nº 12: ZONA DE RESERVA PORTUARIA

3.6.13.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen en esta área todos los terrenos de la zona de servicio portuaria restantes, limitados por las instalaciones de la Esclusa en la margen izquierda del Guadalquivir al oeste; la zona de protección de la margen derecha del río Guadaira al este; la infraestructura viaria de cierre del anillo portuario al norte (no inclusive) y el límite de la zona de servicio al sur. Estos terrenos rodean la base militar El Copero.

Tipo de línea de agua	m	%
Pantalanés	64	3,7%
Costa Baja	1.676	96,3%
Total	1.740	100%

Tabla 32: Características técnicas del Área Nº 12: Zona de Reserva Portuaria

3.6.13.2. TRÁFICO MARÍTIMO

En el tramo de la zona colindante con el Guadalquivir, se sitúa la antesclusa junto con un pantalán de espera, también usado por remolcadores. Se trata por tanto de una zona de paso obligado para los buques que acceden al Canal de Alfonso XIII a través de la Esclusa.

3.6.13.3. ACCESIBILIDAD

ACCESOS TERRESTRES

Cuenta con el anillo ferroviario.



En cuanto a los accesos viarios, desde el norte se accede a la SE-30 a través de la carretera de La Esclusa. Desde el sur se puede acceder a esa misma vía de circunvalación a través del polígono industrial de La Isla.

Desde el interior de la zona de servicio a la parte oeste del área se accede a través del viario de la Esclusa que conecta con la carretera del mismo nombre y por vía que conecta la zona con el acceso al Puerto en la Dársena del Cuarto. En cuanto a las zonas situadas más al sur, se accede por la vía de penetración a las instalaciones militares del Copero desde el polígono industrial de La Isla.

3.6.13.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El área cuenta con una superficie total cercana a los 1,9 millones de m² gestionados en su totalidad de forma directa por la Autoridad Portuaria de Sevilla.

Superficies	m ²	%
Superficie en gestión directa	1.852.944	1,00
Superficie en concesión	0,00	0,00
TOTAL	1.852.944	100,00%

Tabla 33: Distribución de superficies en el Área Nº 12: Zona de Reserva Portuaria, según la situación legal del suelo

El Plan General de Ordenación Urbana de Dos Hermanas, aprobado en agosto de 2002 (y una adaptación del año 2008 a la Ley 7/2002, de ordenación urbanística de Andalucía) ordena los terrenos situados en la zona de El Copero, así como los suelos ubicados entre el cauce del Guadalquivir y la zona militar, para ampliación de la zona de servicio del puerto de Sevilla en terrenos del término municipal de Dos Hermanas. Así mismo se reservan estos terrenos para la expansión de la Dársena El Cuarto y de la futura esclusa, de mejores condiciones técnicas que la existente.

3.6.13.5. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Se trata de un área muy alejada de las distintas poblaciones (Sevilla, Dos Hermanas y Gelves). Esta zona no tiene uso en la actualidad, salvo el portuario de la Esclusa y zona de vaciaderos y actividades asociadas a los mismos, por lo que no se producen interferencias con el entorno urbano.

3.6.13.6. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

El área de reserva portuaria se caracteriza por ser un área llana, localizada en el extremo sur de la zona de servicio, ubicada entre los términos municipales de Sevilla, Dos Hermanas y Gelves. Constituye una reserva de terrenos portuario-industrial muy fácil de integrar con el resto de la zona de servicio.

Adicionalmente estos terrenos se utilizaron para depositar el material excavado durante las obras del desvío del Guadaira y la construcción de la Dársena del Cuarto, retomándose estos usos para la ejecución de las obras de la

nueva esclusa. Actualmente, estos terrenos siguen siendo especialmente necesarios ya que son empleados por la Autoridad Portuaria para el depósito de los materiales extraídos en los dragados de mantenimiento y como área de futuro desarrollo portuario.

3.6.14. ÁREA Nº 13: TERRENOS E INSTALACIONES EN EL GUADALQUIVIR

Se trata de diversos edificios e instalaciones de apoyo al tráfico marítimo y de mantenimiento y dragado y terrenos reserva:

- La Isleta: Situada en el término municipal de Puebla del Río, con 187.798 m² de tierras de cultivo, en régimen de autorización para agricultores locales.
- Isla de los Olivillos: Situada en el término municipal de Puebla del Río, con 1.816.085 m² de cultivo de arroz, en régimen de autorización para los agricultores locales.
- Bonanza: Parcela de aproximadamente 530 m² alrededor de las edificaciones anteriores que lindan con la valla exterior del Puerto y con edificio de talleres, descritos en el acta de transferencia del Puerto de Bonanza a la Junta de Andalucía (no transferidos) para el mantenimiento de las boyas de balizamiento y apoyo al dragado y faro de San Jerónimo (no operativo).
- Edificio de Servicios en la avenida Sanlúcar de Barrameda (Chipiona): Edificio de 546 m² construido en dos plantas, destinado a uso administrativo.
- Vaciaderos de La Horcada, La Mata, Tarfia y Los Yesos.
- Parcelas y edificios situados en el T.M. de Coria del Río. Casa del teléfono, pequeño astillero madera y zona desembarco barcas Coria del Río.

4. ASIGNACIÓN DE USOS

4.1. OBJETIVOS DE LA ASIGNACIÓN DE USOS

La asignación de usos propuesta mediante la presente DEUP tiene como objetivo determinar los usos previstos para cada una de las áreas en que se divide la zona de servicio terrestre del Puerto de Sevilla, atendiendo a criterios objetivos y con la debida justificación de su necesidad y conveniencia en cada caso.

La definición de los usos del puerto deben corresponderse con la estrategia del Puerto en cuanto a sectores de crecimiento de los tráficos, las necesidades de superficie de almacenamiento y de manipulación de mercancías, los accesos del transporte terrestre, viario y ferroviario. Asimismo debe expresar las áreas de usos con una mayor compatibilidad con la trama urbana que rodea al Puerto, en el caso de Sevilla hay lugares de una fuerte



componente urbana que de alguna forma afecta a la ordenación de los usos portuarios. La Autoridad Portuaria de Sevilla en esta ordenación de usos es sensible con las necesidades ciudadanas bajo la premisa de una reducción paulatina de los posibles efectos ambientales de las operaciones portuarias sobre la trama urbana circundante.

Para cada área, la asignación de usos propuesta, debe constituir una herramienta eficaz que garantice el desarrollo actual y futuro de las actividades portuarias y, además, permita continuar llevando a cabo de manera satisfactoria el proceso de transformación que en los últimos años ha venido experimentando el Puerto de Sevilla y que deberá persistir en los años futuros mediante la paulatina migración de las actividades con un carácter puramente portuario e industrial hacia la zona sur del puerto, dando paso a nuevas actividades vinculadas a la interacción entre los usos portuarios y los usos urbanos en aquellas áreas del norte del Puerto más influenciadas por el contacto continuo de la zona de servicio del puerto con el entramado urbano de la ciudad.

En este sentido, uno de los objetivos principales de la DEUP será garantizar el correcto desarrollo actual y futuro de las actividades portuarias. Este aspecto tiene especial importancia en la zona norte del puerto, donde existen en la actualidad importantes áreas en estado de transición, que deberán ser ordenados de manera adecuada mediante la presente DEUP, generando zonas de transición entre los usos puramente portuarios y los usos puramente urbanos, que ejerzan como áreas de protección que garanticen el correcto desarrollo portuario actual y futuro.

Además de los mencionados, la asignación de usos perseguirá también los siguientes objetivos más concretos:

- Plasmar en la Zona de Servicio los suelos de crecimiento del Puerto en la Zona Sur, en los que además se ubica la nueva Esclusa.
- Distinguir con claridad las diferentes áreas portuarias, de forma que contribuyan a clarificar la organización general del Puerto, profundizar en la especialización de cada zona y maximizar su eficiencia.
- Mantener una oferta de suelo en el interior de la zona de servicio, tanto para actividades industriales, ligadas directa o indirectamente al Puerto, como para actividades logísticas, que refuercen su papel de plataforma de intercambio modal y su función de espacio de oportunidad para el desarrollo de actividades productivas.
- Redistribuir adecuadamente los usos en las áreas de los bordes urbanos para conjugar adecuadamente las necesidades de las actividades urbanas y las propias de los usos portuarios.

Con estos criterios se ha confeccionado la asignación de usos que se describe en los apartados siguientes.

4.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS DE LA ZONA DE SERVICIO

La lista de los usos asignados en la presente DEUP, se ha elaborado, fundamentalmente, recogiendo lo que se establece en el art 72 del T.R. de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. A continuación, se describe cada uno de los usos que serán propuestos para su asignación en alguna de las áreas que conforman la Zona de Servicio del Puerto:

4.2.1. USOS PORTUARIOS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 72.1 del TRLPEMM, en el dominio público portuario solo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima. A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los usos comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios o auxiliares de los anteriores. A continuación se define con mayor detalle cada uno de ellos.

4.2.1.1. USOS COMERCIALES

Según el artículo 72.1 a) del TRLPEMM es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del Puerto, “entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.”

Dentro de los Usos Portuarios Comerciales existen diferentes categorías en función de la forma de presentación de la mercancía, sin embargo, en el presente documento solamente se realizará la asignación los usos descritos en el TRLPEMM. Con este criterio se puede diferenciar entre:

- Graneles Sólidos
- Graneles Líquidos
- Mercancía General, Contenedores
- Ro-Ro
- Polivalente
- Pasajeros
- Ferrocarril

4.2.1.2. USOS PESQUEROS

Los usos pesqueros son los asignados a aquellos espacios en los que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera del puerto incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca y marisco desde los buques y su



posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y en general cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento del sector.

En el Puerto de Sevilla no existe tráfico de pesca fresca, por lo que no se asignará el uso pesquero a ninguna superficie de la zona de servicio terrestre del puerto.

4.2.1.3. USOS NÁUTICO-DEPORTIVOS

Los usos náutico-deportivos son los que se asignan a los espacios utilizados para el desarrollo de prácticas náutico-recreativas y deportivas o que están destinados al atraque, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de embarcaciones de esa naturaleza. Se incluyen dentro de este uso los pantalanes para atraque de embarcaciones náutico – recreativas así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades tales como almacenes o talleres, los locales para venta o reparación de efectos navales y las instalaciones deportivas complementarias a las mismas.

4.2.1.4. USOS COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES DE LOS ANTERIORES

Según el artículo 72.1 d) de TRLPEMM los usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto. Se incluyen varios.

4.2.2. USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD

De acuerdo con el artículo 72 del TRLPEMM, en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrá admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no perjudiquen el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

4.2.3. USOS DE RESERVA PORTUARIA

De acuerdo con el artículo 69.1 del TRLPEMM, el Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Los usos de reserva portuaria son los asignados a las áreas que actualmente no son necesarias para el tráfico comercial, ni se

encuentran acondicionadas para el mismo, pero que deberá adaptarse en el futuro si el crecimiento del movimiento portuario o las nuevas características del tráfico así lo requieren.

4.3. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ASIGNACIÓN DE USOS PROPUESTA

4.3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

De acuerdo con la clasificación establecida y con las características, aptitudes, funciones y demandas de cada área, analizadas en el apartado 3.6, se ha procedido a la asignación de usos a las distintas áreas, enclaves y parcelas que componen la zona de servicio del Puerto de Sevilla.

