



Melilla, a 20 de septiembre de 2023

DESTINATARIO

Sr. Director

Comité de Dirección

CERTIFICADO DE ACUERDOS ADOPTADOS EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA EN LA SESIÓN CELEBRADA EL 13 DE SEPTIEMBRE DE 2023

ASUNTO: Inicio de la tramitación de modificación sustancial de la ORDEN FOM/372/2016, DE 9 DE MARZO, que aprobó la modificación sustancial de la DEUP del Puerto de Melilla.

ACUERDO: Por medio del presente documento se certifica que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Melilla, en sesión de 13 de septiembre de 2023, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo que se reproduce literalmente (en los términos del acta de la sesión):

“La aprobación de la propuesta de modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Melilla e iniciar la tramitación de dicha propuesta de conformidad con lo establecido en el artículo 69 y 70 del TRLPEMM”.

**EL VICEPRESIDENTE
PRESIDENTE en funciones**

**EL SECRETARIO DEL CONSEJO
Fdo. Hipólito Marín Hortelano**

*Nota: El Acta que documenta la sesión del Consejo de referencia
Se encuentra pendiente de aprobación (Art. 19.5 in fine Ley
40/15, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público)*

Fdo. Manuel Ángel Quevedo Mateos

Avda. de la Marina Española, 4
52001 Melilla – España
Tel. 95 267 36 00
Fax 95 267 48 38

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



MODIFICACIÓN

SUSTANCIAL DE LA DEUP DEL PUERTO DE MELILLA

Junio 2023

Código seguro de Verificación : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...>

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



INDICE

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	4
LISTA DE FIGURAS	5
LISTA DE TABLAS	6
1 INTRODUCCIÓN	7
1.1 JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP).....	8
1.2 EL MARCO JURÍDICO DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)	14
1.2.1 <i>La tramitación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)</i>	14
1.2.2 <i>El contenido de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)</i>	16
2 ANTECEDENTES	17
2.1 ORIGEN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO DE MELILLA Y PRINCIPALES CONDICIONANTES	17
2.2 ORIGEN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO DE CHAFARINAS	18
2.3 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN EL PUERTO DE MELILLA.....	19
2.3.1 <i>Análisis histórico del planeamiento urbanístico del puerto</i>	19
2.4 DOCUMENTOS DE DELIMITACIÓN Y ZONIFICACIÓN DEL PUERTO DE MELILLA.....	21
2.4.1 <i>Antecedentes de los documentos de delimitación y zonificación</i>	21
2.4.2 <i>La delimitación actual de la zona de servicio. DEUP 2016</i>	23
3 ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO EN LA ACTUALIDAD	29
3.1 SITUACIÓN Y DATOS GENERALES.....	29
3.2 PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES	30
3.3 ACCESOS TERRESTRES	31
3.4 CONCESIONES Y AUTORIZACIONES	32
3.5 ÁREAS FUNCIONALES.....	40
3.5.1 <i>Área 1: Puerto comercial</i>	40
3.5.2 <i>Área 2: Puerto deportivo y equipamientos</i>	43
3.5.3 <i>Área 3: Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo</i>	46
3.5.4 <i>Área 4: Puerto de Refugio de las Islas Chafarinas</i>	48
3.6 TRÁFICO Y ACTIVIDADES PRINCIPALES	51
4 PREVISIÓN DE TRÁFICO Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES.....	55
5 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS	58
5.1 MODIFICACIONES PROPUESTAS	58
5.2 DESAFECTACIONES DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO	58
5.3 ACTUALIZACIÓN DE LA CARTOGRAFÍA GENERAL DEL PUERTO.....	62
5.3.1 <i>Adaptaciones puntuales en la asignación de usos a la realidad actual</i>	64
6 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	68
6.1 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN TERRESTRE DE LA ZONA DE SERVICIO.....	68



6.2	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS DE AGUA NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS USOS PORTUARIOS.....	68
6.3	PROPUESTA DE ÁREAS FUNCIONALES.....	69
6.4	PROPUESTA ASIGNACIÓN DE USOS.....	70
6.5	NECESIDAD DE ESPACIOS PARA LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	73

