







# MUELLE DEL PUERTO DEPORTIVO DE ALMERÍA. MÁSTER PLAN DEL PROYECTO PUERTO-CIUDAD DE ALMERÍA



- Taller de trabajo es una metodología de trabajo en la que se integran la teoría y la práctica.
- Se caracteriza por la investigación, el aprendizaje por descubrimiento y el trabajo en equipo que, en su aspecto externo, se distingue por el acopio (en forma sistematizada) de material especializado acorde con el tema tratado teniendo como fin la elaboración de un producto tangible.
- Un taller es también una sesión de entrenamiento. Se enfatiza en la solución de problemas, capacitación, y requiere la participación de los asistentes.

23 de noviembre de 2020

### **PUERTOS DEPORTIVOS Y TURISMO INMOBILIARIO.**

### + Formularios

- A la espera de su remisión al Pleno del Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria adjudica este mes la redacción de los proyectos del muelle de levante
- Adjudicada la redacción del Máster Plan del proyecto Puerto-Ciudad de Almería en marzo de 2018, este documento elaborado por el equipo de Junquera-MC Valnera que rediseña todo el frente litoral desde San Miguel hasta Bayyana, está terminado

Las claves del nuevo puerto son la planificación y definición, cara a próximas fases del proyecto, de aspectos tales como la expansión del Puerto hacia la zona exterior, prolongando los muelles de Poniente y de Pechina, su necesaria conexión viaria y ferroviaria, compatible con la integración del frente marítimo a la ciudad, y por tanto soterrado. Consecuencia de todo ello, el documento de síntesis plantea alternativas para dar continuidad peatonal al futuro frente litoral marítimo urbano, alejando la actividad portuaria del barrio Pescadería-La Chanca, integrando éste dentro de una vía más amable en la que quedaría convertida la Carretera Málaga-Almería y regenerando esa fachada teniendo como referencia el Parque Nicolás Salmerón.









Esas primeras obras estarían concentradas en la franja situada entre el muelle de levante y San Miguel, una superficie de 84.000 metros cuadrados, para los cuales el Ayuntamiento solicitó en septiembre a la Autoridad Portuaria la cesión directa y gratuita, por un periodo de 50 años, ya que será el Ayuntamiento quien se ocupe de gestionar la ejecución de las obras. Aunque esta entrega de suelo está acordada, aún la Autoridad no ha remitido respuesta formal, estando la misma en tramitación administrativa. Requiere sus plazos.

No obstante, la redacción de esos primeros proyectos que acercan al ciudadano la meta de unas obras siempre vistas lejanas, ha sido activada ya con la licitación de la ampliación y adecuación del muelle de levante para tráfico de cruceros y la recuperación ambiental del frente marítimo de la zona de las Almadrabillas.

Además de la ampliación y adecuación de la cara interna del muelle de levante para dar un correcto servicio al tráfico de cruceros, dado el avanzado estado de deterioro que presenta, la licitación recoge la redacción de proyectos contenidos en el Máster Plan, una vez consensuada la alternativa a desarrollar en la zona comprendida entre este muelle y la playa del Zapillo.

Entre las actuaciones a acometer para la mejora del frente marítimo en contacto con la ciudad se observa la creación de un espacio multifuncional en el actual muelle de levante con instalaciones de ocio, comerciales, culturales y dotaciones administrativas. Se pretende desplazar el varadero a otras zonas portuarias, tales como el puerto pesquero.

El pasado mes de enero finalizó la segunda fase de redacción del documento, el proceso de participación ciudadana se canalizará ahora a través de los distintos vectores y la web del Plan Estratégico, donde podrá consultarse este estudio

En esta línea, las alternativas estudiadas y contempladas en el Máster Plan definen, de forma consensuada entre la ciudad y su puerto, las "ideas fuerza o claves" que deben marcar las futuras fases de su desarrollo más pormenorizado con el objetivo de conseguir, a partir de la dificultad y el reto que supone la transformación del frente marítimo, el necesario equilibrio entre las mejores soluciones para cada ámbito sin perder la identidad del conjunto.

#### REHABILITACIÓN DEL PUERTO PESQUERO

La dársena pesquera es otro de los aspectos clave que plantea la síntesis del documento presentado dentro del Máster Plan del Puerto-Ciudad. Para este espacio se reclama una rehabilitación global, disponiendo de la ocasión de crear "una concesión unitaria tierra-agua que la convierta en un hito singular de la ciudad".

En su caso, las alternativas pasan por una dotación de alta calidad arropada por un complejo terciario, lúdico-comercial, ocio, deportivo y hotelero,





considerándose un espacio de grandes posibilidades y atracción para los inversores que bien podría completar el desarrollo de otros espacios como el muelle de Levante y de ejes estructurantes como el Parque Nicolás Salmerón.





#### FRENTE PESCADERÍA-LA CHANCA

El Máster Plan advierte también de la "oportunidad" que el desarrollo del proyecto Puerto-Ciudad puede para acabar con la "marginalidad y desconexión" del barrio de Pescadería-La Chanca. Su materialización depende en gran medida de los condicionantes en el diseño de los nuevos accesos y el proceso de crecimiento del puerto a su zona exterior. De tal forma, esta parte del nuevo frente se convertiría en un espacio público de marcado carácter urbano en convivencia de un tráfico doméstico, alejado de los flujos que hoy mantiene esa zona.

#### FRENTE MARÍTIMO DEL CASCO HISTÓRICO

En su concepción inicial, el Máster Plan ha apostado por la "oportunidad" que el proyecto Puerto-Ciudad tiene para la revitalización del Casco Histórico. Consolidado el puerto exterior y sus conexiones con la A7 y con la ciudad, se liberaría la franja que hoy separa el Casco Histórico de la zona portuaria. Un espacio de oportunidad para diseñar el ensanche marítimo que acompaña el Parque Nicolás Salmerón, convertido en eje vertebrador de la nueva fachada de Almería 'tocando el agua'.

Este 'ensanche marítimo' vendría a ofrecer múltiples modelos funcionales que, en el documento de síntesis y para estos nuevos espacios urbanos, plantea como alternativas elegibles más jardines y parques, dotaciones culturales, áreas deportivas...

#### **MUELLE DE LEVANTE**

Como parte del proyecto global esta zona identificada hoy por la presencia de instalaciones administrativas de la Autoridad Portuaria, encuentra en la redacción del Máster Plan la propuesta de prolongar la cubrición de la Rambla. Una conectividad "compleja" dado el punto neurálgico que ocupa en el objetivo de "liberar un espacio para la conectividad este-oeste y canalizar la conexión con la ciudad en continuidad con el Parque Nicolás Salmerón".

Las alternativas para este espacio en sus usos futuros pasarían por un centro multifuncional, una estación de cruceros, un centro de ocio, sin obviar la posibilidad de incluir el mismo como paseo de referencia en continuidad con la Rambla.







# ×

#### **ALMADRABILLAS**

Último eslabón del frente marítimo del centro urbano y que conecta con el desarrollo de los nuevos crecimientos de la ciudad. La singularidad de este espacio viene reseñada por la ubicación de elementos representativos de la ciudad como el Cable Inglés, en proceso de rehabilitación, o el Cable Francés, a los que suma la presencia del Club de Mar o el Parque de las Almadrabillas.

El documento de síntesis presentado en esta fase incluye propuestas para "intervenciones puntuales que mejorarán los espacios públicos", como el traslado del varadero, reconvirtiendo su espacio para uso ciudadano, la regulación del paseo interior, o abrir al público el muelle del Puerto Deportivo. El resto del espacio, hasta el Zapillo, reclama una "reflexión" sobre el carácter de zona de baños urbanos incluyendo, entre las alternativas, la conversión del Cable Francés en un Paseo de Baños.



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

Fase II.3. Síntesis















#### 1. SÍNTESIS

Almería se encuentra ante una oportunidad única para regenerar su ciudad y convertir su Puerto en un modelo de referencia. El Puerto está embarcado en la formalización de un puerto exterior en el que acoger sus actividades presentes y futuras, alejadas, segregadas e independientes de la ciudad, y que liberará áreas para formalizar el frente marítimo de Almería "tocando el agua". A este proceso se enfrentan todas las ciudades portuarias en nuestro país y en todo el mundo. Es un proceso irrenunciable que reclama un modelo que cumpla un doble objetivo: un puerto eficaz y competitivo y una ciudad asomada a su lámina de agua. Pero por otra parte es un proceso complejo, por sus dilatados tiempos de transformación y por la disponibilidad de recursos financieros.

Supone una oportunidad ilusionante e histórica, compartida por el puerto y su ciudad, que los ciudadanos ansían ver materializarse en el modelo del nuevo frente marítimo desde la playa de las Olas a la del Zapillo.

La síntesis del plan maestro en primer lugar debe definir las claves consensuadas entre el puerto y su ciudad o, lo que es lo mismo la ciudad y su puerto, que deben marcar las futuras fases de su desarrollo más pormenorizado. Deben definirse las trazas y condiciones de futuro, tanto del nuevo espacio urbano como del espacio-frontera, siempre presidido por la evolución del espacio portuario, que ha comenzado su desarrollo hacia la zona exterior. El puerto, como infraestructura clave del desarrollo económico, debe seguir cumpliendo sus funciones con arreglo a criterios de rentabilidad y autosuficiencia económica, que condicionarán la planificación.

La dificultad y el reto de esta transformación del frente marítimo radica en CONSEGUIR encontrar el equilibrio entre las mejores soluciones para cada ámbito sin perder la identidad del conjunto. El inevitable desarrollo a largo plazo y, por tanto, descompuesto en diferentes fases, genera otra dificultad añadida, que es **evitar acciones puntuales que impidan desvirtuar el modelo** regido por el puerto y la ciudad que lo acoge y que conforman una unidad indisoluble.