Este proceso de asignación de usos se refleja en las hojas del Plano Nº 08 que acompañan a la presente DEUP. En una primera aproximación se expone una visión de la zona de servicio a través de la clasificación en usos portuarios y usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, cuyo resumen numérico se presenta en el siguiente cuadro:

DISTRIBUCIÓN DE LA ASIGNACIÓN GENERAL DE USOS		
Usos	Superficie (m ²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	8.849.429	93,67%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	617.722	6,53%
Total Zona de Servicio	9.447.151	100,00%

Tabla 34: Distribución de la asignación general de usos del Puerto

Puede observarse que:

Las áreas de la zona de servicio del Puerto con usos portuarios asignados, son claramente dominantes en la propuesta, superando el 93 % del total de la misma.

Los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad suponen un porcentaje del total, el 6,53 % y se concentran en espacios muy significativos en la parte norte y este del puerto, constituyendo la parte de la zona de servicio del puerto más integrada en el entramado urbano de la ciudad.

En el Plano Nº 08 de asignación de usos portuarios, se define de manera gráfica, la asignación de usos presentada en el presente documento de memoria. A continuación, se muestra un resumen con la asignación de usos en toda la zona de servicio del Puerto:



ASIGNACIÓN DE USOS		
Usos	Superficie (m ²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	8.854.879	93,47%
Comerciales	927.943	9,80%
Náutico-deportivos	39.600	0,41%
Complementarios de los anteriores	7.887.336	83,26%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	617.722	6,53%
Total Superficie	9.472.601	100,00%

Tabla 35: Distribución y desglose de usos del Puerto

En ellas puede observarse que:

Dentro de los usos portuarios, destaca la importante superficie propuesta para su asignación como usos complementarios, esto es así debido a las características propias del Puerto de Sevilla, que cuenta con una gran disponibilidad de superficie dedicada a actividades industriales y logísticas complementarias y auxiliares de las actividades puramente portuarias.

Por otra parte, los usos portuarios comerciales representan el 9,80 % de la superficie total del puerto y se corresponden con las superficies de los muelles de atraque, las terminales portuarias e instalaciones ferroviarias. Por su parte, el uso portuario náutico-deportivo, abarca un importante espacio en la margen derecha de la zona norte del Canal, y zona este, sin embargo, en términos generales supone un porcentaje inferior al 0,5 % de la superficie total del puerto. En cuanto a los usos complementarios y auxiliares de los anteriores, su asignación representa una cifra ligeramente superior al 83 % de la superficie total de la zona de servicio del Puerto, acorde con las características de un puerto marítimo de interior.

Esta asignación de usos, estrechamente condicionada por las exigencias y demandas actuales, define un modelo de aprovechamiento de la zona de servicio terrestre dirigido a maximizar su utilización por actividades estrictamente portuarias estableciendo los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad en aquellas áreas que han perdido su operatividad portuaria de mercancías (excepto cruceros y embarcaciones deportivas/turísticas).

4.3.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DETALLADA POR ÁREAS

De acuerdo con los análisis realizados en la primera parte de este documento, las razones que justifican los usos asignados a las distintas parcelas y áreas en que se ha descompuesto la Zona de Servicio se definen a continuación.

Este modelo de aprovechamiento terrestre puede observarse de forma gráfica en toda su profundidad en las hojas del plano Nº 08 "Propuesta de asignación de usos: detalle por áreas", y en los textos que siguen, en los que se presenta una descripción y justificación detallada de los usos propuestos para cada una de las áreas funcionales

en que se ha dividido la zona de servicio. En el Documento Planos, se incluyen planos detallados de la asignación de usos a cada área.

4.3.2.1. ÁREA Nº1 LAS DELICIAS

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área de Las Delicias se ubica en el extremo norte del Puerto de Sevilla y representa la parte del Puerto con una mayor integración en la trama urbana de la ciudad. El área cuenta con una línea de agua de 2.545 m ubicados a ambos extremos del Canal de Alfonso XIII, repartidos entre los muelles de Las Delicias y Nueva York, los espigones del Círculo Mercantil y del Real Club Náutico y los tramos de Costa Baja con un calado de 7,5 m antes del puente de Los Remedios y de 5 m aguas arriba del puente.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para una banda de 20 metros de anchura en la margen izquierda del Canal de Alfonso XIII a lo largo de todo el muelle de Las Delicias y para la superficie actualmente ocupada por la terminal de cruceros del Puerto.

Uso Náutico-deportivo

Se propone la asignación del uso náutico-deportivo a las siguientes superficies:

- Una banda de 12 metros de anchura en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII medidos a partir de la línea de ribera, desde el límite al sur del puente de Los Remedios hasta el límite norte de la superficie terrestre con el puente de Las Delicias.
- Las edificaciones destinadas a los usos propios del Real Club Náutico de Sevilla y Círculo Mercantil tal y como se representa en el plano correspondiente.
- La banda existente en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII al sur del puente de San Telmo, desde el extremo sur de las canchas de tenis hasta el edificio del Real Club de Labradores situado en la línea de ribera incluyendo el propio edificio.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario a los edificios de las Administraciones Públicas ubicados en el ámbito.



Uso Vinculado a la interacción puerto-ciudad

Se propone la asignación del uso vinculado a la interacción puerto-ciudad al resto de superficies del área que no han sido incluidas en los usos anteriores y que se definen a continuación:

- Los espacios ubicados en el Muelle de Nueva York.
- Los espacios ubicados en el Muelle de las Delicias entre la banda de terreno asignada al uso comercial y el límite de la zona de servicio del puerto.
- En la margen derecha del canal entre el puente de Los Remedios y el puente de San Telmo, toda los terrenos del Real Club de Labradores con excepción de los asignados al uso náutico deportivo, así como la línea de ribera entre el edificio del club y el puente de Los Remedios.
- En la margen derecha del canal entre el puente de Los Remedios y el puente de Las Delicias, la totalidad de los terrenos con excepción de los asignados al uso náutico deportivo.

USOS EN EL ÁREA Nº 1 LAS DELICIAS		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	35.266	15,57%
Comerciales	12.945	5,72%
Náutico-deportivos	20.941	9,24%
Complementarios de los anteriores	1.380	0,61%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	191.144	84,43%
Total Superficie	226.410	100,00%

Tabla 36: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 1: Las Delicias

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

La margen izquierda del Canal, especialmente el Muelle de Las Delicias, por su situación en la proximidad del centro urbano, constituye una infraestructura y un espacio idóneo para servir de espacio de acogida para barcos representativos y cruceros, como hasta la presente fecha. Por otra parte, en la zona situada más al norte del muelle se encuentra el edificio modular de la Terminal de Cruceros del Puerto de Sevilla.

¹ Guidelines for Cruise Terminals -PIANC

El TRLPEMM establece que todos los usos relacionados con el intercambio entre modos de transporte, como es el caso del tráfico de pasaje de cruceros, están incluidos dentro del Uso Comercial, lo que afecta tanto a la superficie de muelle como a la propia terminal. Es objetivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla potenciar la utilización de este muelle en este sentido, por lo que para poder desarrollar la citada actividad portuaria, es necesaria la asignación del uso comercial a la línea de muelle.

En cuanto a las superficies asignadas, los principales documentos de referencia¹ en el diseño de terminales de cruceros, establecen que en el caso de puertos de tránsito, la superficie de operaciones en muelle deberá ser entre 12m y 22 m. De acuerdo con esto, se establece una superficie de muelle necesaria de 20 m, para la que se propone la asignación del uso comercial. La superficie asignada incluye además el edificio de la terminal de cruceros, compatibles con otras actividades en periodos de ausencia de tráfico de cruceros.

Uso Náutico-deportivo

La margen derecha del Canal está ocupada en la actualidad por clubes de tipo deportivo que organizan el aprovechamiento náutico de la lámina de agua para el desarrollo de sus actividades náutico-deportivas. Asimismo en la margen derecha se localizan pantalanos vinculados al uso náutico-deportivo. Se considera que dichos espacios pueden seguir cumpliendo idéntica función en el futuro por lo que el uso adecuado para dichas superficies es el uso náutico-deportivo.

Uso Complementario

En la zona Sureste del Área de Las Delicias, se ubican una serie de edificios donde se ubican dependencias de diferentes Administraciones Públicas, como por ejemplo el edificio de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Comandancia de Marina y la Capitanía Marítima. Por este motivo se justifica su propuesta de asignación de las superficies ocupadas por estos edificios como usos complementarios de todos los anteriores.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

El resto de las superficies del área han ido perdiendo su idoneidad para el desarrollo de la actividad puramente portuaria (mercancías), sin embargo, continúa vigente su necesidad y utilidad para garantizar el correcto desarrollo del resto de actividades del Puerto, pues ejercen una labor de transición y protección de éstas, al establecerse como una superficie de transición entre los usos portuarios y los urbanos, por lo que se ha propuesto su asignación



como uso vinculado a la interacción puerto-ciudad. En la margen izquierda, el entorno del Muelle de Nueva York y del Muelle de las Delicias, a pesar de contar con una infraestructura más acorde con la actividad portuaria, su especial ubicación dentro de la trama urbana de la ciudad ha provocado que las actividades que en ella se desarrollan hayan ido evolucionando hacia actividades de carácter urbano acordes con el emplazamiento en que se ubican. Por otra parte, en la margen derecha del canal, en el entorno de los clubs privados, se desarrollan, además de las propias actividades náutico-deportivas, otras actividades lúdicas y también deportivas no vinculadas a la lámina de agua del puerto, pero que sin embargo constituyen una transición entre los usos puramente portuarios y los usos urbanos.

Por todo lo mencionado y habida cuenta de la pérdida de idoneidad para el desarrollo de actividades puramente comerciales, si actividades vinculadas a la actividad portuaria náutico-deportiva, se justifica la asignación del uso no portuario vinculado a la interacción puerto-ciudad a las superficies mencionadas, coincidiendo además dicha asignación con la calificación que proponía el Plan Especial del Puerto, lo cual no constituye una justificación en sí misma pero contribuye a reforzar el razonamiento sobre la evolución funcional que ha ido experimentando el puerto y que se pretende reflejar en el presente DEUP.

Dado el uso náutico-deportivo que mantienen los terrenos de ambos márgenes, el uso comercial vinculado al tráfico de cruceros ligado al equipamiento que se localiza y propone para la margen izquierda, los espacios vinculados a la interacción puerto-ciudad concebidos como una superficie de transición y protección de la zona con actividad portuaria y la coherencia en la gestión de la lámina de agua, se debe mantener el conjunto de esta área en el interior de la Zona de Servicio del Puerto.

4.3.2.2. ÁREA Nº2 MUELLE DE TABLADA

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

Se incluyen dentro del área del Muelle de Tablada la superficie situada en la margen Este del Canal de Alfonso XIII, acotada entre el puente de Las Delicias (inclusive) y una línea ficticia aproximadamente perpendicular a la línea de ribera, a la altura del puesto de control de entrada al Puerto por la avenida Guadalhorce. Se trata de una franja de terreno de aproximadamente 300 metros de anchura y 1.750 metros de longitud paralela al canal, que cuenta con un muelle que ha recibido el nombre genérico de la zona: Muelle de Tablada. Este a su vez se divide en dos, que reciben los nombres de Muelle de Tablada, propiamente dicho y Ampliación del Muelle de Tablada.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para toda la banda de terreno situada entre el cantil del muelle y una línea de 20 mts paralela al mismo y la zona operativa en la zona de la ampliación del Muelle de Tablada.

También se propone la asignación del uso comercial a la infraestructura ferroviaria, incluido ramal del ferrocarril del Puente de las Delicias.