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Planos Información

PLANO 1. EMPLAZAMIENTO

PLANO 2.1 ZONA DE SERVICIO DEUP 2016. PUERTO DE MELILLA

PLANO 2.2 ZONA DE SERVICIO DEUP 2016. CHAFARINAS

PLANO 3.1 ZONA AGUAS PORTUARIAS DEUP 2016. PUERTO DE MELILLA

PLANO 3.2 ZONA AGUAS PORTUARIAS DEUP 2016. CHAFARINAS

PLANO 4.1. ÁREAS FUNCIONALES DEUP 2016. PUERTO DE MELILLA

PLANO 4.2. ÁREAS FUNCIONALES DEUP 2016. PUERTO DE MELILLA

PLANO 5.1. ASIGNACIÓN DE USOS DEUP 2016. PUERTO DE MELILLA

PLANO 5.2. ASIGNACIÓN DE USOS DEUP 2016. CHAFARINAS

PLANO 6. DETALLE MODIFICACIONES. PUERTO DE MELILLA

Planos Ordenación

PLANO 7.1. ZONA DE SERVICIO PROPUESTA. PUERTO MELILLA

PLANO 7.2. ZONA DE SERVICIO PROPUESTA. CHAFARINAS

PLANO 8.1 ZONA AGUAS PORTUARIAS PROPUESTA. PUERTO DE MELILLA

PLANO 8.2 ZONA AGUAS PORTUARIAS PROPUESTA. CHAFARINAS

PLANO 9.1. ÁREAS FUNCIONALES PROPUESTAS. PUERTO DE MELILLA

PLANO 9.2. ÁREAS FUNCIONALES PROPUESTAS. PUERTO DE MELILLA

PLANO 10.1. ASIGNACIÓN USOS PROPUESTA. PUERTO MELILLA

PLANO 10.2. ASIGNACIÓN USOS PROPUESTA. CHAFARINAS



LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Situación geográfica puerto de Melilla	29
Figura 2: Plano accesos terrestres del puerto de Melilla.....	31
Figura 3: Superficie concesionada del puerto de Melilla a fecha 2023.....	32
Figura 4: Plano situación actual Área 1	40
Figura 5: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 1.....	42
Figura 6: Plano situación actual Área 2	43
Figura 7: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 2.....	46
Figura 8: Plano situación actual Área 3	47
Figura 9: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 3.....	48
Figura 10: Plano situación actual Área 4	49
Figura 11: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 4.....	50
Figura 12: Evolución del tráfico del puerto de Melilla por forma de presentación (miles de toneladas)	51
Figura 13: Evolución del tráfico de pasajeros de línea regular del puerto de Melilla	52
Figura 14: Evolución del tráfico de pasajeros de crucero del puerto de Melilla	52
Figura 15: Evolución de la pesca fresca, del avituallamiento y del tráfico interior del puerto de Melilla (en miles de toneladas)	53
Figura 16: Evolución del tráfico de contenedores “lo-lo” del puerto de Melilla (en TEUs).....	54
Figura 17: Evolución del tráfico “ro-ro” del puerto de Melilla, tráfico acompañado y no acompañado (en UTIs).....	54
Figura 18: Tráfico histórico y previsión del puerto de Melilla por forma de presentación (en miles de toneladas)	55
Figura 19: Tráfico histórico y previsión de la línea regular del puerto de Melilla (en pax).....	56
Figura 20: Tráfico histórico y previsión de pasajeros de crucero del puerto de Melilla (en pax)	56
Figura 21: Tráfico histórico y previsión de la pesca, del avituallamiento y del tráfico interior del puerto de Melilla (en miles de toneladas).....	57
Figura 22: Plano de la Explanada de Santa Bárbara (Delimitación DEUP 2016).....	59
Figura 23: Plano del cargadero de mineral (tramo marítimo) (Delimitación DEUP 2016).....	60
Figura 24: Plano Puerto deportivo (Delimitación DEUP 2016).....	61
Figura 25: Tacón Ro-Ro en el muelle Nordeste.....	62
Figura 26: Ampliación del tacón Ro-Ro del muelle Espigón	63
Figura 27: Ampliación muelle de Ribera II	63
Figura 28: Explanada habilitada en la dársena de pesqueros	64
Figura 29: Muelle náutico deportivo del Real Club Marítimo	64



LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Comparación asignación de usos y superficies entre DEUP 2016 y la propuesta de modificación de la DEUP	11
Tabla 2: Asignación de usos y superficies. DEUP 2016	26
Tabla 3: Delimitación Zona de Aguas II (puerto de Melilla). DEUP 2016	27
Tabla 4: Concesiones vigentes a fecha 2023 en el puerto de Melilla	33
Tabla 5: Autorizaciones vigentes a fecha 2023 en el puerto de Melilla	38
Tabla 6: Muelles y atraques. Área 1	41
Tabla 7: Muelles y atraques. Área 2	44
Tabla 8: Muelles y atraques Área 4	49
Tabla 9: Delimitación Zona de Aguas II (puerto de Melilla)	69
Tabla 10: Resumen Modificaciones propuestas	71
Tabla 11: Asignación de usos. Propuesta modificación sustancial de la DEUP	72



1 INTRODUCCIÓN

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) es el instrumento que ha de determinar, entre otros extremos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos genéricos. Su contenido se define en el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011).

La función de la DEUP había sido desarrollada hasta la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPEP).

La vigente delimitación de la zona de servicio del puerto de Melilla y la correspondiente asignación de usos a efectos de la explotación portuaria se encuentra recogida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Melilla (en adelante DEUP 2016), aprobada por la Orden FOM/372/2016, de 9 de marzo.

La DEUP 2016 es la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Melilla, aprobado por Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio.

El presente documento consiste en la modificación sustancial de la DEUP 2016, con los siguientes objetivos principales:

- Desafectación del dominio público portuario de las instalaciones no necesarias para el desarrollo de la actividad portuaria.
- Actualización de la cartografía general del puerto.
- Adaptaciones y aclaraciones puntuales en la asignación de usos, para adecuarse al funcionamiento y la explotación actual del puerto.

No se contempla ningún cambio en la delimitación de las aguas portuarias, la pequeña variación en las superficies de las zonas de aguas portuarias es debida a la actualización de la cartografía general del puerto.

Se ha realizado la actualización de los espacios necesarios para que los órganos de las administraciones puedan ejercer sus competencias.

La nueva delimitación fija de una manera fidedigna las superficies terrestres y aguas que integran la Zona de Servicio del puerto de Melilla, con la documentación geográfica y cartográfica exigida por el Decreto 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España, es decir, adoptando el sistema de coordenadas ETRS89 (European Terrestrial Reference System 1989) como sistema de referencia geodésico oficial en España para la referenciación geográfica y cartográfica.

La propuesta de modificación de la DEUP está constituida por las siguientes partes o elementos principales:

- Memoria, que se compone básicamente de: antecedentes, incluyendo la vigente delimitación de la zona de servicio y su zonificación (DEUP 2016), objeto de la



propuesta, descripción del puerto actual, previsiones del tráfico portuario y propuesta de delimitación de espacios y usos portuarios.

- Planos, donde se incorpora la documentación gráfica de la propuesta, distinguiéndose entre los planos de información y los planos de ordenación.
- Anexos, donde se incluyen aquellos elementos que complementan la información necesaria, como informes previos, etc...

1.1 Justificación de la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)

La redacción del presente documento de modificación de DEUP, está básicamente motivada por las siguientes razones:

- **Desafectaciones de la zona de servicio**

Desafectación del dominio público portuario de las siguientes instalaciones no necesarias para el desarrollo de la actividad portuaria:

- En la explanada de Santa Bárbara: Concesión Endesa, Cargadero de Mineral (parte terrestre y parte marítima), Casa del Mar y viales anexos.
- Edificio de Locales puerto deportivo y aparcamiento anexo.

- **Actualización de la cartografía general del puerto**

Incorporación de los siguientes terrenos ganados al mar:

- Tacón Ro-Ro en el muelle Nordeste III.
- Ampliación del tacón Ro-Ro del muelle Espigón.
- Ampliación del muelle de Ribera II.
- Explanada habilitada en la dársena de pesqueros.
- Muelle náutico deportivo del Real Club Marítimo de Melilla.

La documentación geográfica y cartográfica se realiza según los requisitos exigidos por el Decreto 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España. Los nuevos planos están en el sistema de referencia de coordenadas ETRS89, esto supone unos ajustes menores.

Finalmente, se subsana el error de la documentación gráfica, en el área de 4 Puerto de refugio de las islas Chafarinas, donde no se incluía en la zona de servicio el faro de la Isla Isabel II.