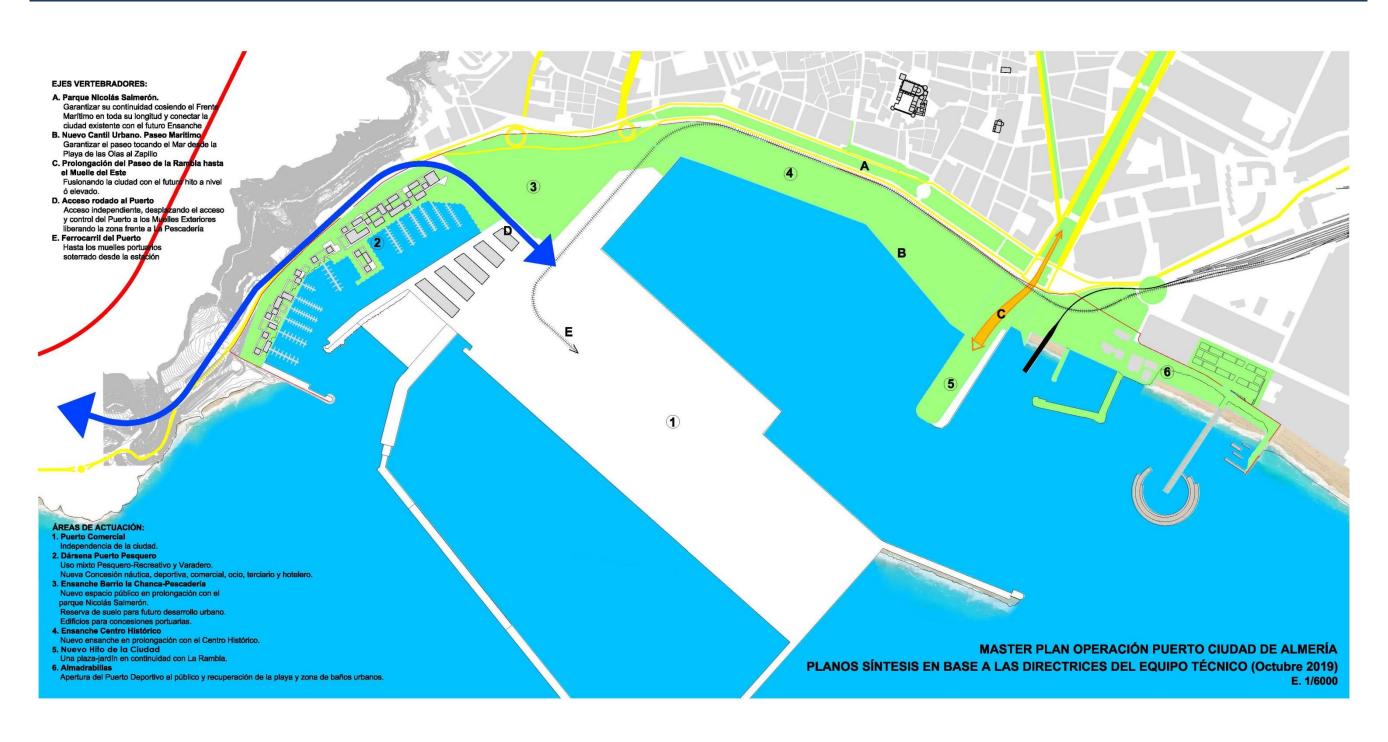


Figura 1. Propuesta de síntesis



El Master Plan reclama previamente desarrollar trabajos y documentos específicos en los que se fije el posicionamiento de la Ciudad y del Puerto que permitan una aproximación rigurosa al conocimiento del estado actual y su proyección de futuro:

- PLANIFICACIÓN DEL TRASLADO DEL PUERTO ACTUAL AL PUERTO EXTERIOR
- MODELO DE DESARROLLO DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD EN SU FRENTE MARITIMO
- PLAN DE MOVILIDAD URBANA DE LA CIUDAD DE ALMERÍA Y SUS ACCESOS.
- DEFINICIÓN DE LOS NUEVOS ACCESOS VIARIOS Y FERROVIARIOS AL PUERTO

Mientras no queden establecidos los criterios con los que se materialicen finalmente dichos aspectos, no resulta posible establecer de forma definitiva una alternativa óptima de entre las valoradas que pueda recoger todos los requisitos trasladados inicialmente al equipo consultor. Pero sí es importante plasmar una serie de reflexiones conceptuales que se consideran CLAVE para el desarrollo del Master Plan.

#### **CLAVES**

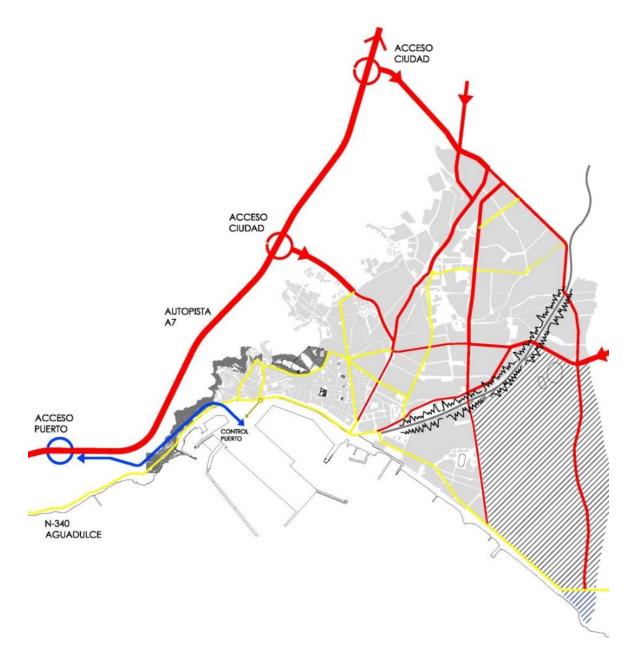
#### 1.-FUTURO DEL PUERTO DE ALMERÍA

La planificación actual de la Autoridad Portuaria de Almería ya presenta un criterio claro en cuanto a su crecimiento futuro, y éste es el crecimiento hacia la zona exterior del Puerto, prolongando los muelles de Poniente y de Pechina. Se trata de una tendencia compartida con otros muchos puertos españoles e internacionales de alejar los tráficos comerciales de las zonas más cercanas al núcleo urbano, y de ampliación de infraestructuras para poder atender a la demanda creciente de actividad portuaria. Este proceso natural de crecimiento llevará a que, en algún momento, a definir según el desarrollo real de la actividad del Puerto de Almería en el futuro, la Estación Marítima termine por trasladarse a otra ubicación en la zona exterior del puerto, con mayor capacidad y mejores accesos.

Otro de los puntos clave en el desarrollo del puerto y sus relaciones con la ciudad son los accesos terrestre. El futuro puerto exterior reclama un acceso viario directo, independiente, a la A7, con el doble objetivo de conseguir la mayor eficiencia en su gestión independiente de los condicionantes de la actividad ciudadana y liberar a la ciudad de las servidumbres de la actividad portuaria.

La definición de la solución finalmente elegida para el nuevo acceso viario deberá apoyarse en estudios de movilidad y tráfico que analicen:

- Los tráficos dirigidos al puerto y a la ciudad desde el acceso oeste.
- La afección a los restantes accesos a la ciudad.



La necesidad de dar continuidad al nuevo frente marítimo urbano deberá tenerse muy presente en el diseño de esta conexión, para facilitar la continuidad peatonal del futuro frente urbano marítimo desde la Playa de las Olas a la del Zapillo. Para ello se estudiará, además de distribución general de flujos, el posible traslado del acceso al puerto al entorno del muelle de Pechina.

Otro objetivo que debe perseguirse es diferenciar la conexión del puerto de la conexión con la ciudad. independizándola del acceso de la actividad portuaria y alejándola del barrio Pescaderia-La Chanca, hoy totalmente comprimido por unas complejas y excesivas redes rodadas que no solamente ocupan un espacio que el barrio necesita si no que producen ruido, contaminación, en definitiva, generando un medioambiente de muy baja calidad ambiental.

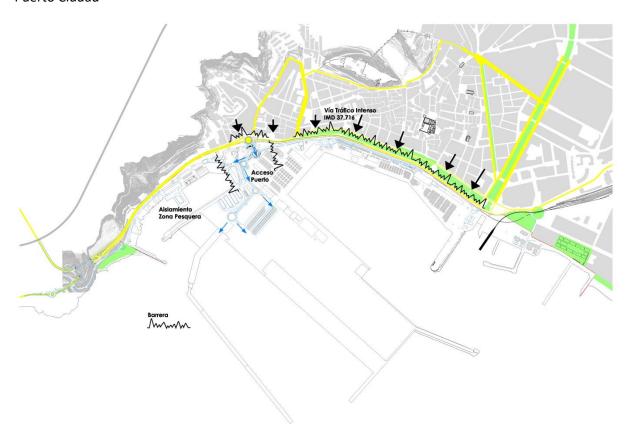






La nueva conexión deberá enlazarse con la red urbana, cuyo trazado debe distanciarse del barrio Pescadería-La Chanca, que reclama espacio para regenerar su fachada actual comprimida y un rediseño que cree un espacio público de referencia. Bien prolongando el Parque de Nicolás Salmerón, bien creando una nueva plaza: un espacio identitario para sus ciudadanos, en un barrio muy degradado.

Será importante evaluar la repercusión de favorecer los accesos a la ciudad por el Norte, desviando en parte el tráfico proveniente de Aguadulce y evitando así que la Carretera Málaga-Almería se convierta en una vía de tráfico intenso de paso. Principal escollo de la Operación Puerto ciudad ya que es una barrera infranqueable. Su transformación en una **vía amable** es clave para la operación Puerto Ciudad



El Puerto de Almería reclama una conexión ferroviaria de la que hoy carece

El futuro puerto exterior se aleja de la entrada de las vías a la ciudad que en la actualidad esta en proceso de soterramiento hasta la actual estación de viajeros.

Entre el final del soterramiento y el futuro puerto exterior se encuentra el futuro espacio urbano que conformara el frente marítimo de la ciudad, el ensanche de Almería que culminaran las expectativas de los ciudadanos de "tocar el agua"

Ambos objetivos deben cumplirse y una vez mas habrá que encontrar una solución equilibrada para lo cual será necesario estudiar soluciones técnicas que permitan que el puerto tenga conexión con la red ferroviaria y que a la vez no genere una nueva barrera.

"El proyecto de acceso ferroviario al puerto, debe ser compatible con la integración del frente marítimo a la ciudad, y por tanto soterrado." Acta de Observaciones del equipo técnico a las fases I y II del Master Plan Puerto Ciudad de Almería







#### 2.-REHABILITACIÓN DEL PUERTO PESQUERO

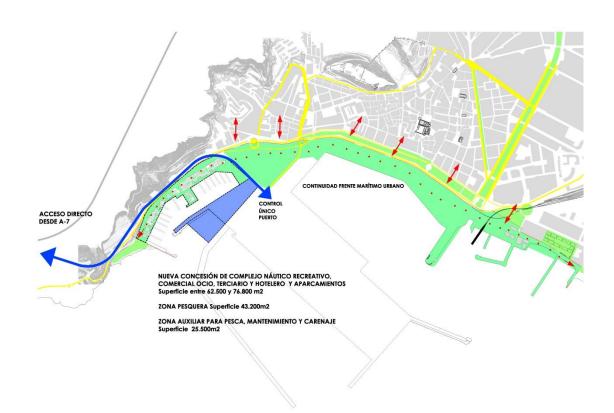
La dársena pesquera es un espacio portuario totalmente desaprovechado pese a su gran potencial. Sufre una fuerte degradación que evidentemente reclama una rehabilitación global. Posee una lámina de agua espléndidamente protegida, de grandes dimensiones para generar un puerto de uso mixto pesquero-recreativo, como existen en muchos puertos del estado español como Aguadulce, Roquetas de Mar, Altea o Málaga (en proceso), además de en otros puertos europeos. Esta convivencia de usos no sólo es viable, sino deseable, enriqueciendo ambas actividades

Se dispone de la ocasión de crear una CONCESIÓN UNITARIA TIERRA-AGUA QUE LA CONVIERTA EN UN HITO SINGULAR DE LA CIUDAD DE ALMERÍA. Un hito presidido por los barcos de recreo, arropados por un complejo terciario, lúdico comercial, ocio, deportivo, hotelero en diferentes categorías. Un modelo de gestión público-privada que se materialice siguiendo el modelo de concesión mixta.