Uso Complementario

Se propone la asignación de uso complementario, para la superficie de terreno definido por los límites que a continuación se describen:

- El Puente de las Delicias, salvo ramal ferroviario.
- Parcela limitada al norte por la línea imaginaria que la separa de la zona de usos vinculados a la interacción puerto ciudad, al sur con el límite de la zona, al oeste con zona de usos comerciales y al este el límite de la zona de servicio del Puerto.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

Se propone la asignación de uso vinculado a la interacción puerto-ciudad para la superficie de terreno definido por los límites que a continuación se describen:

- Limitada al norte por el borde meridional de la calle de acceso al Puente de las Delicias, al sur con la línea imaginaria que la separa de la zona de usos comerciales y complementarios, al sur con el límite de la zona, al oeste con zona de usos comerciales y al este el límite de la zona de servicio del Puerto.
-

USOS EN EL ÁREA Nº 2 MUELLE DE TABLADA		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	141.727	57,93%
Comerciales	82.277	33,63%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	59.450	24,30%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	102.949	42,07%
Total Superficie	244.676	100,00%

Tabla 37: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 2: Muelle de Tablada



JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para toda la banda de terreno situada entre el cantil del muelle y una línea de 20 mts paralela al mismo y la zona operativa en la zona de la ampliación del Muelle de Tablada.

También se propone la asignación del uso comercial a la infraestructura ferroviaria, incluido ramal del ferrocarril del Puente de las Delicias.

En el área se desarrolla el intercambio modal; tanto tierra-mar, ya que todo el cantil del muelle en el ámbito Sur es zona de atraque donde los buques son cargados y descargados; como ferrocarril-tierra, ya que en el área sur se produce la carga y descarga de las mercancías en el ferrocarril (por la elevada cantidad de mercancía operada, tiene especial importancia la descarga de chatarra en la zona de la ampliación). Todas estas actividades, desarrolladas dentro de los límites de la superficie descrita se engloban como parte de las actividades relacionadas con el intercambio entre modos de transporte y de las actividades portuarias comerciales, lo que justifica la asignación propuesta, de acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM.

Asimismo, en la zona norte del ámbito se produce el atraque de remolcadores y de buques de crucero.

Uso Complementario

El Puente de las Delicias, salvo ramal ferroviario, y la calle que da acceso al mismo desde la margen izquierda del Canal de Alfonso XIII, constituyen una infraestructura necesaria para el desarrollo de la actividad portuaria. En primer lugar, como vía de comunicación que permite la conexión terrestre entre las dos márgenes del puerto y, en segundo lugar, por su afección al tráfico marítimo. La Autoridad Portuaria es la encargada de gestionar las operaciones de levantamiento del puente para permitir el paso de los buques hacia el muelle de Las Delicias y la zona Norte del Puerto. Cuando esto ocurre, es necesario llevar a cabo el corte del tráfico terrestre durante el tiempo que el puente permanece elevado, durante ese lapso temporal la calle que da acceso al puente y que forma parte de la zona de servicio del puerto puede actuar como superficie de espera, formación de cola de vehículos, hasta el restablecimiento del tráfico rodado.

Estas infraestructuras no constituyen un uso puramente portuario, ni se pueden catalogar como espacios vinculadas a la interacción puerto-ciudad. Por este motivo, y considerando que dado que constituyen espacios

auxiliares y complementarios que se revelan necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, se justifica su asignación como uso complementario.

Asimismo, la zona situada más al Sur presenta una estrecha relación con la actividad portuaria que se desarrolla en la zona de ampliación del muelle de Tablada, lo que justifica la asignación de uso complementario.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

En la zona norte el área del Muelle de Tablada constituye el ejemplo vivo de la evolución que ha venido experimentando el Puerto, pues se trata de un área inmersa en un proceso de transición, dando paso a nuevas actividades más vinculadas a los usos urbanos desarrollados en el entorno más próximo de la ciudad, lo que justifica la asignación de usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, destacándose su relación con el tráfico de embarcaciones de cruceros o turísticas a desarrollar en la zona comercial (muelle) de dicho ámbito, a semejanza de cómo se desarrolla en la actualidad en el Muelle de las Delicias. Ya se produce el atraque de buques de crucero en dicho ámbito cuando las necesidades operativas así lo demandan.

4.3.2.3. ÁREA Nº3 POLÍGONO DE TABLADA

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área del Polígono de Tablada constituye una superficie de terreno dentro de la zona de servicio del Puerto sin conexión con la lámina de agua, dentro de la cual se localizan concesiones dedicadas a actividades de carácter comercial, logístico, de transformación y comerciales vinculadas en un alto porcentaje, directamente al tráfico portuario que se desarrolla en la Dársena de Batán.

Por otra parte, se trata de un área situada en el límite de la zona de servicio del Puerto y que, por tanto, ejerce como borde de transición con el entorno urbano colindante, por lo que paulatinamente se está suscitando un incremento en la demanda de ciertos espacios para el desarrollo de otras actividades compatibles con las actividades industriales y comerciales que actualmente se desarrollan, pero con una mayor componente urbana motivada por la propia naturaleza del entorno que rodea al área, especialmente en la zona norte y colindante con la Carretera de la Esclusa.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Complementario



Se propone la asignación de uso complementario a la zona Oeste del ámbito y Avda. García Morato y del uso vinculado a la interacción puerto-ciudad para el resto del área.

USOS EN EL ÁREA Nº3 POLÍGONO DE TABLADA		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	107.266	62,04%
Comerciales	0,00	0,00%
Náutico-deportivos	0,00	0,00%
Complementarios de los anteriores	172.266	62,04%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	65.644	37,96%
Total Superficie	172.910	100,00%

Tabla 38: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 3: Polígono de Tablada.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Complementario

En la zona oeste se desarrollan actividades complementarias y auxiliares de las actividades relacionadas con los usos comerciales correspondientes a empresas logísticas, industriales o comerciales cuya localización en el Puerto se justifica por su relación con el tráfico portuario desarrollado por los muelles de la Dársena de Batán (depósito contenedores, maquinaria, vehículos pesados, etc...), tal y como se recoge en el artículo 72.1 del TRLPEMM. Límites al Oeste con el límite de la zona de servicio, al este con la línea irregular e imaginaria de los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, y al sur y norte con los límites del área tal, y como se refleja en los planos correspondientes.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

Por su especial ubicación en el límite de la zona de servicio, constituye un área de transición entre el recinto portuario y el área residencial y urbana formada por el conjunto de parques y urbanizaciones que se extiende desde el borde de la avenida García Morato hacia el norte.

Con el objetivo de permitir que el proceso de transformación del Puerto se vaya desarrollando a un ritmo adecuado, es necesario asignar a esta zona igualmente usos vinculados a la interacción puerto-ciudad en la zona más próxima al vial Carretera de la Esclusa y en el ámbito norte. Límites al Oeste y Sur con la línea irregular e imaginaria de usos vinculados al uso complementario, al este con la Carretera de la Esclusa y al norte con los límites del área, tal y como se refleja en los planos correspondientes.

4.3.2.4. ÁREA Nº4 CABECERA DEL PUERTO

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área de la Cabecera del Puerto cuenta con una longitud de línea de agua de 1.012 m formalizada como borde de ribera natural con la excepción de los pantanones de atraque existentes. En tierra, gran parte de la superficie se encuentra libre de edificaciones constituyendo un espacio de transición entre los usos portuarios y los usos urbanos que se extienden hacia el noroeste.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso comercial.

Se propone la asignación del uso comercial a un corredor de 5 metros de anchura centrado en el eje de la vía de ferrocarril y parcela que se incorpora a la zona de servicio atravesada por dicha línea ferroviaria y afecta al servicio de la misma. Por la Autoridad Portuaria de Sevilla se está poniendo en funcionamiento el cierre del anillo ferroviario por la Esclusa Puerta del Mar que influirá en el acceso ferroviario a esta zona.

Uso Náutico-Deportivo

Se propone la asignación del uso náutico-deportivo, para una franja de 30 metros desde el borde costero a lo largo de toda la línea de agua del área, dada la importancia de la actividad que se podrá desarrollar en la referida área, con pantanones ya construidos.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario al acceso viario formado por la prolongación en tierra del Puente de Las Delicias y la Carretera de la Esclusa.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

En el resto de la superficie que conforma el área de la Cabecera del Puerto se propone la asignación del uso no portuario vinculado a la interacción puerto-ciudad, tal y como se refleja en los planos correspondientes, resultando un ámbito muy importante para la integración del Puerto con el entorno urbano de la ciudad, teniendo relación con la actividad portuaria por el uso náutico-deportivo-turístico del borde de la lámina de agua.



USOS EN EL ÁREA Nº 4 CABECERA DEL PUERTO		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	56.787	24,79%
Comerciales	13.898	6,06%
Náutico-deportivos	18.659	8,15%
Complementarios de los anteriores	24.230	10,58%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	172.245	75,21%
Total Superficie	229.032	100,00%

Tabla 39: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 4: Cabecera del Puerto

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso comercial

Tal y como ha sido justificado en apartados anteriores, la superficie de terreno delimitada por sendas trazas de la vía del ferrocarril desplazadas cinco metros a cada lado del eje y parcela que se incorpora a la zona de servicio atravesada por dicha línea ferroviaria afecta al mismo se propone que reciba la asignación de uso comercial.

Uso Náutico-Deportivo

Se propone la asignación del uso náutico-deportivo a los pantalanes, el borde de ribera y la superficie alledaña hasta un límite situado a 30 m de la línea de agua. Esta propuesta de asignación de usos está asociada al desarrollo en el área de actividades náutico-deportivas tradicionales, atraque y embarque y desembarque de embarcaciones turísticas de transporte interno y también actividades náutico-recreativas para yates y yates de grandes dimensiones.

Uso Complementario

Dentro del área existen infraestructuras que dan soporte a la circulación terrestre viaria y, por tanto forman parte del sistema de comunicaciones del Puerto, tales como la calle de la Esclusa y la carretera que conecta con el Puente de las Delicias.

Se trata, por tanto, de espacios auxiliares y complementarios que se revelan como necesarios para el desarrollo de la actividad, por lo que se justifica su asignación usos complementarios.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

Tal y como ha sido descrito previamente, la mayor parte de la superficie total del área de la Cabecera del Puerto, se encuentra actualmente libre de edificaciones y construcciones. Por otra parte, su especial ubicación en un área de transición entre la zona de actividades portuarias situada al sur de la misma y el inicio de la trama urbana de la ciudad hacia el norte han ido provocando que el área haya ido perdiendo su especial idoneidad y funcionalidad para el desarrollo de actividades portuarias. En este sentido, la evolución natural del puerto está provocando el traslado paulatino de las actividades comerciales y portuarias hacia el sur de la zona de servicio, quedando la zona norte más vinculada a los usos más relacionados con el entorno urbano.

En dicho ámbito, resulta de especial importancia fomentar el desarrollo de proyectos que, manteniendo una relación con la operativa portuaria de embarcaciones de recreo, deportivas y turísticas, conlleven el desarrollo de nuevas actividades en superficies terrestres que por causa de la evolución de las necesidades operativas hayan quedado en desuso o hayan perdido la funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria de tráfico de mercancías, pudiendo ubicarse en las mismas funciones y actividades que tienen a su vez una vinculación con el Puerto y una estrecha relación con el tejido urbano, como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, expositivos, otras actividades comerciales (cines, restaurantes, centros comerciales) y nuevos espacios públicos, como parques y paseos marítimos que la mayoría de proyectos también incluyen como parte del alcance final.

Por todo lo mencionado se entiende que la zona es transición entre el espacio urbano y el espacio portuario y debe planificarse la actividad portuaria teniendo en cuenta la compatibilidad con los usos urbanos circundantes.

Debido a ello, se propone su asignación como uso vinculado a la interacción puerto-ciudad. En este sentido, tal y como contempla el convenio suscrito con el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla en el ejercicio 2013 para el desarrollo y ordenación de dicho ámbito, actualmente en ejecución e inicio de tramitación urbanística.

4.3.2.5. ÁREA Nº5 DÁRSENA DEL BATÁN

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área de la Dársena del Batán se dedica fundamentalmente a actividades portuarias relacionadas con el embarque y desembarque de mercancías, cuenta con una longitud de línea de agua de 2.316 m, de los cuales 1.540 m los ocupan los muelles del Centenario, Batán Norte, Ro-Ro Centenario y Ro-Ro Batán Norte con un calado de 7,90 m. En el área se encuentra la terminal de contenedores y la terminal ferroviaria del puerto y una parte importante de la superficie está ocupada por explanadas asfaltadas, libres de construcción, por lo que el espacio disponible para el movimiento de mercancías es amplio.



DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para la superficie de terreno situada en el entorno de los muelles de la dársena del Batán con los límites que a continuación se describen y que se reflejan de forma gráfica en los planos correspondientes:

- Por el Sur, por una línea paralela a la terminal ferroviaria a una distancia de 5 m desde el eje de la vía más meridional.
- Por el Norte, por el límite pavimentado del área de operaciones anexa al muelle de Batán Norte.
- Por el Oeste, por el borde de la carretera que bordea área de operaciones en el entorno de las rampas RO-RO.
- Por el Este, además de los muelles situados en la Dársena del Batán, se incluye una banda de 30 m desde la línea de ribera en el Canal de Alfonso XIII, incluyendo la rampa RO-RO y los pantalanes existentes.

Además, se propone también la asignación del uso comercial a la superficie de terreno ocupada por la vía de ferrocarril, así como la banda de terreno anexa a la vía hasta un límite distante 5 m a cada lado del eje de la traza.

Uso Complementario

La parte restante del área que no ha sido incluida en el apartado anterior para la asignación del uso comercial, se propone su asignación como uso complementario.

USOS EN EL ÁREA Nº 5 DÁRSENA DEL BATÁN		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	606.537	100,00%
Comerciales	358.144	59,05%
Náutico-deportivos	0,00	0,00%
Complementarios de los anteriores	248.393	40,95%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	0	0,00%
Total Superficie	606.537	100,00%

Tabla 40: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 5: Dársena del Batán

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

De acuerdo con el TRLPEMM, el uso comercial se corresponde con el intercambio entre modos de transporte. La zona situada en torno a la Dársena del Batán constituye en la actualidad la principal y más dinámica área de movimiento de mercancías del Puerto de Sevilla.

Sus buenas características funcionales y de acceso hacen que sea objetivo de la Autoridad Portuaria potenciar el uso comercial de esta Dársena, por lo que se propone su asignación como uso comercial para continuar dando servicio a la variedad de tráfico que acoge: mercancía general, graneles, contenedores, Ro-Ro, etc.

Por otra parte, tal y como ha sido descrito en apartados anteriores, se propone también la asignación del uso comercial a las superficies ocupadas por las vías y playa de ferrocarril, tal y como se describe en los planos correspondientes.

Uso Complementario

El resto del área que no se ha incluido dentro de la propuesta de asignación de uso comercial, se propone su asignación como uso complementario, sin embargo, dicho uso aglutina actividades diversas dentro de la propia área:

- En el extremo sur y oeste, el uso complementario se corresponde con la superficie de infraestructuras viarias existentes, tanto la autovía SE-30 al sur como la carretera de la Esclusa al Oeste. La justificación de dicha propuesta de asignación se entiende en la misma línea de razonamiento que ha sido expresada en apartados previos con respecto a las infraestructuras viarias.
- En el extremo norte y oeste, se encuentran diferentes áreas de la zona de servicio con usos variados: actividades logísticas, de almacenamiento y de depósito.

Se trata de superficies con usos auxiliares y complementarios de los usos comerciales que, por tanto, se consideran necesarias para el desarrollo de la actividad portuaria y es por ello que se propone su asignación como uso complementario.



4.3.2.6. ÁREA Nº6 MIRADOR BATÁN

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área del Mirador de Batán tiene una superficie de 195.338 m² y unos 700 m de línea de agua con un calado de 7 m y en el área se ubican las concesiones de Agencia Marítima Portillo S.L. y Acciona Infraestructuras.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para una franja de 30 metros desde el borde de la lámina de agua desde el límite actual de la concesión de Acciona hasta el límite Sur del ámbito, así como la banda de terreno anexa a la vía de ferrocarril hasta un límite distante 5 m a cada lado del eje de la traza.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso comercial para la superficie de terreno situado entre el uso comercial, el límite Sur del ámbito, el límite actual concesión de Acciona, el límite este del ámbito e infraestructura ferroviaria, y al vial de acceso al Muelle de Tablada.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

Se propone la asignación de uso vinculado a la interacción puerto-ciudad, para el resto de la superficie del ámbito, dada la actividad existente en dicha zona y su cercanía con la zona urbana.

USOS EN EL ÁREA Nº 6 MIRADOR BATÁN		
Usos	Superficie (m ²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	109.598	56,11%
Comerciales	20.060	10,27%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	89.538	45,84%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	85.740	43,89%
Total Superficie	195.338	100,00%

Tabla 41: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 6: Mirador de Batán

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

La línea de agua está formada actualmente por muelles de atraque y por línea de ribera. Se considera la franja de 30 m desde la línea de agua como el espacio adecuado para el desarrollo del intercambio entre modos de transporte, tal y como ocurre actualmente con el embarque y desembarque de mercancías que se realiza en las concesiones existentes en la zona Sur anteriormente definida (desde el límite actual de la concesión de Acciona hasta el límite Sur del ámbito). Por otra parte, tal y como ha sido descrito en apartados anteriores, se propone también la asignación del uso comercial a las superficies ocupadas por las vías de ferrocarril hasta un límite distante 5 m a cada lado del eje de la traza, tal y como se describe en los planos correspondientes.

Uso Complementario

En la zona Sur del ámbito anteriormente definida toda el área que no ha sido incluida dentro del uso comercial, da servicio al desarrollo de las actividades de las empresas concesionarias ubicadas en la misma. Por su especial emplazamiento, es un área adecuada para el desarrollo de actividades industriales, de almacenamiento y logísticas complementarias de las actividades portuarias de intercambio entre modos de transporte.

Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

Tal y como se ha ido explicando de forma recurrente en el presente documento, la evolución natural del puerto refleja una clara tendencia de concentración de las actividades industriales hacia el sur de la zona de servicio, quedando los espacios situados al norte más vinculados a las actividades urbanas.

Por este motivo, el área más al norte resulta adecuada para el desarrollo de actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad, ya que en la misma no se desarrollan en la actualidad actividades de tráfico de mercancías.

Dicha asignación de usos permite además generar una superficie de transición con una cuidada planificación de las actividades compatibles con el correcto desarrollo de las actividades portuarias que se llevan a cabo en zonas próximas.

4.3.2.7. ÁREA Nº7 DÁRSENA DEL CUARTO

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área de la Dársena del Cuarto, es un área de gran extensión que abarca más de 195 ha de la zona de servicio terrestre del Puerto. El área cuenta además con una importante longitud de línea de agua con 7.111 m. Se trata



por tanto de una zona en desarrollo actualmente, pero que sin duda cuenta con la capacidad necesaria para satisfacer las necesidades inmediatas de desarrollo futuro del Puerto.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para una franja de 30 metros desde el borde de la Dársena en toda la línea de agua. Asimismo, se propone su asignación a los terrenos correspondientes a la infraestructura ferroviaria y acceso del mismo al Puerto.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario para el resto de la superficie que conforma el área.

USOS EN EL ÁREA Nº 7 DÁRSENA DEL CUARTO		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	1.949.892	100,00%
Comerciales	310.784	15,94%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	1.639.108	84,06%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	0	0,00%
Total Superficie	1.949.892	100,00%

Tabla 42: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 7: Dársena del Cuarto

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

El desarrollo del área de la Dársena del Cuarto, responde al proceso de evolución que está experimentando el Puerto de Sevilla, mediante el traslado de las actividades portuarias de carácter más industrial y graneles hacia la zona sur del puerto.

El modelo de desarrollo del área consiste en el otorgamiento de concesiones vinculadas al desarrollo de actividades logísticas e industriales directamente relacionadas con la actividad portuaria, que puedan hacer uso de la línea de agua para el embarque y desembarque de mercancías, mientras que en la superficie terrestre interior se lleven a cabo actividades logísticas, de almacenamiento o industriales, entre otras. Con este objetivo, resulta necesario reservar la franja de línea de agua para la instalación de muelles de atraque y pantalanes que permitan

desarrollar la actividad de intercambio entre modos de transporte, concretamente el embarque y desembarque de mercancías y la totalidad de la infraestructura ferroviaria que incluye el acceso al Puerto.

De acuerdo con el TRLPMM, dichas actividades deberán desarrollarse en aquellas superficies que tengan asignado el uso comercial. Siguiendo ese razonamiento, se justifica la propuesta de asignación del uso comercial para una franja costera de 30 m desde el borde de la Dársena y la totalidad de la infraestructura ferroviaria que incluye el acceso al Puerto.

Uso Complementario

Tal y como se ha mencionado previamente, el desarrollo futuro del área y el puerto consiste en la instalación en toda la superficie del área de la Dársena del Cuarto de empresas concesionarias vinculadas al desarrollo de actividades logísticas e industriales directamente relacionadas con la actividad portuaria. De esa forma el intercambio entre modos de transporte se desarrolla por la franja de uso comercial estableciéndose las actividades puramente industriales y logísticas en el espacio contiguo, para el cual se propone la asignación del uso complementario o auxiliar tal y como se establece en el TRLPMM para las actividades de dicha índole en el resto del área.

4.3.2.8. ÁREA Nº8 ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

La Zona de Actividades Logísticas es un área concebida para el desarrollo de actividades logísticas vinculadas a la actividad portuaria, la línea de agua disponible es de 883 m, aunque no tiene un uso específico para el intercambio modal. El área se encuentra perfectamente ordenada y en disposición de acoger las necesidades actuales y futuras del entorno.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial a un corredor de 5 metros de anchura centrado en el eje de la vía de ferrocarril.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario para la totalidad del área, con la excepción de la franja de terreno destinada al uso comercial y previamente referida.



USOS EN EL ÁREA Nº 8 ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	654.035	100,00%
Comerciales	11.764	1,8%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	642.271	98,20%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	0	0,00%
Total Superficie	654.035	100,00%

Tabla 43: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 8: Zona de Actividades Logísticas

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Tal y como ha sido justificado en apartados anteriores, la superficie de terreno delimitada por sendas trazas de la vía del ferrocarril desplazadas cinco metros a cada lado del eje, se propone que reciba la asignación de uso comercial.

Uso Complementario

Dentro de la definición de los usos complementarios que se realiza en el artículo 72 del TRLPEMM se contemplan los usos relativos a actividades logísticas. La totalidad del área Nº8 está formada por los terrenos que constituyen la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Sevilla. El área se encuentra ocupada por empresas que desarrollan actividades logísticas vinculadas a la actividad portuaria, en sintonía con el objetivo para el cual se encuentra ordenada y preparada la totalidad de la zona. Existe también una parte de la superficie ocupada por la infraestructura viaria de la carretera de La Esclusa.

Por este motivo, se propone la asignación del uso complementario a la totalidad del área con excepción de la franja ocupada por la vía de ferrocarril y que ha sido descrita en el apartado previo.