Una de las dotaciones fundamentales, difíciles de conseguir de los puertos mediterráneos, es contar con una amplia área de carenaje, dado que no cuentan con espacio disponible. Esto generaría atractivo no solo en el entorno próximo, sino también para las reparaciones invernales de grandes yates.

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



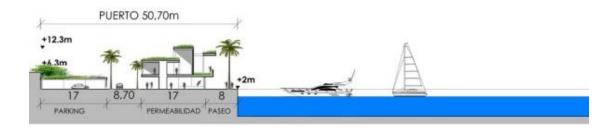














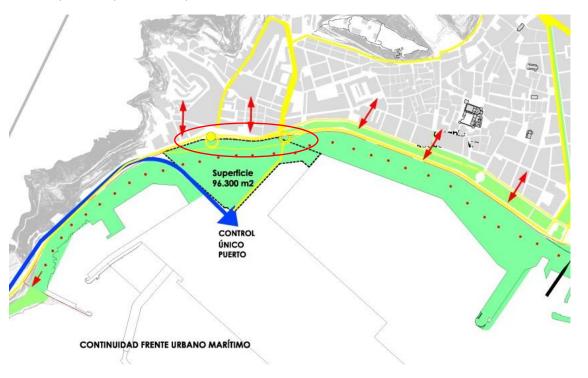


#### 3.- FRENTE PESCADERÍA-LA CHANCA

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

Liberada la fachada de este barrio de la contaminación del tráfico de acceso al Puerto y de este con la ciudad, una vez se desarrolle la solución óptima para los nuevos accesos viarios, se abre la posibilidad de generar un espacio público en continuidad con el parque Nicolás Salmerón. Su materialización dependerá de los condicionantes del diseño de los accesos y del proceso de crecimiento progresivo del puerto hacia su zona exterior.

Se convertiría en un espacio público de marcado carácter urbano en convivencia con un tráfico doméstico que acompañará al espacio urbano del futuro Frente Marítimo.







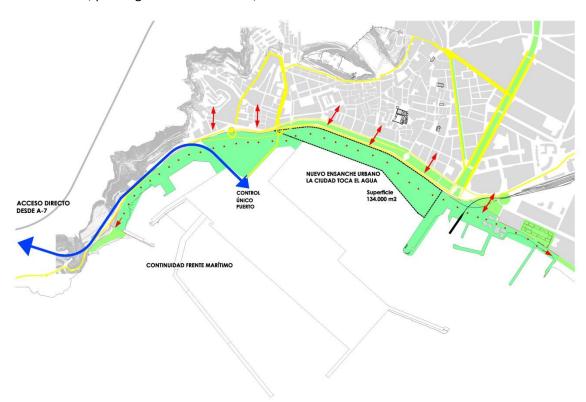


#### 4.- FRENTE MARÍTIMO DEL CASCO HISTÓRICO

Una vez consolidado el puerto exterior y sus conexiones con la A7 y con la ciudad, se liberará la franja que hoy día separa el casco histórico y su ensanche, que conforman el conjunto del centro urbano de Almería. Se generará un espacio de oportunidad para diseñar el ensanche marítimo que acompaña al Parque Nicolás Salmerón, que se convertirá en eje vertebrador de la nueva fachada de Almería "tocando el agua".

El actual viario del frente marítimo debe ser reconfigurado como calle urbana, con una vía rodada de baja velocidad, y disminuyendo su sección. Una calle urbana conectada transversalmente con la trama de la actual ciudad generando unas trazas que garantice la continuidad con el futuro "ensanche marítimo". El protagonista debe ser el peatón, para lo cual es necesario desarrollar un estudio de movilidad integral de la ciudad, ponderando las redes estructurantes de Almería y el rol de sus conexiones con el hinterland del puerto, la A7, Aguadulce, Gata... Esta es la estrategia a la que hoy día se están enfrentando todas las ciudades del mundo.

La formalización de este "Ensanche Marítimo" ofrece múltiples modelos funcionales, desde generar un gran parque habitado salpicado de dotaciones culturales, sanitarias, ocio, etc. hasta la creación de un nuevo barrio, prolongación del existente, con usos mixtos.



El desarrollo de este área depende de la decisión del Puerto y su previsión de traslado de la Estación Marítima al Muelle de Pechina.

La ciudad tiene que aportar un programa de necesidades para justificar como debe desarrollarse este futuro ensanche de ciudad.

El Casco Histórico necesita de un proceso de regeneración pero a pesar de ello, es un casco urbano atractivo.

La presión sobre las ciudades históricas pasa por dos periodos muy diferenciados que se repiten sistemáticamente en todas las ciudades. Primero se abandonan los cascos históricos, ocupando las periferias. Posteriormente los centros históricos recuperan su valor residencial y se regeneran. Hoy Almería se encuentra en el proceso de éxodo a la periferia y abandono del centro histórico, pero pronto se invertirá el proceso si esta operación puerto ciudad se consolida, aunque sea a medio o largo plazo. El Casco Histórico necesita de un proceso de regeneración, pero, a pesar de ello, es un casco urbano atractivo.

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

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

Una estructura urbana apoyada en las trazas existentes prolongándolas hasta el mar, generando un ensanche en continuidad, frente lo ocurrido en la nueva ciudad hacia Levante de la Rambla, garantizan generar un gran polo de actividad urbana presidido por un especial "Central Park" como es el Parque de Nicolás Salmerón, un verdadero Jardín Botánico. Son circunstancias que permiten ser optimistas de la regeneración del Centro de Almería como el mejor lugar en el que vivir.

La posibilidad de que Almería vuelva a" tocar el agua" reclama una profunda reflexión del cómo, por qué y para qué del ensanche del Casto Histórico. Aunque el desarrollo de este área depende del desarrollo de la actividad portuaria y de la decisión de la Autoridad Portuaria de traslado de la Estación Marítima al muelle de Pechina, la ciudad deberá aportar un programa de necesidades para justificar cómo debe desarrollarse este futuro ensanche de ciudad.

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

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







seguir el camino europeo o el de Renfe/Adif de utilizar este suelo con el doble propósito de resolver problemas habitacionales y generar recursos, de forma similar al caso del "Toblerone"?

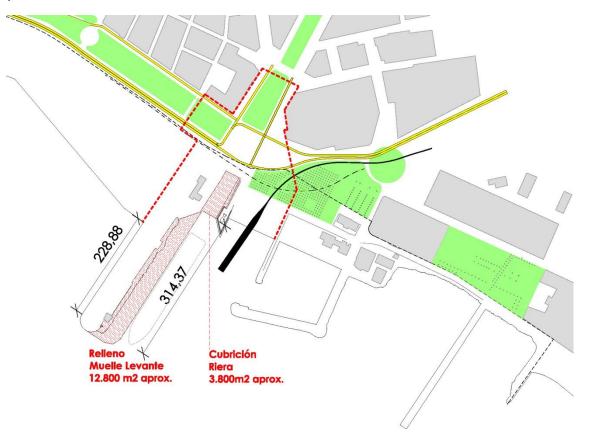
El camino elegido va a determinar la regeneración del Casco Histórico.

#### **5.- MUELLE DE LEVANTE**

Además de acoger las instalaciones administrativas de la Autoridad Portuaria y la torre de control del puerto, la actividad portuaria actual en el muelle de Levante se limita a las escalas de cruceros de tránsito. Se dispone así de un espacio de gran valor que ofrece la oportunidad de una actuación inmediata, algo que no debe desaprovecharse.

Sea cual sea su configuración, deben tenerse en cuenta las condiciones que impone el proyecto global del frente marítimo, de las que destacamos **la continuidad del conjunto** que se desarrolla desde la Playa de las Olas hasta el Zapillo y, en concreto, las actuaciones en el área de las Almadrabillas. Para ello resulta aconsejable prolongar la cubrición de la Rambla generando una antesala del muelle de Levante, con el doble objetivo de liberar un espacio para la conectividad Este-Oeste y canalizar la conexión con la ciudad en continuidad por la Alameda.

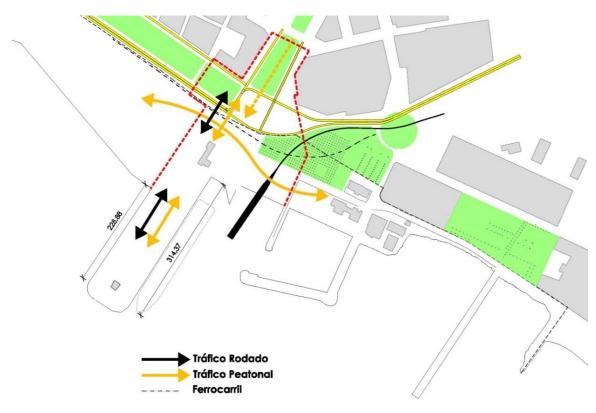
Se trata de una conectividad compleja, dado que es un punto neurálgico de tráfico propio de la ciudad y el que generará la actividad que se decida para el muelle de levante. será preciso realizar un estudio muy pormenorizado de este tráfico futuro de acuerdo con los usos acordados entre el puerto y la ciudad.











#### Claves a fomentar:

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

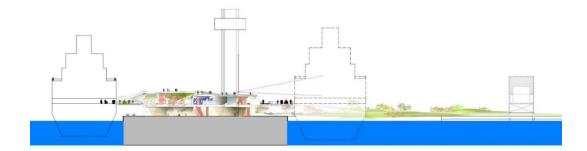
- Fomentar la transversalidad entre los muelles portuarios y las Almadrabillas para dar continuidad al futuro frente marítimo.
- Fomentar la conexión peatonal con la ciudad, configurando este espacio como una prolongación de la Rambla.

#### Elementos a determinar:

#### • Uso futuro:

- o ¿Es un centro multifuncional, estación de cruceros, centro de ocio, etc.?
- ¿Es un paseo público? Dispondría de puntuales focos de atracción que convertirían este espacio en un paseo de referencia, en continuidad con la Rambla, asomándose al mar, con las vistas singulares del Cable Inglés y la vista singular de la ciudad de Almería presidida por la Alcazaba.
- ¿Uso mixto?

- Cómo conectarlo con la ciudad: Para tomar esta decisión es imprescindible contar con un estudio de movilidad que tenga en cuenta los usos futuros. El futuro del tráfico y las soluciones acordadas para el acceso al puerto va a tener mucha repercusión en la cantidad de coches que circulen por la carretera Málaga-Almería.
- Necesidad de dotar de aparcamientos o no a esta zona.
- Determinación de volumetrías y alturas máximas, tomando como referencia el Cable Inglés. Lo que se construya en este área no debería competir con la singularidad de este Bien de Interés Cultural.











#### 6.- ALMADRABILLAS

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



Almería.Playa [Las Conchas] 1965

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

El Cable Inglés está en proceso de rehabilitación, es un BIC protegido y por tanto es indiscutible su conservación, convirtiendo las vías en un paseo peatonal de singulares vistas. Por otra parte, se están estudiando alternativas para darle contenido a los espacios de los cargaderos.

El Cable Francés hay que considerarlo igualmente en la solución elegida, más por su valor de referencia histórica que por sus valores arquitectónicos.



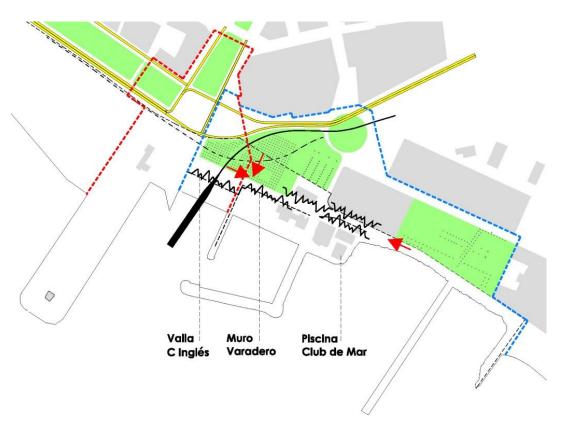
El Club de Mar hoy día crea una barrera difícilmente sostenible frente a toda esta operación puerto ciudad, ya que sería el único lugar en donde la ciudad no toca el agua.

Los muros del actual varadero del Club de Mar y sus instalaciones privadas son una barrera para que la ciudad toque el mar. Por tanto, el paseo marítimo se ve desviado del agua en esta zona y también constreñido entre edificaciones, haciendo el paseo prácticamente un pasillo. El parque de las Almadrabillas es un lugar totalmente desconectado y por tanto deshabitado. La Plaza de las Almadrabillas es en cambio más utilizada, más amable para el ciudadano y con un mayor potencial de mejorar su relación con el borde del agua.



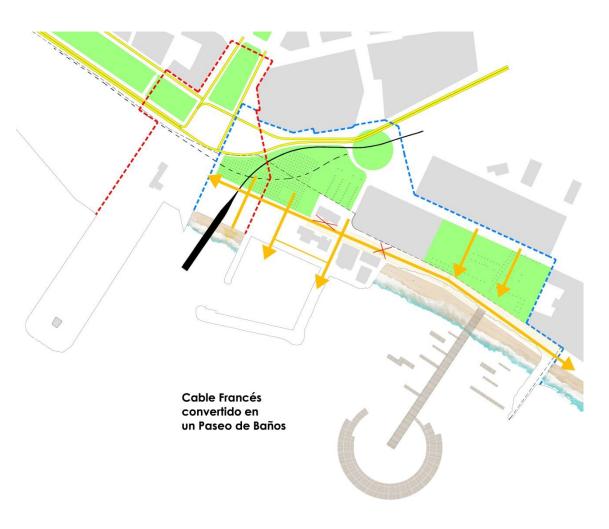






A corto plazo se podrían hacer intervenciones puntuales que mejoraran los espacios públicos, como el traslado del varadero, reconvirtiendo su espacio para uso ciudadano, la regularización del paseo interior, o abrir al público el muelle del Puerto Deportivo. A largo plazo debiera reordenarse el conjunto manejando dos supuestos: manteniendo el Club de Mar o no. El resto del espacio hasta el Zapillo reclama una reflexión sobre el carácter de zona de baños urbanos.













7



SISTEMA EDUCATIVO inmoley.com DE FORMACIÓN CONTINUA PARA PROFESIONALES INMOBILIARIOS. ©

# CURSO/GUÍA PRÁCTICA PUERTOS DEPORTIVOS

TURISMO INMOBILIARIO











## Índice

¿QUÉ APRENDERÁ?	_18
Introducción	_19
PARTE PRIMERA.	22
Puertos deportivos y el negocio turístico inmobiliario.	 22
Capítulo 1. Puertos deportivos y turismo inmobiliario.	_22
1. Puertos deportivos, puertos turísticos y turismo náutico	_ 22
<ul> <li>2. Los puertos deportivos y el desarrollo de actuaciones inmobiliarias</li> <li>Oportunidades de negocio derivados de la construcción de un puerto deportivo distintos implicados del sector.</li> </ul>	para los
Capítulo 2. El turismo náutico.	
1. Valoración y diversificación del turismo	
2. Política turística: El turismo Náutico	
3. Análisis del impacto social y el ambiental en puertos deportivos.	_31
4. Valoración económica del turismo náutico	_34
TALLER DE TRABAJO.	_36
¿Por qué son tan necesarios los puertos deportivos?	36
TALLER DE TRABAJO.	_39
El deporte náutico ya no es de elites, sino un complemento turístico.	39
TALLER DE TRABAJO	_42
Puerto interior o marina interior	<b>42</b> 42 42
TALLER DE TRABAJO	_44
La gestión y administración de los puertos deportivos y su efecto en el turism náutico	
1. La naturaleza de estas instalaciones de los puertos deportivos.	_ 44
2. La administración y gestión de los puertos deportivos que repercuten sobre desarrollo del turismo náutico.	
PARTE SEGUNDA.	_46
Los puertos deportivos españoles.	_46
Capítulo 3. Los Puertos Deportivos en España Puertos Deportivos -Amarres_ Andalucía	_ 46 _ 47 _ 47

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









Cataluña	49
Galicia	50 51
MurciaC. Valenciana	52
TALLER DE TRABAJO.	53
Los puertos deportivos y marinas en Andalucía.	53
TALLER DE TRABAJO.	62
Puertos deportivos de gestión directa en Andalucía.	62
TALLER DE TRABAJO.	_ 100
La costa malagueña. Una magnífica oferta de puertos deportivos, pero una g demanda insatisfecha.	
TALLER DE TRABAJO	_ 103
Planos de arquitectura del puerto deportivo de Chipiona (Cádiz).	103
Capítulo 4. ¿Cómo deben las Comunidades Autónomas planificar necesidades turístico portuarias?	
TALLER DE TRABAJO.	_ 107
Plan de puertos deportivos de Cantabria.	107
TALLER DE TRABAJO.	_ 172
Plan de puertos deportivos de Cataluña.	172
TALLER DE TRABAJO.	_ 191
Planificación portuaria en las CC.AA.	191
1. Planificación portuaria en las CC.AA. El ejemplo de la C. Valenciana.	191
2. Esquema de planificación	192
a. Plan Director de los Puertosb. Plan de Acción Territorial de los Puertos	192 192
3. Los criterios de planificación del Plan Director	
4. Objetivos del planeamiento.	
5. Satisfacción parcial de la demanda	194
6. La marina seca.	195
7. Soluciones a futuro.	196
TALLER DE TRABAJO	_ 200
Estudio económico del sector de puertos deportivos y clubes náuticos de Comunidad Valenciana.	
PARTE TERCERA.	_ 294
Marketing de puertos deportivos.	294
Capítulo 5. Marketing de nuevos productos turísticos a partir de un pue deportivo.	erto _ 294
1. El paquete turístico relacionado con la actividad náutica	294
2. Formas de comercialización.	296
3. El producto: alojamiento + náutica.	298
4. Planificación.	299

<sup>&</sup>gt;Para aprender, practicar.

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









TALLER DE TRABAJO	301
El Puerto de Benalmádena. Ejemplo de promoción turística.	301
Mirando al futuro: Las marinas en Venezuela.	320
Capítulo 6. El marketing en el sector náutico.	321
Capítulo 7. Desarrollo estratégico del marketing de puertos deportivos.	327
1. Imagen del sector	327
2. Segmentación del mercado	327
TALLER DE TRABAJO.	330
Los puertos deportivos tienen mucho riesgo. ¿Cómo minimizarlo?	330
Dirección estratégica de las empresas de los sectores relacionados con la náu Como minimizar el riesgo en sus inversiones.  Evolución general en los últimos cinco años Aspectos financieros	<b> 330</b> 332
Aspectos de personal	333
Aspectos de management y organización	
TALLER DE TRABAJO	
Internet se ha convertido en la fuente principal de información para elegir des Un ejemplo del Marketing online. Internet y redes sociales. El Plan de Mark Turístico de la Comunitat Valenciana.	eting
1. Plan de Marketing Turístico	335
2. Travel Open Apps para la distribución integral de la oferta turística	337
3. Perfil del viajero	337
4. Organización y tipo de viaje	337
5. Evolución de la oferta	338
6. Marketing online. Internet. Redes sociales.	338
7. Marketing online	339
8. IDS, GDS, AAVV/TTOO. Modelo de distribución entre mayoristas	339
9. Página web para el marketing turístico.	341
10. Blogs de promoción y marketing turístico.	341
<ol> <li>Vídeos e información en mapas de aplicación para móviles (googlem Geoportales.</li> </ol>	
12. Campañas en redes sociales. Facebook	343
PARTE CUARTA.	376
¿Por qué es tan difícil promover un puerto deportivo o una marina?	376
Capítulo 8. Examen práctico del puerto deportivo y la problemática de puntos de atraque.	
TALLER DE TRABAJO.	377
Aspectos legales del puesto de atraque.	377
1. El puesto de atraque es un inmueble.	377
2. Transmisibilidad del puesto de atraque.	378

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









3. Clasificación de los puntos de atraque en función de su titular.	379
a. En régimen de comunidadb. Persona jurídica	380 381
c. La «propiedad horizontal marinera»	381
4. Aspectos registrales en función de la titularidad.	
Comunidad romana	
Persona jurídicaPropiedad horizontal tumbada marinera	383 383
TALLER DE TRABAJO	
Estudios técnicos de un proyecto de puerto deportivo.	
1. Estudio de mercado náutico.	
2. Estudio de alternativas.	385
a. Emplazamiento del puerto	
b. Topología estructural de los diques	385
Diques de abrigo como diques en talud.	386
Formas de atraque	
3. Estudio de la viabilidad geográfica.	
Estudio de justificación de la demanda	387
Estudio de impacto ambiental, que incluya un estudio del fondo marino con esp	
zonas cercanas a praderas de fanerógamas.	387
Estudio de dinámica litoral: especialmente importante en las zonas cercanas a 387	a playas continuas
Estudio económico-financiero.	387
Estudio de alternativas que tengan en cuenta posibles actuaciones en z	
protección.	387
Estudio hidrológico en el caso de marinas interiores.	
4. Distribución de la flota	
5. Topografía y batimetría.	
6. Análisis de clima marítimo.	388
7. Propagación del oleaje.	388
8. Dimensionamiento de las obras de abrigo y de las obras interiores	
9. Análisis de la dinámica litoral.	388
10. Distribución de la superficie terrestre.	388
11. Estudio de viabilidad económica-financiera	388
12. Estudio de impacto ambiental.	388
13. Diseño de las obras.	388
a. Obras de abrigo	389
b. Obras de atraquec. Dragados	389 389
d. Pavimentación	389
e. Balizamiento	
14. Servicios prestados en el puerto deportivo.	
15. Accesos al puerto	390
a. Acceso terrestre	390
b. Acceso marítimo	
TALLER DE TRABAJO	
Estudio de impacto ambiental de puerto deportivo.	392