4.3.2.9. ÁREA Nº9 POLÍGONO DE ASTILLEROS

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

Se trata de un área que cuenta con una extensa superficie que antiguamente era empleada prácticamente en su totalidad por el Astillero del Puerto de Sevilla, aunque en la actualidad se desarrollan actividades industriales vinculadas en su mayor parte a la construcción de grandes estructuras metálicas y reparación y construcción de buques, con un muy alto nivel de ocupación y actividades auxiliares. Además, la línea de agua está totalmente

acondicionada para el embarque y desembarque de mercancías mediante muelles de atraque (Muelle de Armamento).

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para una franja de 30 metros desde el borde marítimo en toda la línea de atraque, zona dique seco y varadero del astillero y para un corredor de 5 metros de anchura centrado en el eje de la vía de ferrocarril que transcurre al oeste del área.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario para el resto de la superficie del área, habida cuenta de la excepción de la bandas destinada al uso comercial mencionada previamente.

USOS EN EL ÁREA Nº 9 POLÍGONO DE ASTILLEROS		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	573.946	100,00%
Comerciales	41.005	7,14%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	532.941	92,86%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	0	0,00%
Total Superficie	573.946	100,00%

Tabla 44: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 9: Polígono de Astilleros

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

La línea de agua está acondicionada mediante los muelles de atraque para conectar con la lámina de agua y desarrollar el intercambio entre modos de transporte. Siguiendo este razonamiento, se propone la asignación del uso comercial para dicha franja de terreno de 30 metros desde la línea de agua hacia tierra, a la zona de dique seco y varadero por las actividades que se desarrollan en el mismo relacionados con buques e infraestructura ferroviaria.



Uso Complementario

De acuerdo con lo establecido en la definición de los usos complementarios que se realiza en el artículo 72 del TRLPEMM, se incluyen dentro de este uso, los que correspondan a empresas industriales cuya localización en el puerto esté justificada con el tráfico portuario. La ocupación mediante concesiones de parte del área, junto con la demanda de actividades industriales relacionadas justifica el uso complementario asignado. Por otra parte, existen también infraestructuras como la Carretera de la Esclusa, que tal y como se ha ido describiendo en apartados previos concuerdan con la propuesta de asignación del uso complementario por su necesidad para el desarrollo de la actividad portuaria.

4.3.2.10. ÁREA Nº10 ZONA FRANCA

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área de la Zona Franca se caracteriza por contar con una línea de ribera formada por el muelle de La Esclusa en el frente más septentrional y por costa baja al norte y surde la antigua esclusa.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para una franja de 30 metros desde el borde de la dársena en toda la línea de agua del área con excepción de la línea de agua del relleno de la antigua esclusa y el borde de ribera situado al norte de la misma, hasta el muelle de La Esclusa.

Se propone también la asignación del uso comercial para un corredor de 5 metros de anchura centrado en el eje de la vía de ferrocarril que transcurre al oeste del área.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario para el resto de la superficie del área.

USOS EN EL ÁREA Nº 10 ZONA FRANCA		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	771.133	100,00%
Comerciales	36.538	4,74%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	734.595	95,26%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	0	0,00%
Total Superficie	771.133	100,00%

Tabla 45: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 10: Zona Franca

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

La línea de agua está en parte acondicionada mediante los muelles de atraque para conectar con la lámina de agua y desarrollar el intercambio entre modos de transporte. Por otra parte, existe parte de la línea de agua (el borde situado al sur de la antigua esclusa) que actualmente no está preparada para el atraque, sin embargo, constituye un espacio apropiado para dicho intercambio. De acuerdo con este razonamiento, se propone la asignación del uso comercial para una franja de terreno de 30 metros desde la línea de agua hacia tierra, con excepción de la línea de agua del relleno de la antigua esclusa en las zonas indicadas en los planos correspondientes.

Por otra parte, y siguiendo una justificación análoga a la realizada para otras áreas del puerto de forma previa, se propone también la asignación del uso comercial para la banda ocupada por la vía del ferrocarril.

Uso Complementario

Tal y como se ha expresado en el apartado previo, de acuerdo con lo establecido en la definición de los usos complementarios que se realiza en el artículo 72 del TRLPEMM, se incluyen dentro de este uso, los que correspondan a empresas industriales cuya localización en el puerto esté justificada con el tráfico portuario.

Mediante Orden Ministerial de octubre de 2014 se autoriza la constitución de la Zona Franca de Sevilla en terrenos de la Autoridad Portuaria con una extensión de 719.876 m² y actualmente existen ya diversas concesiones industriales La asignación del uso complementario queda, por tanto, justificado por el propio fin de la Zona Franca al resto del ámbito.

4.3.2.11. ÁREA Nº11 ESCLUSA-PUNTA DEL VERDE



RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

El área definida como Esclusa-Punta del Verde constituye una superficie de la zona de servicio del Puerto todavía sin explotar. Se trata de un total de unas 124 ha de terreno con una línea de agua de 2.723 m que se espera soporten en el futuro el crecimiento del puerto a medida que se vaya desarrollando el proceso actualmente iniciado de migración de las actividades industriales y logísticas de carácter portuario desde la zona norte del puerto hacia las nuevas áreas del sur.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

Se propone la asignación del uso comercial para una franja de 30 metros desde el borde de la Dársena en toda la línea de agua hasta el límite que representa actualmente la zona de aproximación a La Esclusa, identificado mediante el muro construido en la línea de ribera.

Se propone también la asignación del uso comercial para un corredor de 5 metros de anchura centrado en el eje de la vía de ferrocarril que atraviesa el área de oeste a este.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario para el resto de la superficie del área.

USOS EN EL ÁREA Nº 11 ESCLUSA-PUNTA DEL VERDE		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	1.240.770	100,00%
Comerciales	44.332	3,57%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	1.196.438	96,43%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	0	0,00%
Total Superficie	1.240.770	100,00%

Tabla 46: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 11: Esclusa-Punta del Verde

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso Comercial

El desarrollo de la zona para la instalación de empresas concesionarias que desarrollen actividades industriales y logísticas vinculadas a la actividad portuaria, requiere de una banda que permita la conexión con la lámina de

agua, a través de la cual llevar a cabo el intercambio entre modos de transporte. Por ese motivo se establece una franja de 30 m a lo largo de toda la línea de agua para la asignación del uso comercial que permita tal actividad.

Por otra parte, y siguiendo una justificación análoga a la realizada para otras áreas del puerto de forma previa, se propone también la asignación del uso comercial para la banda ocupada por la vía del ferrocarril.

Uso Complementario

Siguiendo el hilo argumental del párrafo anterior, fuera de la zona de uso comercial se establece un área en la cual se pueden otorgar concesiones administrativas para el desarrollo de actividades industriales, logísticas y comerciales vinculadas a la actividad portuaria. Los usos viene determinados por ser esta zona colindante con la actividad propiamente industrial del puerto: Polígono Astilleros y Zona Franca.

Por otra parte, existen en el área superficies destinadas a infraestructuras de tipo terrestre y marítimo: la carretera de La Esclusa y la propia Esclusa como infraestructura. Tal y como ha sido analizado en apartados anteriores, se trata de espacios que no pueden ser asignados a un uso propio concreto y, sin embargo, resultan necesarias e imprescindibles para el desarrollo de la actividad portuaria. Por este motivo, dado que se trata de espacios complementarios de las actividades portuarias, se justifica la propuesta de asignación a continuación reflejada.

Por todo lo descrito, se propone para todo el área de la Esclusa-Punta del Verde la asignación del uso complementario, con excepción de las franjas destinadas al uso comercial descritas previamente.

4.3.2.12. ÁREA Nº12 RESERVA PORTUARIA

RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

Se trata de un área de gran extensión, de unas 185 has de terreno portuario y 1.740 m de línea de agua, que constituyen una reserva gestionada directamente por la Autoridad Portuaria, garantía del desarrollo futuro del puerto.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Zona reserva

Se propone la asignación como zona reserva a la totalidad de la superficie del área.



USOS EN EL ÁREA Nº 12 ZONA DE RESERVA		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Reserva Portuaria	1.852.944	100,00%
Total Superficie	1.852.944	100,00%

Tabla 47: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 12: Zona de Reserva de Infraestructuras

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

La zona denominada como Área de Reserva, constituye el área del puerto situada más al sur y, por tanto, es aquella en la que se prevé un desarrollo más tardío, de acuerdo con la evolución que está experimentando el puerto de traslación de las actividades portuarias e industriales desde las zonas situadas más al norte hacia las zonas situadas más al sur alejándolas del entorno más urbano. Sin embargo, en la actualidad estos terrenos son empleados por la Autoridad Portuaria como espacio para el depósito de los materiales extraídos en los dragados de mantenimiento del canal y dársena interior, necesarios para el correcto desarrollo de la navegación y la actividad portuaria.

De acuerdo con esto, se justifica a dichos espacios como reserva (art 72 TRLPEMM) que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, vinculado a su uso como superficie complementaria de las actividades portuarias para el depósito de los materiales extraídos en las maniobras de dragado de mantenimiento del canal Eurovia Guadalquivir E-60-02 y dársena interior.

4.3.2.13. ÁREA Nº 13 TERENOS E INSTALACIONES EN EL GUADALQUIVIR

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Uso comercial

Se propone la asignación del uso comercial para la zona embarque y desembarque barcasas en la margen derecha del Río Guadalquivir en el término municipal de Coria del Río.

Uso Complementario

Se propone la asignación del uso complementario para las superficies de terreno que a continuación se describen:

- El edificio situado en la avenida de Sanlúcar de Barrameda en el término municipal de Chipiona.
- El Muelle de Bonanza.
- Los vaciaderos de La Horcada, Los Yesos, Tarfia y La Mata.

Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad:

Se propone la asignación del uso vinculado a la interacción puerto-ciudad, a la casa y el antiguo astillero de madera, ubicados dentro de la zona de servicio del Puerto en el término municipal de Coria del Río y faro (no operativo) de San Jerónimo en Bonanza.

Reserva Portuaria:

Los terrenos de la Isleta y Los Olivillo

USOS EN EL ÁREA Nº 13 INSTALACIONES EN EL GUADALQUIVIR		
Usos	Superficie (m²)	Porcentaje (%)
Usos Portuarios	593.634	22,87%
Comerciales	475	0,0002%
Náutico-deportivos	0	0,00%
Complementarios de los anteriores	593.159	22,85%
Usos Vinculados a la interacción puerto-ciudad	808	0,0004%
Reserva Portuaria	2.003.883	77,13%
Total Superficie	2.598.325	100,00%

Tabla 48: Distribución y desglose de usos en el Área Nº 13: Terrenos e Instalaciones en el Guadalquivir

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS

Los terrenos integrados en el área 13, se encuentran ubicados en los márgenes de la Ría del Guadalquivir, entre La Esclusa y la desembocadura. Se trata de terrenos, diversos edificios e instalaciones de apoyo al tráfico marítimo, señalización y de mantenimiento y dragado de la Ría, así como los terrenos de uso agrícola en producción, zona reserva, y antiguas instalaciones de apoyo a la explotación portuaria.

Uso comercial

Zona embarque y desembarque barcasas en la margen derecha del Río Guadalquivir en el término municipal de Coria del Río.

Uso Complementario

Superficies de terreno que a continuación se describen:

- El edificio situado en la avenida de Sanlúcar de Barrameda en el término municipal de Chipiona.
- El Muelle de Bonanza.



- Los vaciaderos de La Horcada, Los Yesos, Tarfia y La Mata.

Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad:

Se propone la asignación del uso vinculado a la interacción puerto-ciudad, a la casa y el antiguo astillero de madera, ubicados dentro de la zona de servicio del Puerto en el término municipal de Coria del Río y faro (no operativo) de San Jerónimo en Bonanza.