1. Identificación, y valoración de impactos  Identificación de impactos	
2. Acciones del proyecto de puerto deportivo que pueden generar impacto	
<ul> <li>Fase de construcción.</li> <li>Fase de explotación y presencia del puerto deportivo</li> </ul>	393
3. Descripción, y valoración de los efectos ambientales previsibles.	393
a. Obtención de los materiales necesarios para la construcción.	393
b. Construcción del Puerto Deportivoc. Plan de medidas preventivas, correctoras y compensatorias	394
c. Plan de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.	394
4. Programa de vigilancia ambiental	
a. Objeto del programa	396
<ul><li>b. Programa de vigilancia durante la ejecución de las obras</li><li>c. Programa de vigilancia durante la fase de explotación</li></ul>	
d. Emisión de informes	
TALLER DETRABAJO	
Estudio económico financiero de un puerto deportivo.	
Plan de obra	400
Presupuesto	400
Propuesta de clasificación del contratista	400
Propuesta de fórmula de revisión de precios	400
TALLER DE TRABAJO	401
afectado por el plan especial del puerto deportivo.  1. Estudio de viabilidad de un puerto deportivo.	402
a. Estudios parciales que componen el estudio completo de viabilidad de un puerto de	eportivo.402
Estudio urbanístico	
Estudio de la oferta      Fatudio de la demanda	
<ul><li>Estudio de la demanda</li></ul>	402 402
Estudio económico	
<ul> <li>Planificación económico-temporal (cash flow)</li> </ul>	402
Análisis de la inversión y su rentabilidad	
b. Fases del estudio de viabilidad de un puerto deportivo.	402
Primera fase: Definición Inicial del producto o resultado del proyecto	
Tercera fase: Análisis de Rentabilidad.	403
2. Estudio económico-financiero.	403
3. Plan de inversiones de edificación y urbanización	
4. Análisis DAFO del plan especial del puerto deportivo.	
5. Evaluación de los riesgos.	
TALLER DE TRABAJO	
Estudio económico y financiero de un puerto deportivo. Caso real	
1. INVENTARIO DE ACTUACIONES.	408
1.1. Actuaciones Previstas.	408
2 PROGRAMA DE ACTUACIÓN	
<ul><li>2.1. Asignación de Actuaciones</li><li>2.2. Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria</li></ul>	408 408
3. EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES	408
PROGRAMADAS	408
4. ESTUDIO DE LA VIABILIDAD ECONÓMICO FINANCIERA DE DÁRSENA NAÚTICA DE EL PUERTO	EPORTIVA EI 408

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









4.1. Consideraciones previas.	
4.2. Introducción	408
4.3. Descripción de la actividad	
4.4. Hipótesis generales4.5. Plan de inversiones y costes financieros	408 408
4.6. Gestión de la Dársena Deportiva	408
4.6.1- Consideraciones previas.	408
4.6.2- Estructura de personal de la marina	408
4.6.3- Servicios portuarios a prestar para la dársena	408
4.6.4- Tarifas de la dársena deportiva	408
4.7. Gestión y alquiler de las superficies construidas.	408
4.7.1 - Consideraciones previas	408 408
4.7.2. Tarifas	408
4.8.1- Gastos de personal	408
4.8.2- Gastos por consumo	408
4.8.3- Otros gastos.	408
4.9. Cuadro de amortizaciones y gastos de reposición	409
4.9.1- Amortizaciones	409
	409 409
4.10. Tasas portuarias	
Urbanismo y puertos deportivos	420
Capítulo 9. Aspectos urbanísticos del sistema general portuario.	420
Los medios previstos en la Ley de Costas para integrar el puerto deportivo en la pla	
TALLER DE TRABAJO.	422
Licencia municipal de obras en el ámbito territorial de una concesión de puer	
estado.	422
estado TALLER DE TRABAJO	
TALLER DE TRABAJO	424 celona:
TALLER DE TRABAJO  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Baro integración del puerto en la ciudad	424 celona: 424
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Baro integración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.	424 celona: 424
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Baro integración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.	<b>424</b> celona: 424 424 425
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Baro integración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.	424 celona: 424 425 425 425 425
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Bardintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.	424 celona: 424 425 425 425 425 425 426
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.	424 celona: 424 425 425 425 425 426 426
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.	424 celona: 424 425 425 425 425 426 426 426
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.	424 celona: 424 425 425 425 425 426 426 426 426
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Bardintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.	424 celona: 424 424 425 425 425 426 426 426 426 427
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.	424 celona: 424 424 425 425 425 426 426 426 426 427
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Bardintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.	424 celona: 424 425 425 425 426 426 426 426 427
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.	424 celona: 424 425 425 425 426 426 426 426 427 428
TALLER DE TRABAJO.  Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.  PARTE SEXTA.  Localización y construcción de puertos deportivos.	424 celona: 424 425 425 425 426 426 426 426 427 428 428
Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.  PARTE SEXTA.  Localización y construcción de puertos deportivos.  Capítulo 10. Los problemas de construcción de puertos deportivos.	424 celona:
Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.  PARTE SEXTA.  Localización y construcción de puertos deportivos.  Capítulo 10. Los problemas de construcción de puertos deportivos.  1. Los problemas de protección en la construcción de puertos deportivos.	424 celona:
Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario. Usos del puerto. Entorno portuario. Condiciones de edificación. Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre. Necesidad de licencia municipal. Defensa del medio ambiente. Planes Especiales. Puertos deportivos.  PARTE SEXTA. Localización y construcción de puertos deportivos.  Capítulo 10. Los problemas de construcción de puertos deportivos.  1. Los problemas de protección en la construcción de puertos deportivos.  2. Las obras de protección	424 celona:
Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario. Usos del puerto. Entorno portuario. Condiciones de edificación. Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre. Necesidad de licencia municipal. Defensa del medio ambiente. Planes Especiales. Puertos deportivos.  PARTE SEXTA.  Localización y construcción de puertos deportivos.  Capítulo 10. Los problemas de construcción de puertos deportivos.  1. Los problemas de protección en la construcción de puertos deportivos.  2. Las obras de protección  3. Orientación general de las obras de protección	424 celona:
Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Bara integración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.  PARTE SEXTA.  Localización y construcción de puertos deportivos.  Capítulo 10. Los problemas de construcción de puertos deportivos.  1. Los problemas de protección en la construcción de puertos deportivos.  2. Las obras de protección  3. Orientación general de las obras de protección  4. Distancia de las obras a la playa  TALLER DE TRABAJO	424 celona:
Caso práctico de las ordenanzas del sistema general portuario de Barcintegración del puerto en la ciudad.  Sectores en el sistema portuario.  Usos del puerto.  Entorno portuario.  Condiciones de edificación.  Condiciones de edificación en la franja inmediata a la zona marítim-oterrestre.  Necesidad de licencia municipal.  Defensa del medio ambiente.  Planes Especiales.  Puertos deportivos.  PARTE SEXTA.  Localización y construcción de puertos deportivos.  Capítulo 10. Los problemas de construcción de puertos deportivos.  1. Los problemas de protección en la construcción de puertos deportivos.  2. Las obras de protección  3. Orientación general de las obras de protección  4. Distancia de las obras a la playa	424 celona: 424 425 425 425 425 426 426 426 426 427 428 428 428 429 430 431 433

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









Antecedentes administrativos	434
Marco jurídico	434
Delimitación de la zona de servicio portuaria	434
Objetivos y justificación de la necesidad de redacción del puerto	434
Estructura del	434
Diagnóstico actual del puerto	434
1. Situación geográfica del puerto	434
2. Condicionantes urbanísticos y territoriales	434
2.1. Plan de puertos e instalaciones náutico-deportivas	
2.2. Plan de acción territorial	434
2.3. Plan de acción territorial del litoral	434
2.4. Danu dal municipio	434
2.5. Concierto Previo de la Revisión del PGOU del Municipio	
2.6. Plan Especial Parque Marítimo de la Playa	434
2.7. Conclusiones del análisis de los Planes	434
3. Comunicación, accesibilidad, red viaria y aparcamientos	434
3.1. Comunicación exterior	434
3.1. Comunicación exterior	434
3.3. Reserva de aparcamientos	434
3.4. Conclusiones	434
4. Estado actual del puerto	434
4.1. Usos actuales del puerto	434
4.1. Osos accuales del puerto	
4.3. Ocupaciones de dominio público portuario	
4.4. Conclusiones.	435
Definición de la solución adoptada	
Distribución de los usos en el puerto	435
2. Use pertuarie. Zona pértuse deportive	435
2. Uso portuario. Zona náutico-deportiva	435
3. Usos complementarios	435
4. Tablas resumen	435
5. Aprobación, vigencia y modificación del plan	
4. Planos	435
Planos de información	435
Planos de propuesta	
Anexos	435
Estudio de la tasa de renovación de las aguas en la nueva dársena	435
Capítulo 11. Estructuras de las obras de protección.	460
1. Oleaje	460
2. Tipo de estructura	
3. El problema del bloque.	
TALLER DE TRABAJO	
Recomendaciones para el diseño de puertos deportivos.	
1. Ubicación	468
2. Estudios previos	468
3. Obras de abrigo.	
4. Canales de acceso	468
4.1. Criterios generales.	468
4.1.1. Recomendaciones en el diseño de curvas	468
4.1.2. Anchura de los canales de acceso	468
4.1.3. Calado del canal de acceso	
4.2. Bocana y secciones estrechas	
4.2.1. Anchura de la bocana.	
4.2.2. Calado de la bocana	468
4.2.3. Radios de giro	468
4.3. Canales interiores	468

<sup>&</sup>gt;Para aprender, practicar.

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









4.3.1. Anchura de los canales interiores.	468
4.3.2. Calado de los canales interiores	468
4.4. Canales de navegación	468
4.4.1. Anchura de los canales de navegación.	468
4.4.2. Calado de los canales de navegación	468
5. Dișeño de la dársena deportiva.	468
5.1. Área de reviro en la entrada	468
5.2. Área de maniobra entre los atraques.	
6. Zonas de atradue	468
6. Zonas de atraque6.1. Tipologías de atraque	468
6.2. Diseño y ordenación de las zonas de atraque	468
6.2.1. Disposición de los pantalanes, fingers y rampas	
6.2.2. Longitud de la línea de atraque	469
6.2.3. Embarcaderos	469
6.2.4. Calado de la línea de atraque. 6.2.5. Niveles de coronación de las obras de atraque	469
6.2,5. Niveles de coronación de las obras de atraque	469
7. Áreas de fondeo	469
7.1. Fondeaderos de anclaje al fondo.	469
7.2. Fondeaderos de boya y muerto.	469
SERVICIOS PRESTADOS POR EL PUERTO	469
Protección contra incendios.	469
Detección de incendios	469
Red de protección contra incendios.	
Instalaciones hidráulicas	469
Red de abastecimiento de agua potable	469
Red de saneamiento	469
Neu de dienaje de pluviales	469
Abastecimiento de energía eléctrica	469
Seguridad en las instalaciones eléctricas portuarias	469 469
Iluminación	469
Estación de abastecimiento de combustible	469
Sistemas de comunicación	469
Baños y duchas.	469
Zonas de estacionamiento de vehículos	
Varadero	469
Marinas secas.	469
MEDIDAS AMBIENTALES	470
MEDIDAS AMBIENTALES	470
Aguas residuales.	
Consumo de recursos	470
Consumo de energía eléctrica.	470
Consumo de agua	
Consumo de aguaGestión ambiental	470
Gestion ambientai.	470 470
Normas de referenciaPrincipales en el proceso de implantación de un sga	470
PREVENCION DE RIESGOS, SEGURIDAD HUMANA Y LUCHA CONTRA LA CONTA	AMINACIO
ACCIDENTALPrevención de riesgos. Seguridad y salud	
Medios de prevención y lucha contra la contaminación en instalaciones portuarias,	muelles
pantalanes y estaciones de suministro	470
Medios materiales	470
Medios humanos.	470
DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA LA TRAMITACIÓN DE NUEVAS INSTALACIONES L <b>ER DE TRABAJO.</b> _	
geniería de infraestructuras de puertos deportivos. Puertos deportivos: servi	
e instalaciones.	571
Servicios en los atraques.	3/2