Reserva Portuaria:

Los terrenos de la Isleta y Los Olivillo. Necesarios para el desarrollo de actividades, incluidas medioambientales y sociales, que cuadyuguen y posibiliten el desarrollo de la actividad portuaria.

5. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

5.1. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la Zona de Servicio propuesta en este documento no es sino el resultado de acotar todas aquellas áreas o parcelas, interiores o exteriores a la delimitación de la zona de Servicio vigente con anterioridad, a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 4. La delimitación encuentra su justificación en los argumentos y razonamientos expuestos para la propuesta de asignación de usos realizada en dicho apartado.

5.1.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL

La delimitación actual de la Zona de Servicio terrestre del Puerto de Sevilla se configura a partir del desarrollo del “Proyecto de Modificación de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla”, cuya redacción fue autorizada con fecha 21 de abril de 1989 por la Dirección General de Puertos y Costas y llevada a cabo por la Junta del Puerto y por los posteriores expedientes de adscripción y desafectación aprobados por sus correspondientes Órdenes Ministeriales tal y como ha sido reflejado en el apartado 1.2 del presente documento.

Al Norte del Puente de las Delicias.

Los terrenos pertenecientes con anterioridad a la Zona de Servicio, constituidos al Este, por las plataformas de los Muelles de Nueva York y Delicias; al Oeste por el suelo ocupado por los clubs deportivos existentes, la Torre Mirador en la Expo-92, la instalación hostelera en el Puente de Triana y la franja de terreno delimitada por la Antigua Altadis y el canal.

Al Sur del Puente de las Delicias. En la margen derecha.

Al Oeste del Canal y al Sur del Puente de Las Delicias, la Zona de Servicio incluye, por una parte los terrenos que rodean las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas, Edificio Gilaresa, parcela antigua gasolinera y el acceso al Puente de Las Delicias hasta la autovía de circunvalación SE-30.

Por otra parte incluye, al sur de la SE-30, la franja de suelo existente entre el pie del talud oeste del Muro de Defensa y el Canal hasta el límite de los terrenos de la actual Zona de Servicio.

En la margen izquierda.

Al Este del Canal y desde el extremo Suroriental del Muelle de Las Delicias, la delimitación recoge el edificio de la Autoridad Portuaria, continúa por la fachada este de los almacenes de la avenida de Las Razas, discurriendo hacia el Sur por el borde occidental de esta avenida hasta la glorieta, de la que parte el ramal de conexión con la SE-30.

Al Sur de la Autovía de circunvalación SE-30 la delimitación discurre aproximadamente paralela a la carretera de servicio de la margen izquierda a una distancia media de 120 m hasta el principio de la concesión de Carbón Puerto Operaciones Portuarias, donde cambia de dirección hacia el Este siguiendo la traza del ramal de ferrocarril de acceso al puerto desde la estación de La Salud, la variante de Bellavista y continua por el límite del nuevo cauce del río Guadaira unos 850 m al Sur hasta la traza de la futura SE-40, cerrándose finalmente hasta llegar al río con las adscripciones de terrenos mediante Órdenes Ministeriales de 27 de diciembre de 2005 y de 31 de enero de 2007.

5.1.2. DESAFECTACIONES E INCORPORACIONES

Entre los terrenos que forman parte de la actual zona de servicio del puerto se han identificado ciertas superficies de terreno que han perdido su funcionalidad y necesidad para el desarrollo de actividades portuarias bien por su ubicación en espacios totalmente integrados dentro de la trama urbana de la ciudad que han perdido por completo su utilidad para la actividad portuaria, o bien por ubicarse en contacto directo con la lámina de agua propuesta para su desafectación en el presente documento. Por todo ello, se propone mediante el presente documento la desafectación de los mismos de la zona de servicio del puerto.

Por otra parte, y en sentido opuesto, existen superficies próximas o rodeadas a la zona de servicio del puerto que por su necesidad para el desarrollo futuro de las actividades y usos previsto en el TRLPEMM se considera necesaria su incorporación a la zona de servicio del puerto, por lo que se propone en el presente documento su incorporación.



DESAFECTACIONES

Se propone la desafectación mediante este documento los siguientes terrenos e instalaciones pertenecientes al dominio público portuario, identificados de acuerdo con el Plano Nº 07. Se trata de terrenos e instalaciones que han perdido su utilidad para el desarrollo de la actividad portuaria, por encontrarse aislados del resto de la zona de servicio. En el caso de los terrenos situados aguas arriba del Puente de San Telmo, dicha desafectación se complementa, además, con la desafectación propuesta de la zona de servicio de aguas.

Así, concretamente:

a) Ref 1 del cuadro siguiente: Idéntica aseveración procede realizar respecto al bien inmueble situado en la Plaza del Altozano 1c de Sevilla, Puente de Isabel II (de Triana), al resultar una isla perteneciente al dominio público portuario integrado totalmente en la trama urbana de la ciudad (barrio de Triana) sin que se desarrollen en las mismas actividades vinculadas con la explotación portuaria desde hace años (actualmente la actividad que se desarrolla es de restauración) y que resultan totalmente innecesarias para la misma, por lo que se estima procedente y necesaria la desafectación del dominio público portuario.

b) Ref 2 a 16 del cuadro siguiente: Por otra parte, desde el puente de San Telmo hacia el norte la zona de servicio del puerto está formada por la lámina de agua, por lo que no existe zona de servicio terrestre que comunique con la propia superficie de la lámina de agua, situándose las instalaciones que se enumeran en el cuadro siguiente (4 a 18). Por todo lo descrito previamente, la superficie de la lámina de agua situada entre el puente de San Telmo y el tapón de San Jerónimo, que actualmente forma parte de la zona de servicio del puerto y las instalaciones sobre ella situadas, han perdido su funcionalidad y utilidad para el desarrollo de la actividad portuaria, realizándose únicamente actividades vinculadas con deportes como remo y piragua, entre otros, y viajes o actividades turísticas, por lo que se propone, mediante el presente documento, su desafectación de la zona de dominio público portuario y por tanto de la zona de servicio del Puerto de Sevilla, por lo que también se propone la desafectación de las instalaciones situadas sobre la misma enumeradas en el cuadro siguiente del 4 al 18.

c) Ref: 17 del cuadro siguiente: Se trata de parcela de terreno que resulta una isla perteneciente al dominio público portuario integrado totalmente en la trama urbana de la ciudad. Formaba parte del antiguo acceso ferroviario al Puerto de Sevilla, formando parte a esta fecha y desde hace décadas de viales urbanos entre las denominadas Avda. de Carlos III y Juan Pablo II de Sevilla y zonas anexas al mismo, del P.G.O.U. de Sevilla sin que se desarrollen en la misma actividades vinculadas con la explotación portuaria desde hace décadas, por lo que se estima procedente y necesaria la desafectación del dominio público portuario.

Ref.	Superficie (m²)	Ubicación
1	82,00	Concesión 482: Edificio en Plaza del Altozano, 1C
2	616,81	Concesión 432: Pantalán en margen derecha Canal Alfonso XIII entre el puente de Isabel II y el puente del Cachorro (Paseo de la O, zona norte Chapina)
3	430,00	Concesión 430: Pantalán en margen derecha Canal Alfonso XIII entre el puente del Cachorro y la pasarela de La Cartuja (Paseo de la O, zona sur)
4	600,00	Concesión 434: Pantalán Calle Betis, zona sur
5	685,00	Concesión 448: Pasarela en Calle Betis
6	868,65	Concesión 278: Pantalán, muelle y duque de alba como estructura fluvial de atraque y de acceso a la torre-mirador del Pabellón de la Navegación
7	140,00	Concesión 311: Torre Mirador
8	114,00	Concesión 445: Rampas ligeras flotantes
9	276,00	Concesión 446: Pantalán flotante
10	58,10	Pantalán C.D. Remo Ciudad de Sevilla, Paseo Juan Carlos I
11	361,00	Pantalán IMD aguas arriba Puente Cristo Expiración
12	300,78	Pantalán IMD margen derecha Meandro San Jerónimo
13	300,00	Pantalán IMD margen izquierda Meandro San Jerónimo (frente Hotel Barceló)
14	117,00	Pantalán IMD junto Telecabina
15	1.835	C020: Convenio Ayuntamiento-APS-CHG Camino flotante y la ubicación de cuatro unidades de pantanones y seis unidades de miradores en la margen derecha de la Dársena, en el Meandro de San Jerónimo
16	815	Convenio Ayuntamiento-APS-CHG Pasarela peatonal Parque San Jerónimo al Parque del Alamillo
17	125.026	Parcela de terreno perteneciente al dominio público portuario del Puerto de Sevilla ocupada por viario entre la Avenida de Carlos III y Ronda de los Tejares, expropiados en su día con motivo del "Plan de obras de mejora del Puerto de Sevilla", aprobado por Real Decreto de 24/03/1927 (Gaceta de Madrid nº 85, de 26/03/1927), antiguo ramal ferroviario al Puerto de Sevilla.

Tabla 49: Desafectaciones

Adicionalmente, se detalla que se prevé la tramitación de la mutación demanial a (carreteras) de los terrenos necesarios para la ejecución de la SE-40, que se tramitará mediante el correspondiente expediente.

INCORPORACIONES



Por otra parte, se han detectado en el entorno de la zona de servicio del puerto, terrenos que actualmente forman parte del patrimonio privado de la Autoridad Portuaria de Sevilla o terrenos pertenecientes o gestionados por otras administraciones que atendiendo al interés general debieran ser incorporados al dominio público portuario debido a su necesidad para garantizar el desarrollo del puerto.

Se trata:

1. Parcela de 2.500 m². Linda por todos sus vientos con terrenos pertenecientes al dominio público portuario del Puerto de Sevilla. Finca registral nº 2098 del Registro de la Propiedad nº 8 de Sevilla. Forma parte del patrimonio propio de la Autoridad Portuaria de Sevilla adquirida con fecha de 22/05/14, previo expediente tramitado a tal efecto. El referido bien inmueble linda por todos sus vientos con terrenos de la zona de servicio del Puerto de Sevilla, se sitúa a unos 20 m de la zona portuaria operativa actual de la Dársena del Batán del Puerto de Sevilla y en el área en la que se prevé la ampliación futura de la misma y el desarrollo de infraestructuras vinculadas a la misma. Necesaria e imprescindible para para la explotación portuaria en la Dársena del Batán del Puerto de Sevilla, motivo por el que fue adquirida la misma, previa tramitación efectuada a tal efecto.
2. Parcela de terreno de 5.403 m² situada colindante con viales acceso Dársena del Cuarto y zona de servicio definida como letra C del anexo nº 1 del *“Convenio colaboración de contenido urbanístico y patrimonial entre el Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla para la puesta a disposición de los terrenos destinados a sistema general viario SGV-DBP-02 ronda urbana Palmas Altas-el Pítamo Fase 1 en el tramo de la avenida de las Razas-Palmas Altas Sur del PGOU y de los terrenos destinados a nuevo acceso ferroviario a la dársena del cuarto del Puerto de Sevilla y desarrollo de la zona de servicio del Puerto de Sevilla”*. Necesaria e imprescindible para para la explotación portuaria en el área de acceso viario y ferroviario a la Dársena del Cuarto del Puerto de Sevilla.
3. Parcela de terreno de 10.731 m² correspondiente al acceso ferroviario al Puerto de Sevilla definida como letra D del anexo nº 1 del *“Convenio colaboración de contenido urbanístico y patrimonial entre el Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla para la puesta a disposición de los terrenos destinados a sistema general viario SGV-DBP-02 ronda urbana Palmas Altas-el Pítamo Fase 1 en el tramo de la avenida de las Razas-Palmas Altas Sur del PGOU y de los terrenos destinados a nuevo acceso ferroviario a la dársena del cuarto del Puerto de Sevilla y desarrollo de la zona de servicio del Puerto de Sevilla”*. Necesaria e imprescindible para para la explotación portuaria en el área de acceso ferroviario del Puerto de Sevilla.
4. Parcela de terreno de 4.241 m² correspondiente al acceso ferroviario al Puerto de Sevilla definida como letra E del anexo nº 1 del *“Convenio de colaboración de contenido urbanístico y patrimonial entre el Ayuntamiento*

de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla para la puesta a disposición de los terrenos destinados a sistema general viario SGV-DBP-02 ronda urbana Palmas Altas-el Pítamo Fase 1 en el tramo de la avenida de las Razas-Palmas Altas Sur del PGOU y de los terrenos destinados a nuevo acceso ferroviario a la dársena del cuarto del Puerto de Sevilla y desarrollo de la zona de servicio del Puerto de Sevilla.” Necesaria e imprescindible para para la explotación portuaria en el área de acceso ferroviario del Puerto de Sevilla.