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









Suministro de agua	_ 572
Saneamiento	_ 572
Recogida de residuos sólidos y aceites de desecho.	
Suministro eléctrico e iluminación	_ 572
Telefonía y televisión	_ 572
Servicios a las embarcaciones	_ 572
Suministro de combustible	_ 572
Varada y puesta a flote de embarcaciones	_ 572
Medios de varada	_ 572
Superficie destinada a varadero	_ 572
Almacenaje de embarcaciones en seco	_ 5/2
Talleres de reparación naval	_ 572
Servicios de carácter general.	_ 572
Aseos y duchas	_ 5/2
Plazas de aparcamientoProtección y defensa contra incendios	_ 5/2
Protección y defensa contra incendios	_ 5/2
Limpieza de las darsenas. Sistema de renovación de aqua abrigada	5/2
Seguridad	572
Servicios administrativos, salvamento, y comunicaciones.	_ 5/2
Oferta de establecimientos comerciales	_ 5/2
Capítulo 12. Puerto deportivo y la dinámica litoral.	624
1. El puerto deportivo y la dinámica litoral	624
2. Puertos deportivos derivados de la dinámica sedimentaria.	
a. Mantenimiento de los calados.	_ 626
1. Por transporte longitudinal del sedimento a lo largo del dique de abrigo.	
2. Por entrada directa del sedimento por el lado al que está abierta la bocana.	
3. Por entrada directa del sedimento en puertos o dársenas de bocana amplia.	
b. Mantenimiento de la estabilidad de las obras exteriores.	
c. Conservación de las playas próximas	_ 630
3. Precauciones en la elección del enclave.	_ 633
Conocimiento de la dinámica litoral	_ 633
Determinación exacta del emplazamiento	_ 633
Medidas contra el aterramiento de la entrada al puerto	
El by-passing	_ 635
TALLER DE TRABAJO	637
La responsabilidad por la construcción de un puerto que afecte al litoral.	_ 637
PARTE SÉPTIMA.	641
Aspectos legales en puertos deportivos.	641
Capítulo 13. Puertos deportivos.	
1. Antecedentes legislativos y concepto	_641
2. Titularidad de los puertos deportivos	_641
3. El sistema competencial de los puertos deportivos: para Comunidades Autónom y ayuntamientos.	
Capítulo 14. Las nuevas competencias autonómicas en puertos deportivos.	646
1. Legislación autonómica en materia de Puertos Deportivos	
2. Competencia autonómica sobre un puerto deportivo	
A	C 4 O
Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de A 648	\ndalucí
TALLER DE TRABAJO	650

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









Proyecto de la nueva Ley de puertos de Andalucía	650
<ol> <li>Mejora de los plazos concesionales para los puertos deportivos y instalaciones de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo destinadas prestación del servicio a las embarcaciones deportivas y de ocio.</li> <li>De 2042 a 2067</li> <li>Derecho transitorio para concesiones de puertos deportivos.</li> </ol>	<b>a la</b> 650651
<ol> <li>El problema de la indefinición en torno a la duración de las concesiones resp a la ley de costas estatal.</li> </ol>	
Asturias	
Baleares	
Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares.	656
TALLER DE TRABAJO	659
Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares	<b> 659</b> 664
Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.	
TALLER DE TRABAJO	667
El debate de las concesiones de puertos deportivos de Canarias tras la reforma Disposición transitoria 3ª de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puerto Canarias.  Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley de Puertos de Canarias.  Decreto 117/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de policía los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de Canarias.  Cantabria.  Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria	s de 667 y ejecució 669 y gestión c 707 771
TALLER DE TRABAJO	771
El caso cántabro. Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de noviembre, de Puerto	
Cantabria  • Las urbanizaciones marinas	
URBANIZACIONES MARÍTIMAS.	771 798
Cataluña.	806
Ley 10/2019, de 23 de diciembre, de puertos y de transporte en aguas marítimas y co 806	ntinentale
<ol> <li>Un tratamiento adecuado de la náutica deportiva, que sin duda es un elem dinamizador turístico.</li> </ol>	
2. Aplicar a los puertos deportivos un sistema de clasificación análogo al de establecimientos hoteleros.	
TALLER DE TRABAJO	808
Aspectos de ordenación territorial y urbanística de la Ley 10/2019, de 2 diciembre, de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales Categorías de puertos deportivos Zona de servicio portuaria Ordenación portuaria dentro de la zona de servicio Coordinación con el planeamiento urbanístico Plan director urbanístico portuario Obras en la zona de servicio portuaria	808 810 810 811 811
TALLER DE TRABAJO	
Aspectos ambientales de la Ley 10/2019, de 23 de diciembre, de puertos transporte en aguas marítimas y continentales.	
Evaluación ambiental estratégica de cada una de las actividades portuarias	





ı	
ı	
ı	
L	1000



potencial contaminante	814
2. Adaptación de las infraestructuras portuarias y para la mitigación del cambio climático	816
TALLER DE TRABAJO	
Decreto 130/2013, de 1 de agosto, por el que se regula la explo puertos deportivos y de las zonas portuarias de uso náutico competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia.	-deportivo de
TALLER DE TRABAJO	863
Plan Director de Portos de Galicia.	863
1. Plan Director de Portos de Galicia.	863
2. Proyecto de despliegue de marinas en Galicia.	864
3. Marinas secas	865
4. Medidas medioambientales.	
Murcia.  Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la R  Decreto-Ley 3/2020, de 23 de abril, de mitigación del impacto socioeco en el área de vivienda e infraestructuras de modificación de la Ley 3/199 Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.	onómico del COVID-19 96, de 16 de mayo, de
TALLLER DE TRABAJO	870
Murcia por el Decreto-Ley 3/2020, de 23 de abril, de mitigación socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructu País Vasco	<b>870</b> 901
Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País	
<ol> <li>Régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuaria de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco</li> </ol>	
<ol> <li>Régimen económico-financiero derivado de la utilización del do portuario y de la prestación de servicios portuarios.</li> </ol>	
3. Gestión portuaria, gestión integrada e intermodalidad de puertos	903
4. Planes especiales de ordenación portuaria	904
5. Construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca y conservación del dominio público portuario.	
<ol><li>Régimen jurídico de los puertos vascos. Infraestructuras porto náutico-recreativo.</li></ol>	
7. Concesiones de puertos vascos.	905
TALLER DE TRABAJO	907
Ley 2/2018, de 28 junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País especiales de ordenación portuaria la ordenación urbanística de Aspectos urbanísticos: ordenación y licencias. La gestión de deportivos. Servicios portuarios. Puertos deportivos bienes de do Régimen de los amarres. Actividades complementarias a los usos portuarios.  Decreto 236/1986, de 21 de Octubre, por el que se aprueba el Regla Portuarias.	e los puertos. e los puertos minio público. e propiamente907 mento de Actividades
Orden de 19 de octubre de 2017, de la Conseiera de Desarrollo	Económico e

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.









régimen de las concesiones de uso de plazas de amarre por titulare embarcaciones de recreo (BOPV de 8 de noviembre de 2017).	es de
C. Valenciana	980
C. Valenciana	980
TALLER DE TRABAJO	984
El debate de las concesiones de puertos deportivos valencianos tras la ref legal.	
<ol> <li>La reforma de los plazos de condiciones de la Ley 2/2014, de 13 de juni Puertos de la Generalitat.</li> </ol>	
2. La posibilidad de prorrogar hasta 50 años las concesiones administrativas clubes náuticos y el debate legal.  Decreto 123/2004, de 23 de julio, del Consell de la Generalitat, por el que se estable para el desarrollo de actuaciones en materia de puertos e instalaciones náutico-depor	985 ecen medic rtivas.988
Decreto 37/2002, de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano, por el que se establecer para la gestión de amarres de titularidad pública para embarcaciones deportivas er de gestión directa de la Generalitat Valenciana.	n los puert
PARTE OCTAVA.	_ 1010
Concesión y gestión de un puerto deportivo	1010
Capítulo 15. Cómo tramitar una concesión administrativa de un podeportivo.	
TALLER DE TRABAJO	_ 1010
La reforma de la Ley de costas y los puertos deportivos.  La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de reformade Costas.	ma de la L
TALLER DE TRABAJO.	
La ampliación del plazo de la concesión estatal de un puerto deportivo.	
TALLER DE TRABAJO.	
Caso práctico de tramitación de concesión administrativa para nuevos pu deportivos	ertos
TALLER DE TRABAJO	1019
Fórmula de la colaboración público-privada a 40 años. Puerto deportivo o Bajadilla en Málaga	_
TALLER DE TRABAJO	1022
Pliego de bases que regirán el concurso público para la selección del proye ulterior otorgamiento de una concesión administrativa que permita la ocupa construcción y explotación de un puerto deportivo	ecto y ación,
CAPÍTULO I: OBJETO DEL CONCURSO Y DISPOSICIONES GENERALES	1023
BASE SEGUNDA: ÓRGANO DE ADJUDICACIÓN DEL CONCURSO	1023
BASE PRIMERA: OBJETO DEL CONCURSO	1023
BASE CUARTA: PLAZOS	1023
BASE QUINTA: PROYECTO BASICO O DOCUMENTO TECNICO DE ADAPTACION	1023
BASE SEXTA: PROYECTOS CONSTRUCTIVOS  BASE SÉPTIMA: RÉGIMEN JURÍDICO Y CONDICIONES GENERALES  BASE SEXTA: PROYECTOS CONSTRUCTIVOS	1023
BASE OCTAVA: GARANTÍA DE LIBRE COMPETENCIA	1023
BASE OCTAVA: GARANTÍA DE LIBRE COMPETENCIA  BASE NOVENA: PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN  BASE DÉCIMA: TRIBUTOS Y GASTOS  BASE LINDÓCIMA: BLAZO DE LA CONCECTÓN	1023
BASE DÉCIMA: TRIBUTOS Y GASTOS	1023
BASE UNDÉCIMA: PLAZO DE LA CONCESIÓN	1023









BASE DÉCIMO SEGUNDA: CÁNONES DE LA CONCESIÓN	1023
BASE DÉCIMO SEGUNDA: CÁNONES DE LA CONCESIÓNCAPÍTULO II: DE LAS FORMALIDADES DEL CONCURSO	1023
BASE DÉCIMO TERCERA: INFORMACIÓN FACILITADA A LOS POSIBLES LICITADORES.	1023
BASE DÉCIMO CUARTA: REQUISITOS QUE HAN DE REUNIR LOS LICITADORES	1023
BASE DÉCIMO OUINTA: CONTENIDO DE LAS PROPOSICIONES	1023
SOBRE A) DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA	1023
A.1. Documentos que acrediten la personalidad del licitador:	1023
A.2. Documentación General:	
SOBRE B) DOCUMENTACIÓN TÉCNICA QUE HA DE PRESENTARSE PARA CADA PROYEC	TO: 1023
B.1. Documentación Técnica de las obras a realizar.	1023
B.1. Documentación Técnica de las obras a realizar.  PROYECTO BÁSICO DE PUERTO DEPORTIVO  CAPÍTULO I MEMORIA (MEMORIA DE ACTUACIONES A ACOMETER).	1023
CAPÍTULO I MEMORIA (MEMORIA DE ACTUACIONES A ACOMETER).	1024
CAPÍTULO II SOLUCIÓN TÉCNICA.	1024
CAPÍTULO II SOLUCIÓN TÉCNICACAPÍTULO III PROGRAMA DE TRABAJO	1024
CAPÍTULO IV PLANOS	1024
CAPÍTULO IV PLANOSCAPÍTULO V PRESUPUESTO	1024
DIRECTOR DE LA OBRA	1024
B 2 PROYECTO DE COMERCIALIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN	1024
DIRECTOR DE LA OBRA.  B.2 PROYECTO DE COMERCIALIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN  CAPÍTULO I ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO  CAPÍTULO II MIX COMERCIAL	1024
CAPÍTULO II MIX COMERCIAL	1024
SOBRE C) OFERTAOFERTA ECONÓMICA	1024
OFERTA ECONÓMICA	1024
BASE DÉCIMO SEXTA: ANUNCIO Y PLAZO DE PRESENTACIÓN DE LAS OFERTAS BASE DÉCIMO SÉPTIMA: FORMA Y LUGAR DE PRESENTACIÓN DE LAS OFERTAS	1024
BASE DÉCIMO OCTAVA: CRITERIOS QUE SERVIRÁN DE BASE PARA LA ADJUDICACIÓN	102 <del>4</del>
A. CRITERIOS PARA VALORAR LAS PROPUESTAS DE CONSTRUCCIÓN Y	
B CRITERIOS PARA VALORAR LAS PROPUESTAS DE CONSTRUCCION I	1024
B. CRITERIOS PARA VALORAR LA PROPUESTA ECONÓMICA	1024
BASE VIGÉSIMA DIMEDA. ACTO DE ADENTIDA DE LAS OFERTAS	1024
BASE VIGÉSIMO PRIMERA: ACTO DE APERTURA DE LAS OFERTASBASE VIGÉSIMO SEGUNDA: CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN Y VALORACIÓN DE OFERTAS.	1024
BASE VIGESIMO SEGUNDA: CLAUSULA DE EXCLUSION Y VALORACION DE OFERTAS. BASE VIGESIMO TERCERA: ADJUDICACIÓN DEL CONCURSO.	
BASE VIGESIMO TERCERA. ADJUDICACION DEL CONCORSO.  BASE VIGESIMO CUARTA: FACULTAD DE DECLARAR DESIERTO EL CONCURSO.	1024
BASE VIGESIMO CUARTA: PACULTAD DE DECLARAR DESIERTO LE CONCORSO	
TALLER DE TRABAJO	1043
Memorias económica-financieras e informes de valoración tienen por objeto de	efinir
y estimar la inversión o compromiso económico mínimo necesario para proc	
a la ampliación del plazo concesional.	1043
Capítulo 16. Gestión y concesión del puerto deportivo.	1058
1. Concepto y clases de gestión de un puerto deportivo.	
a. Gestión directa	1058
b. Gestión indirecta	1058
2. Reglamento de gestión de atraques o Reglamento de gestión de pu	
deportivoa. Conjunto de requisitos, principios y líneas de actuación o criterios aplicables al	1059
gestión propuestob. Análisis del contenido del modelo de gestión de atraques	1060
b. Análisis del contenido del modelo de gestión de atraques.	1063
c. Procedimiento de aprobación y competencia.	1064
TALLER DE TRABAJO	1066
Sistema de gestión de los puertos y régimen de concesiones.	
1. El sistema de gestión de los puertos españoles corresponde a la Administra	
del Estado y a las Comunidades Autónomas.	
2. El plazo de las concesiones portuarias	1066
El plazo máximo de las concesiones otorgadas en los puertos de interés general, com	
Estado, es de 50 años	1067









Plazo máximo en las Comunidades AutónomasCaso excepcional de Canarias	1067 1067
PARTE NOVENA.	
Formularios.	
Formulario.	
1. Modelo de reglamento de gestión de los atraques	
2. Caso real. Reglamento del Puerto Deportivo	
Ámbito de Aplicación.	1086
Çlases de Usuarios.	
Órganos de Gestión	1087
Director	1087
Acceso.	1088
Prestación de Servicios.	1090
Composición de la Zona de Influencia.	1091
Averías producidas por diversos elementos.  Movimientos.	1092
Garantías.	1093
Responsabilidades.	
AtraquesLimitaciones respecto a Actividades	1095 1099
Reclamaciones	1100
Servicio de Varadero. Grúas. Inspección Técnica de Buques, y Reparación a flote.	1100
Charters, Escuelas y otras Explotaciones.	
Plan de emergencia	
Tarifas	1104
Derechos y deberes. Infracciones y sanciones.	1105
3. Caso real. Reglamento General de Régimen Interior del Puerto Deportivo.	1107
SECCIÓN PRIMERA DISPOSICIONES GENERALES	1107
ARTÍCULO 1º OBJETO DEL REGLAMENTO.	1107
ARTÍCULO 2º ÁMBITO DEL REGLAMENTO.	1107
ARTÍCULO 3º DESTINO DEL PUERTO.  ARTÍCULO 4º DIRECCIÓN DEL PUERTO.	1107
ARTÍCULO 4º DIRECCIÓN DEL PUERTO	1107 1107
ARTÍCULO 6º INSPECCIÓN	1107
ARTÍCULO 7º USO DE LAS INSTALACIONES Y PASEO MARÍTIMO.	1107
ARTÍCULO 8º PETICIÓN DE SERVICIOS.	1107
ARTÍCULO 9º ACCESO AL PUERTO.	1107
ARTÍCULO 10º ACCESO AL FULRIO	1107
ARTÍCULO 11º DAÑOS FORTUITOSARTÍCULO 12º DAÑOS A LAS INSTALACIONES Y EMBARCACIONES	110/
ARTICULO 12º DANOS A LAS INSTALACIONES Y EMBARCACIONES.	1107
ARTÍCULO 13º RIESGO DE LOS PROPIETARIOS.	1107
ARTÍCULO 15º VIGILANCIA DE EMBARCACIONES Y EDIFICIOS.	1107 1107
ARTÍCULO 14ºCASOS DE EMERGENCIA.  ARTÍCULO 15º VIGILANCIA DE EMBARCACIONES Y EDIFICIOS.  ARTÍCULO 16º NO RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO.	1107
ARTÍCULO 17º RESPONSABILIDAD CIVIL.	1107
ARTÍCULO 17º RESPONSABILIDAD CIVIL. ARTÍCULO 18º VENTAS DE BARCOS. ARTÍCULO 19º RESPONSABILIDAD DE LOS USUARIOS VISITANTES.	1107
ARTÍCULO 19º RESPONSABILIDAD DE LOS USUARIOS VISITANTES.	1107
ARTÍCULO 20º RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS AJENAS A LA CONCESIONAR	A. 1107
ARTICULO 21º PROHIBICIONES.	$\frac{1107}{1100}$
ARTÍCULO 21º PROHIBICIONES.  ARTÍCULO 22º PUBLICIDAD.  ARTÍCULO 23º FACULTADES DE RESERVA.  ARTÍCULO 24º REGULACIÓN DE LA TITULARIDAD.  ARTÍCULO 25º CONCESIONARIO EXCLUSIVO.	1108
ARTÍCULO 23°- I ACOLIADES DE RESERVA.	1108
ARTÍCULO 25º CONCESIONARIO EXCLUSIVO.	1108
SECCIÓN SEGUNDA AMARRES.	1108
SECCIÓN SEGUNDA AMARRES.  ARTÍCULO 26º AMARRES DE USO PUBLICO TARIFADO.  ARTÍCULO 27º AMARRES V. SERVICIOS	1108
ARTÍCULO 27º AMARRES Y SERVICIOS.	1108