5. Parcela de 3.500 m², que linda con el Puente de las Delicias y la zona de servicio del Puerto de Sevilla, definida como letra F del anexo nº 2 del *“Convenio colaboración de contenido urbanístico y patrimonial entre el Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla para la puesta a disposición de los terrenos destinados a sistema general viario SGV-DBP-02 ronda urbana Palmas Altas-el Pítamo Fase 1 en el tramo de la Avda. de las Razas-Palmas Altas Sur del PGOU y de los terrenos destinados a nuevo acceso ferroviario a la dársena del cuarto del Puerto de Sevilla y desarrollo de la zona de servicio del Puerto de Sevilla.”* Por la misma discurre el ferrocarril del Puerto en el ámbito de la Cabecera Oeste, atravesada por infraestructura ferroviaria del Puerto de Sevilla. Necesaria e imprescindible para la explotación portuaria por ser atravesada por infraestructura ferroviaria del Puerto de Sevilla.
6. 7 y 8: Por otra parte, se propone también la incorporación de los terrenos de los recintos de los vaciaderos de Los Yesos, La Mata y Tarfia, actualmente pertenecientes al Ayuntamiento de Lebrija y sociedad municipal en el primer caso y al dominio público marítimo terrestre de Costas en el segundo y el tercero, pero necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria ya que han sido empleados por la Autoridad Portuaria de Sevilla como depósitos temporales de los excedentes de sedimentos extraídos en las operaciones de dragado de mantenimiento, siendo necesarios para la correcta gestión y valorización del material retirado, los cuales han estado destinados al referido uso desde que se procedió a su construcción.

Al respecto, se señala que la Autoridad Portuaria de Sevilla tiene entre sus competencias propias, atribuidas por mandato legal, la de asegurar que la navegación comercial se desarrolle en condiciones óptimas de seguridad, eficacia y productividad en la Eurovía Guadalquivir, canal de navegación E.60.02, que discurre entre Sevilla y Chipiona. Periódicamente resulta necesario proceder a realizar actuaciones para el mantenimiento de los calados mínimos de seguridad en la Eurovía Guadalquivir E-60-02, debido a la fuerte dinámica de sedimentación en tramos específicos de los 90 Km de la referida vía navegable. Dichas tareas, consistentes en la ejecución de dragados selectivos en la canal de navegación, se han desarrollado durante siglos en el tramo de río entre Sevilla y Chipiona, no siendo, por tanto, actuaciones novedosas que la Autoridad Portuaria de Sevilla haya estimado acometer ex novo. Aunque estos dragados de manteniendo de calado constituyen la parte básica, también se revisan y corrigen, en su caso, los sistemas de ayudas a la navegación y otros sistemas



de instrumentación del canal de navegación. Por ello, los dragados de mantenimiento de calado, que acomete la Autoridad Portuaria de Sevilla, tienen como objetivo único asegurar que la navegación comercial y deportiva en el canal de navegación E.60.02 (Guadalquivir) sea segura, eficaz y productiva. El no desarrollo de dichos trabajos comprometen gravemente la viabilidad operativa del recinto portuario, afectando a la seguridad de la navegación que conduciría a la paralización total de la actividad portuaria, con los graves perjuicios que ello ocasionaría a los intereses generales que el Puerto de Sevilla representa. Para su ejecución resulta necesario e imprescindible disponer de recintos para depositar material de dragado de mantenimiento, los cuales son gestionados de conformidad con la normativa que resulta de aplicación.

9. Vial de acceso al Puerto Oeste. Sistema General SG-3 definida en el Proyecto complementario al de urbanización del SUNP-GU 1, como "Paso bajo vías de ferrocarril en Palmas Altas". Cedido por Ayuntamiento de Sevilla a la Autoridad Portuaria de Sevilla. Actual acceso a la zona Sur/Este de la zona de servicio del Puerto de Sevilla necesaria e imprescindible para la explotación portuaria.
10. Parcela de 9.975,91 m². Linda al Norte y Oeste con terrenos pertenecientes al dominio público portuario del Puerto de Sevilla, y Este y sur con finca matriz de la que segregó Ref catastral 41900A03010001200001B. Forma parte del patrimonio propio de la Autoridad Portuaria de Sevilla adquirida con fecha de 13/11/07, previo expediente tramitado a tal efecto (Protocolo 3876 del Notario de Sevilla D. Antonio Ojeda Escobar). El referido bien inmueble linda al Norte y Oeste con terrenos de la zona de servicio del Puerto de Sevilla, resultando necesaria e imprescindibles para el acceso ferroviario a la Dársena del Cuarto.

A la vista de esto, se propone la incorporación al dominio público portuario y por tanto a los terrenos integrantes de la zona de servicio terrestre del Puerto de Sevilla los siguientes terrenos:

Ref.	Superficie (m ²)	Ubicación	Titular
1	2.500,00	Parcela adquirida por la APS el 22/05/14 colindante con Dársena Batán	Autoridad Portuaria de Sevilla
2	5.403,00	Letra C Convenio Ayuntamiento.	Ayuntamiento de Sevilla. Pendiente formalización transmisión.
3	10.731,00	Letra D Convenio Ayuntamiento.	Autoridad Portuaria de Sevilla. Pendiente formalización transmisión.
4	4.241,00	Letra E Convenio Ayuntamiento.	Autoridad Portuaria de Sevilla. Pendiente formalización transmisión.

5	3.500	Letra F Convenio Ayuntamiento.	Autoridad Portuaria de Sevilla. Pendiente formalización transmisión.
6	177.326,20	Vaciadero de Los Yesos.	Ayuntamiento de Lebrija y sociedad municipal
7	91.198,65	Vaciadero de Tarfia.	Dominio Público Marítimo Terrestre
8	178.877,00	Vaciadero de La Mata.	Dominio Público Marítimo Terrestre
9	4.863,00	Acceso Oeste Puerto de Sevilla.	Autoridad Portuaria de Sevilla.
10	9.975,91	Parcela adquirida por la APS el 13/11/07 colindante con zona de servicio.	Autoridad Portuaria de Sevilla.

Tabla 50: Incorporaciones

5.1.3. NUEVA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

De acuerdo con la descripción que ha sido presentada en los apartados anteriores del presente epígrafe sobre la delimitación de la zona de servicio terrestre, la nueva zona de servicio terrestre propuesta en el presente documento estará conformada por la zona de servicio actual añadiendo a la misma las superficies propuestas a incorporar y eliminando de la misma las superficies propuestas a desafectar tal y como se muestra en el Plano Nº 05.

5.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE AGUAS DEL PUERTO

El artículo 69.2 del TRLPEMM establece que la Zona de Aguas del puerto comprende las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones de carga, descarga y transbordo de mercancías y pesca, embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

La Zona de Aguas se subdivide en dos zonas:

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



5.2.1. ZONA DE AGUAS ACTUAL

La delimitación actual de la Zona de Aguas del Puerto de Sevilla se configura a partir de Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1966, sobre tarifas por servicios generales, en cuyo anejo nº 2, define la Zona I de Aguas del Puerto de Sevilla, como la comprendida en la totalidad de la Dársena de Sevilla desde la Esclusa hasta el fondo de la misma. La Zona II como el resto de las Aguas del Puerto, que comprende la Broa de Sanlúcar de Barrameda, desde la Punta del Cabo a la Punta del Perro y la ría navegable del Guadalquivir.

De acuerdo con esto, la zona de servicio de aguas actual del puerto abarca la lámina de agua comprendida en los límites siguientes.

5.2.1.1. ZONA I

La Zona I, o interior de las aguas portuarias comprende la superficie de la lámina de agua contenida al Norte de la Esclusa hasta el tapón de San Jerónimo incluyendo la lámina de agua de la Dársena del Cuarto.

5.2.1.2. ZONA II

La Zona II de las aguas es la definida en la citada Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1966, sobre tarifas por servicios generales, en cuyo anejo nº 2, define la Zona II como el resto de las Aguas del Puerto, que comprende la Broa de Sanlúcar de Barrameda, desde la Punta del Cabo a la Punta del Perro y la ría navegable del Guadalquivir.

5.2.2. DESAFECTACIONES E INCORPORACIONES

Resulta necesario adaptar la zona de aguas del puerto a las necesidades que la actividad portuaria demanda en la actualidad de conformidad con lo que a continuación se expone:

DESAFECTACIONES

En la ZONA I:

Desde el puente de San Telmo hacia el norte la zona de servicio del Puerto está formada por la lámina de agua, por lo que no existe zona de servicio terrestre que comunique con la propia superficie de la lámina de agua. Por ello la superficie de la lámina de agua situada entre el puente de San Telmo y el tapón de San Jerónimo, que actualmente forma parte de la zona de servicio del puerto, ha perdido su funcionalidad y utilidad para el desarrollo de la actividad portuaria. La evolución experimentada ha ido desplazando los usos puramente portuarios hacia el sur de la zona de servicio quedando la zona situada más al norte dedicada a usos más vinculados al entorno meramente urbano, por lo que se propone, mediante el presente documento, su desafectación de la zona de

dominio público portuario y por tanto de la zona de servicio del Puerto de Sevilla. La superficie total a desafectar son 903.086 m².

En la ZONA II:

El tramo de la lámina de aguas del Guadalquivir situado aguas arriba de La Esclusa Puerta del Mar hasta la Presa de Alcalá del Río carece de operatividad portuaria del Puerto de Sevilla, no teniendo afección alguna a la misma; por una parte debido a los calados existentes que limitan la navegación a embarcaciones de pequeñas dimensiones, y por otra parte debido a que el objetivo de la vía navegable es el acceso desde el Golfo de Cádiz a la zona de servicio interior del Puerto, y viceversa, al tratarse de zona situada al norte del acceso a la Zona I de agua del Puerto sin actividad comercial del Puerto de Sevilla, por lo que se propone, mediante el presente documento, su desafectación de la zona de dominio público portuario y por tanto de la zona de servicio del Puerto de Sevilla. En concreto, se propone la desafectación de la lámina de agua comprendida entre la presa de Alcalá del Río y la alineación definida por el punto de coordenadas (huso 29) X=764560,75, Y=4134201,65 y el punto de coordenadas (huso 29) X=764306,99, Y=4134040,31. Superficie de 3.678.087m² de lámina de agua.