ARTÍCULO 28º TRASLADOS Y OPERACIONES EN LOS BARCOS.	1108
ARTÍCULO 28º TRASLADOS Y OPERACIONES EN LOS BARCOS.  ARTÍCULO 29º PRESENCIA DE LAS TRIPULACIONES.  ARTÍCULO 30º AUXILIO EN LAS MANIOBRAS.  ARTÍCULO 31º MEDIOS DE VARADA.  ARTÍCULO 32º CONSERVACIÓN Y SEGURIDAD DE LOS BARCOS.  ARTÍCULO 33º VELOCIDAD MÁXIMA Y NAVEGACIÓN INTERIOR.  ARTÍCULO 34º LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES.  ARTÍCULO 35º PUESTO DE AMARRE.  ARTÍCULO 36º LIBRO REGISTRO.  ARTÍCULO 37º OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS.	1108
ARTÍCULO 30º AUXILIO EN LAS MANIOBRAS.	1108
ARTÍCULO 31º MEDIOS DE VARADA	1108
ARTÍCULO 32º CONSERVACIÓN Y SEGURIDAD DE LOS BARCOS.	1108
ARTÍCULO 33º VELOCIDAD MÁXIMA Y NAVEGACIÓN INTERIOR	1108
ARTÍCULO 34º LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES.	1108
ARTÍCULO 35º PUESTO DE AMARRE.	1108
ARTÍCULO 36º LIBRO REGISTRO.	1108
ARTÍCULO 37º OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS.	1108
ARTICULO 38° DERECHOS DEL TITULAR DE UN CONTRATO DE CESIÓN DE DERECHO I	DE USO Y
DISFRUTE.	
ARTÍCULO 39º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PUESTO DE	
1108	
ARTÍCULO 40° CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFI	RUTE DEL
AMARRE	1108
AMARRE.  SECCIÓN TERCERA LOCALES COMERCIALES.  ARTÍCULO 41º  ARTÍCULO 42º PROYECTO DE DECORACIÓN.  ARTÍCULO 43º  ARTÍCULO 44º DECTINO DE LOCALES	1108
ADTÍCIII O 410 -	1100
ANTÍCULO 41°.	1100
ARTICULO 42°.º PROTECTO DE DECORACION.	1100
ARTÍCULO 440 DECTINO DE LOS LOCALES	1100
ARTÍCULO 44º DESTINO DE LOS LOCALES. ARTÍCULO 45º OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.	1109
ARTÍCULO 45° OFERACIONES DE CARGA I DESCARGA.	1109
ARTÍCULO 46° DEPÓSITO DE RESIDUOS. ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS ARTÍCULO 47° ALTAVOCES O APARATOS EMISORES DE MÚSICA Y MEGAFONÍA	1109
ARTÍCULO 48º PERMISOS ADMINISTRATIVOS. SEGUROS Y ALMACENAMIENTO DE N	
PELIGROSAS	1109
ARTÍCULO 49º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN LOCAL CO	MERCIAL.
1109	DUTE DEL
ARTÍCULO 50º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFI	TOTE DEL
EOCAL COMERCIAL.	1109
LOCAL COMERCIAL.  SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE.	1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º	1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS	1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.	1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.	1109 1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS. ARTÍCULO 54º	1109 1109 1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS. ARTÍCULO 54º ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS. ARTÍCULO 54º ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS. ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS. ARTÍCULO 54º ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS. ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA. ARTÍCULO 57	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
SECCIÓN CUARTA LOCALES-TALLERES, EXPOSICIÓN NÁUTICA Y ÁREA DE CARENAJE. ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS. ARTÍCULO 54º ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS. ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA. ARTÍCULO 57 SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTICULO 51°  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52° DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53° USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54°  ARTÍCULO 55° ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56° ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58° PAÑOLES.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTICULO 51°  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52° DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53° USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54°  ARTÍCULO 55° ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56° ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58° PAÑOLES.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTICULO 51°  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52° DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53° USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54°  ARTÍCULO 55° ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56° ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58° PAÑOLES.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTICULO 51°  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52° DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53° USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54°  ARTÍCULO 55° ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56° ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58° PAÑOLES.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTICULO 51°  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52° DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53° USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54°  ARTÍCULO 55° ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56° ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58° PAÑOLES  ARTÍCULO 59° ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60°  ARTÍCULO 61° DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62° TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTICULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º - CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISEI	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTÍCULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL.  SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES.  ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL.  SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS.  ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.  ARTÍCULO 67º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTÍCULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL.  SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES.  ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL.  SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS.  ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.  ARTÍCULO 67º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTÍCULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL.  SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES.  ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL.  SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS.  ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.  ARTÍCULO 67º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTÍCULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL.  SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES.  ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL.  SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS.  ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.  ARTÍCULO 67º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 54º  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTÍCULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES.  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES.  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL.  SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES.  ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL.  SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS.  ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS Y SU IMPUTACIÓN.  ARTÍCULO 66º CASOS ESPECIALES.  ARTÍCULO 68º IMPAGADOS.  ARTÍCULO 68º IMPAGADOS.  ARTÍCULO 69º RECLAMACIONES.  SECCIÓN NOVENA  ARTICULO 70º ADECUACIÓN DE LAS CESIONES DEL DERECHO DE USO A LA NO	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS. ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS. ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS. ARTÍCULO 54º ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS. ARTÍCULO 55º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA. ARTÍCULO 57 SECCIÓN SEXTA PAÑOLES. ARTÍCULO 58º PAÑOLES ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR ARTÍCULO 60º ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES. ARTÍCULO 61º DESTINO DE LOS PAÑOLES. ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL. SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES. ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL. SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS. ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS Y SU IMPUTACIÓN. ARTÍCULO 66º CASOS ESPECIALES. ARTÍCULO 67º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN. ARTÍCULO 68º IMPAGADOS. ARTÍCULO 69º RECLAMACIONES. SECCIÓN NOVENA ARTÍCULO 70º ADECUACIÓN DE LAS CESIONES DEL DERECHO DE USO A LA NO PORTUARIA VIGENTE.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109
ARTÍCULO 51º  SECCIÓN QUINTA USO DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 52º DEFINICIÓN DE TERRAZAS.  ARTÍCULO 53º USO DE LAS TERRAZAS.  ARTÍCULO 55º ASIGNACIÓN DE ESPACIOS.  ARTÍCULO 56º ALQUILER POR LA UTILIZACIÓN DE LA TERRAZA.  ARTÍCULO 57  SECCIÓN SEXTA PAÑOLES.  ARTÍCULO 58º PAÑOLES  ARTÍCULO 59º ASPECTO EXTERIOR  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 60º  ARTÍCULO 62º TRANSMISIÓN "INTER VIVOS" Y "MORTIS CAUSA" DE UN PAÑOL.  ARTÍCULO 63º CAUSA DE RESOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CESIÓN DEL USO Y DISFIPAÑOL.  SECCIÓN SÉPTIMA CAMPAÑAS PROMOCIONALES.  ARTÍCULO 64º CAMPAÑAS DE CARÁCTER GENERAL.  SECCIÓN OCTAVA PARTICIPACIONES EN GASTOS.  ARTÍCULO 65º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.  ARTÍCULO 67º CONTRIBUCIÓN A LOS GASTOS, PROCEDIMIENTO DE RECAUDACIÓN.	1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109 1109

<sup>&</sup>gt;Para aprender, practicar.

<sup>&</sup>gt;Para enseñar, dar soluciones. >Para progresar, luchar.















## ¿QUÉ APRENDERÁ?





- Puertos deportivos y el negocio turístico inmobiliario.
- Oportunidades de negocio derivados de la construcción de un puerto deportivo.
- La gestión y administración de los puertos deportivos.
- Marketing de nuevos productos turísticos a partir de un puerto deportivo.
- Estudio de impacto ambiental de puerto deportivo.
- Estudio económico financiero de un puerto deportivo.
- Los problemas de construcción de puertos deportivos.
- La responsabilidad por la construcción de un puerto que afecte al litoral.
- Aspectos legales en puertos deportivos.
- Cómo tramitar una concesión administrativa de un puerto deportivo.
- Reglamento General de Régimen Interior del Puerto Deportivo.







#### Introducción





El auge de la inversión inmobiliaria en puertos deportivos.

Los puertos deportivos se han revelado como una de las bases más solidas para fortalecer el turismo de calidad, ya sea residencial, de sol y playa o exclusivamente náutico.

La demanda ha dejado insuficientes los puertos deportivos actuales y ha favorecido un importante auge de las inversiones.

En febrero de 2020 operaban en España 292 puertos deportivos, con unos 131.100 puntos de amarre en total. Cataluña concentra el mayor número de amarres, con 29.311 en esa fecha, lo que supone el 22% del total, seguida de Andalucía y Baleares. Se estima que el 79% de los amarres son explotados por empresas privadas a través de contratos de concesión, mientras que el 21% restante son gestionados directamente por entidades autonómicas y autoridades portuarias titulares de los puertos.

Las promociones inmobiliarias especializadas como los puertos deportivos tienen una atracción particular en mercados de calidad y atraen a ciertos inversores.

La due diligence de la inversión inmobiliaria en puertos deportivos.

Pero comprar un inmueble en un puerto deportivo no es como comprar un apartamento en la playa. Cada puerto deportivo es único con respecto a su ubicación, diseño, mercado, servicios y operación. Dado que un puerto deportivo está junto al mar, estas propiedades son más susceptibles que otros bienes inmuebles a los daños causados por el entorno costero / marino. Por lo tanto, es esencial realizar la due diligence adecuada antes de invertir en una marina, independientemente del tipo y la calidad de la información que proporcione el vendedor.

Conocer las restricciones de permisos, plazos de la concesión de los puertos deportivos, ampliaciones de amarres, etc., reduce el riesgo de la inversión y proporciona un medio para validar la rentabilidad.









Es necesaria una due diligence adecuada que cubra todos los aspectos de ingeniería portuaria, urbanismo, medioambientales, regulatorios y económicos de la marina. La evaluación debe ser realizada por un equipo de consultores con experiencia específica del puerto deportivo en el diseño de ingeniería y el entorno regulatorio urbanístico y medioambiental.

Dado que el propósito de la due diligence es confirmar la viabilidad económica de la propiedad, el inversor necesita conocer los gastos e ingresos probables de la propiedad vinculados al mantenimiento del puerto deportivo. Comprender lo siguiente puede ayudar a predecir gastos e ingresos:

- costes de capital necesarios para realizar mejoras en la instalación o para cumplir con la visión prevista del inversor,
- costes de reparación y mantenimiento asociados con el mantenimiento de la instalación, tales como dragado e inspecciones periódicas de las estructuras,
- costes de operación y administración para administrar el negocio del día a día,
- ingreso previsto generado a partir de tasas,
- ocupación y cualquier fluctuación estacional.

El hecho de que exista un puerto deportivo en el lugar no significa que debería estar allí o que se diseñase correctamente cuando se construyó. Uno de los aspectos de diseño más importantes de un puerto deportivo es la capacidad de proteger los muelles y embarcaciones del oleaje y las fuertes corrientes.

Para confirmar que la instalación está adecuadamente protegida, un ingeniero debe realizar un análisis inicial del puerto deportivo. El análisis de los datos del viento, las olas y el nivel del agua proporciona la información necesaria para evaluar si los muelles están diseñados para las alturas de olas y orientados para una maniobrabilidad óptima de la embarcación.

El propósito de esta inspección es identificar y documentar el estado de las estructuras, estimar el alcance del daño y el deterioro, hacer recomendaciones y estimaciones de costes para reparaciones y mantenimiento requeridos, estimar la vida útil restante de las estructuras y hacer recomendaciones para el tipo y frecuencia de futuras inspecciones.

El diseño de la marina puede plantear limitaciones en el tamaño y tipo de embarcaciones que pueden atracar en la instalación y afecta a las futuras oportunidades de expansión. El potencial de expansión está influenciado por la ingeniería y el diseño y las condiciones ambientales / regulatorias que impactan directamente en la economía. El alcance de estas limitaciones debe evaluarse incluso si el inversor tiene la intención de mantener el puerto deportivo tal como está.





Ser propietario (inmobiliario o de amarres) en un puerto deportivo tiene oportunidades de crecimiento y expansión más valiosas que ser dueño de un puerto deportivo que presenta limitaciones para los futuros inversores.



La due diligence ambiental / regulatoria implica evaluar cualquier responsabilidad ambiental potencial o existente actualmente asociada con la propiedad de la marina y saber si las restricciones ambientales o regulatorias locales impiden futuras mejoras en las instalaciones de la marina.

\*

Los componentes ambientales incluyen calidad del agua, sedimentación, impactos en humedales, especies protegidas, vegetación protegida y contaminación de suelos y / o sedimentos marinos.

Los aspectos regulatorios incluyen la evaluación de la planificación y zonificación, permisos regulatorios, licencias requeridas, contratos, servidumbres y restricciones de navegación.

Un consultor del puerto deportivo debe realizar una descripción general del mercado para las instalaciones del puerto deportivo, incluso si la propiedad parece ser rentable y no hay planes para hacer cambios o expansiones.

Los costes de construcción asociados con la construcción de un puerto deportivo de pequeñas embarcaciones son caros y aumentan considerablemente cuando se trata de mega yates. Para estimar los costes de expansión o reurbanización, el consultor debe desarrollar diseños conceptuales para el mercado actual.

Los compradores deben conocer los costes de capital estimados para las mejoras, junto con las tasas y los costes operativos, antes de comprar una instalación.

De todas estas cuestiones se trata desde una perspectiva práctica y profesional en la guía práctica de puertos deportivos y turismo inmobiliario.







### PARTE PRIMERA.

Puertos deportivos y el negocio turístico inmobiliario.

### Capítulo 1. Puertos deportivos y turismo inmobiliario.





1. Puertos deportivos, puertos turísticos y turismo náutico.