Igualmente, por no resultar necesarias para la operativa portuaria del Puerto de Sevilla en la zona de la desembocadura de la Ría del Guadalquivir, se propone, mediante el presente documento, la desafectación de las siguientes dos áreas: 1) Delimitada por la superficie comprendida al oeste por zona de aguas del dominio público marítimo terrestre, al norte con la alineación de la actual zona de aguas II -propuesta de nueva de zona de aguas II (punto A, X=731232,21, Y=4071491,88, punto B, X=726045,27, Y=4069988,49), al este y sur por la línea litoral del dominio público marítimo terrestre en los términos municipales de Sanlúcar de Barrameda y Chipiona; superficie de 1.932.643m² de lámina de agua; y 2) Delimitada por la superficie comprendida al oeste por zona de aguas del dominio público marítimo terrestre, al sur por la alineación de la actual zona de aguas II -propuesta de nueva de zona de aguas II (punto A, X=734545,08, Y=4075362,12, punto B, X=727661,07, Y=4074406,08), al este y norte por la línea litoral del dominio público marítimo terrestre en el término municipal de Almonte (Coto de Doñana); superficie de 391.337 m² de lámina de agua.

INCORPORACIONES:

Por otra parte, y en sentido opuesto, existen superficies próximas o rodeadas a la zona de servicio del puerto que por su necesidad para el desarrollo futuro de las actividades y usos previsto en el TRLPEMM se considera necesaria su incorporación a la zona de servicio del puerto, por lo que se propone en el presente documento su incorporación.



Así, se propone la incorporación a la zona II de aguas la superficie de 21.581.675m² de lámina de aguas, definida por las siguientes coordenadas (huso 29):

X,Y = 733023.27, 4075150.78
X,Y = 727661.08, 4074406.09
X,Y = 726111.55, 4073135.88
X,Y = 725054.44, 4070885.77
X,Y = 726045.28, 4069988.50
X,Y = 730092.65, 4071161.59

En dicho ámbito se incluye el fondeadero del Puerto de Sevilla conocido como “El Pozo”, que resulta necesario e imprescindible para la operativa portuaria al ser el lugar de fondeo de buques que ceden al Puerto de Sevilla, que queda delimitado por los siguientes puntos:

ETRS89 UTM (huso 29)	
X	Y
725054.44	4070885.77
726111.55	4073135.88
727633.31	4071881.16
726045.28	4069988.50

A la vista de esto, se propone la incorporación al dominio público portuario, y por tanto a las aguas del Puerto de las superficies anteriormente delimitadas y que en la actualidad no forman parte de la misma.

5.2.3. PROPUESTA DE AGUAS PORTUARIAS

En base a lo anteriormente expuesto, la propuesta de zona de aguas portuarias presenta ciertas modificaciones con respecto a la actualmente aprobada. En el presente documento se propone adaptar la zona de aguas del puerto a las necesidades que la actividad portuaria demanda en la actualidad.

5.2.3.1. ZONA I

La zona I de las aguas interiores se propone su delimitación desde el norte de La Esclusa Puerta del Mar hasta el Puente de San Telmo de la ciudad de Sevilla, incluyendo, en todo caso, la Dársena del Cuarto.

5.2.3.2. ZONA II

En base a lo anteriormente expuesto, la zona II de aguas propuesta mediante el presente documento tiene la superficie comprendida entre los puntos de coordenadas (huso 29) de la desembocadura:

1) X,Y = 734545.09, 4075362.13

2) X,Y = 727661.08, 4074406.09
3) X,Y = 726111.55, 4073135.88
4) X,Y = 725054.44, 4070885.77
5) X,Y = 726045.28, 4069988.50
6) X,Y = 731232.21, 4071491.89

el límite aguas arriba del río Guadalquivir definido por las coordenadas

7) X,Y = 765496.85, 4134579.09
8) X,Y = 765514.66, 4134543.25

Al norte de la esclusa Puerta del Mar, excluyéndose en todo caso las zonas de servicios de los puertos de Chipiona y Bonanza.

Además se incluyen en las aguas de la zona de servicio las correspondientes al fondeadero del Puerto de Sevilla conocido como “El Pozo”, que resulta necesario e imprescindible para la operativa portuaria al ser el lugar de fondeo de buques que ceden al Puerto de Sevilla, que queda delimitado por los siguientes puntos:

ETRS89 UTM (huso 29)	
X	Y
725054.44	4070885.77
726111.55	4073135.88
727633.31	4071881.16
726045.28	4069988.50

A la vista de esto, se propone la incorporación al dominio público portuario, y por tanto a las aguas del Puerto de las superficies anteriormente delimitadas y que en la actualidad no forman parte de la misma.

Plano N°06.

6. LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS OCUPADOS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

En cumplimiento del artículo 69.3 del TRLPEMM, se relacionan los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de dicha Ley. Dicha localización tiene su correspondencia gráfica en el Plano N° 10.



ÁREA Nº 1: LAS DELICIAS	
Autoridad Portuaria de Sevilla	Avenida de Molini, nº 6
Capitanía Marítima de Sevilla	Avenida de Guadalhorce s/n
Dependencia de Aduanas de II.EE. De Sevilla	Avenida de Las Razas, nº 6
Laboratorio de Aduanas	Avenida de Las Razas, nº 2
Delegación de Hacienda en Andalucía	Avenida de las Razas, nº 6
Correos y Telégrafos	Avenida de Las Razas, nº 4
Comandancia de Marina	Avenida Molini.
ÁREA Nº2: MUELLE DE TABLADA	
Comandancia Guardia Civil	Avenida de Guadalhorce s/n
Policía Nacional	Avenida de Guadalhorce s/n
ÁREA Nº5: DÁRSENA DE BATÁN	
Sanidad Vegetal	P.I.F. Muelle Batán. Recinto Portuario

Tabla 51: Localización de los espacios ocupados por las Administraciones Públicas

7. NORMAS DE APLICACIÓN

7.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Constituye un elemento básico de toda ordenación y regulación jurídica, el definir previamente su vigencia y formular los supuestos que legitiman o hacen imprescindible su modificación o revisión.

Los dos contenidos básicos de una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas. Por lo que se refiere a la delimitación de la zona de servicio, parece claro que es la DEUP el instrumento jurídico necesario para su definición y/o modificación (Art.69.1). Quedaría únicamente por precisar qué se entiende por modificación sustancial o, lo que es lo mismo, qué ajustes o rectificaciones pueden efectuarse en la delimitación sin que sea necesario proceder a una modificación sustancial del mismo.

Por lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de éstos tiene un carácter puramente instrumental en la DEUP, para llegar por un método razonado a la delimitación de la zona de servicio. Así entendidos, los cambios que la Autoridad Portuaria pudiera realizar de hecho en la utilización de la zona de servicio, no deberían exigir la redacción de otra DEUP o la modificación de la vigente, salvo cuando éstos pusieran en cuestión la justificación de la delimitación de la zona de servicio contenida en ésta y objetivo principal de la misma o se superaran los límites establecidos al respecto en el artículo 70.2 del TRLPEMM.

No obstante, estos criterios generales resultan de difícil aplicación. Por ello la presente DEUP, sin perjuicio del posterior desarrollo reglamentario de la legislación vigente, establece en los siguientes apartados los criterios

sobre el carácter y naturaleza de sus determinaciones y algunos de los supuestos que legitiman su modificación o desarrollo.

7.2. EFECTOS DE LA DEUP

Ya se ha señalado anteriormente que los dos contenidos básicos de la Delimitación de Espacios y Uso Portuarios son la delimitación de la zona de servicio y la asignación de Usos para sus distintas áreas. En cuanto a la delimitación de la zona de servicio, parece claro que es la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a través de una Orden Ministerial (art. 69 del TRLPEMM) el instrumento jurídico necesario para su definición y modificación sustancial.

Por lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de estos solo tiene un carácter puramente instrumental en la DEUP, a fin de llegar por un método razonado a la delimitación de la zona de servicio. De ahí que la modificación o alteración que la Autoridad Portuaria pudiera efectuar en la utilización de la zona de servicio, no tendría que exigir necesariamente la redacción de un nuevo documento de DEUP o la modificación del vigente, salvo cuando estos afectaran sustancialmente a la justificación de la delimitación contenida, que es el objetivo principal de la misma.

Entre los efectos jurídicos inmediatos que implica la aprobación de la DEUP se encuentran los siguientes.

- La utilización de las distintas áreas se efectuará de acuerdo con los usos básicos y categorías establecidas en la DEUP.
- No obstante la Autoridad Portuaria podrá efectuar en dichas áreas otros usos o actividades no previstas en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran temporalmente para la satisfacción de necesidades de mayor interés público, sin que tales usos puedan exceder en ningún caso del 15% de la superficie del área.
- En tanto no se desarrollen los correspondientes proyectos y se proceda a la construcción de instalaciones, la Autoridad Portuaria podrá autorizar usos públicos en los espacios de la zona de servicio que no estén directamente vinculados a la explotación comercial o portuaria, con carácter provisional y siempre que no condicionen o perturben el futuro desarrollo portuario.
- La realización por la Autoridad Portuaria de usos diferentes de los establecidos por la DEUP en las áreas de la zona de servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquella, exigirán su modificación cuando se den alguno de los siguientes supuestos:



- La superficie de usos básicos modificados exceda del 50% en el área de que se trate. La superficie modificada de cualquier uso básico exceda del 15% de la superficie total de dicho uso en el conjunto de la zona de servicio.
- Cuando se alcancen los umbrales citados por acumulación de rectificaciones inferiores a los mismos y no se hubiera procedido a una modificación de la DEUP.
- En la interpretación cartográfica de los límites entre usos, se admitirán tolerancias en el dibujo de tres milímetros entre usos básicos.

7.3. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DEUP

1. Las determinaciones de la DEUP tendrán vigencia indefinida hasta su modificación o sustitución.
2. La Autoridad Portuaria podrá iniciar el procedimiento de modificación de la DEUP cuando lo considere necesario para el interés general y cuando se den alguna de las siguientes circunstancias:
 - Inadecuación de la DEUP para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.
 - Aparición de nuevas demandas no recogidas, que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones.
 - Incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.
 - Modificación en más del 50% de la superficie de usos básicos en el área de que se trate; modificación de cualquier uso básico que exceda del 15% de la superficie total de dicho uso, en el conjunto de la zona de servicio; consecución de los umbrales citados por acumulación de rectificaciones inferiores, sin que se hubiera efectuado una modificación de la DEUP.
3. Se consideran modificaciones puntuales de la DEUP las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir variaciones en más del 50% de la superficie destinada a usos básicos en una de las áreas de la zona de servicio, o un 15% de la superficie total de la zona de servicio.
4. Cualquier otra alteración tendrá carácter de modificación sustancial.
5. La modificación puntal se ajustará a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación de la presente DEUP, si bien reducirá su contenido a justificar la modificación concreta que planteen en la delimitación y usos afectados, sin que debe someterse nuevamente a informes de las Administraciones Urbanísticas y Departamentos afectados.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación de la presente DEUP como un anexo, debiendo quedar referencia suficiente en todas las páginas de la DEUP a que afecte su contenido.

6. Las modificaciones sustanciales de la DEUP se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento que para su aprobación.

7. La construcción de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación de la zona de servicio, o de los usos en las proporciones establecidas en el número 3 anterior, aunque impliquen el relleno de parte de la zona de aguas del Puerto, no supondrá modificación sustancial de la DEUP y una vez construidas se les asignará un uso básico, y se adjuntarán a la documentación de la DEUP como un anexo.

7.4. TRAMITACIÓN DE LA DEUP

El Art. 69 del TRLPEMM determina con notable precisión el procedimiento de elaboración y aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, concretando en sus apartados 3 y 4 las distintas fases y trámites, que se dan por reproducidos.

FDO: EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

Fdo: Angel Pulido Hernández