- **Adaptaciones puntuales en la asignación de usos a la realidad actual**

Se propone realizar modificaciones en la asignación de usos en algunas zonas para adecuarse al funcionamiento y explotación actual en dichas zonas. En concreto:

Área 1



- Distinguir dos zonas de uso en la subárea de la Estación Marítima y terrenos adyacentes. La primera incluye la zona de maniobra, para la que se mantiene el actual uso mixto Comercial y Complementario; la segunda incluye la Estación marítima y los espacios anexos, que pasarían a tener el uso mixto Comercial, Complementario e Interacción puerto – ciudad.

En esta nueva subárea de la Estación Marítima y espacios anexos se incorpora el antiguo aparcamiento de la Estación Marítima. El Tínglado nº 5 y parte del muelle del Espigón (incluyendo el tacón ro-ro), que en la DEUP vigente está incluido en la subárea Puerto Comercial, pasan a formar parte de la subárea zona de maniobra.

- Por último, se modifica el uso de la zona de maniobra de los muelles de la dársena pesquera incluidos en el Área 1 para que tengan compatibilidad con el uso náutico deportivo. Todo este ámbito pasa a formar parte del Área 2.

Área 2

- Unificar las subáreas Dársena de pesqueros y Antiguo muelle de Santa Bárbara con el uso mixto Náutico–deportivo, Complementario e Interacción puerto-ciudad, eliminado el uso Pesquero de la subárea Dársena de pesqueros.

De esta nueva subárea Antiguo muelle de Santa Bárbara se segrega la toma de agua de Endesa que conforma una nueva subárea a la que se asigna el uso Complementario, y la plaza del mar que pasa a formar parte de la subárea del Cargadero de mineral.

- Añadir el uso Náutico–deportivo a la subárea del Cargadero de mineral, con lo que este ámbito pasa a tener el uso mixto: Comercial, Náutico–deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.
- Distinguir dos zonas de uso en la subárea de la Dársena de Embarcaciones Menores. La primera incluye el ámbito dedicado al tráfico de cruceros y a la que se asigna el uso mixto Comercial, Complementario y Náutico-deportivo. El resto de subárea se mantiene el uso mixto: Náutico-deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.
- Incluir en el Área 2 la zona de reserva portuaria de la playa de San Lorenzo, en la subárea Zona de cruceros, asignándole el uso Comercial, Complementario y Náutico-deportivo.

Área 3

- La zona de reserva portuaria de la playa de San Lorenzo deja de pertenecer a esta Área y se integra en el Área 2. Al Dique Sur se le asigna el uso mixto: Comercial, Complementario e Interacción puerto-ciudad.

Área 4

- Se mantiene los usos asignados: Comercial en muelles y costa y Complementario para la Antigua Vivienda autorizada a ICONA. Se subsana el error de no haber incluido el faro de Isla Isabel II al que se asigna el uso Complementario.



Como consecuencia de estas modificaciones se obtiene las superficies que se muestran en la Tabla 1.

La presente modificación, al suponer una alteración que afecta a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tiene el carácter de alteración significativa, es decir corresponde a una modificación sustancial, en virtud del artículo 70 del TRLPEMM.



Tabla 1: Comparación asignación de usos y superficies entre DEUP 2016 y la propuesta de modificación de la DEUP

Usos y superficies DEUP 2016 vs modificación sustancial							
Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)	Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)
DEUP 2016				Propuesta modificación sustancial DEUP			
Área 1: Puerto comercial	Puerto comercial	Comercial + Complementario	163.017,46	Área 1: Puerto comercial	Puerto comercial	Comercial + Complementario	150.655,14
	EM y terrenos anexos	Comercial + Complementario	55.367,67		Zona de maniobra	Comercial + Complementario	26.780,35
Estación Marítima y espacios anexo					Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad	42.942,98	
Área 2: Puerto deportivo y equipamientos	Dársena de pesqueros	Pesquero + Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	4.150,08	Área 2: Puerto deportivo y equipamientos	Dársena de pesqueros y antiguo muelle Santa Bárbara	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	18.478,00
	Antiguo muelle de Santa Bárbara	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	15.584,67				

Código seguro de Verificación : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront...>

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



Usos y superficies DEUP 2016 vs modificación sustancial

Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)	Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)
DEUP 2016				Propuesta modificación sustancial DEUP			
	Cargadero de mineral	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad	4.112,90		Cargadero de mineral (muelle) y plaza del mar	Comercial + Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	4.558,08
					se propone su desafectación	-	
	Explanada de Santa Bárbara	Complementario + Interacción puerto ciudad	31.239,25		se propone su desafectación	-	
					se propone su desafectación	-	
	Oficinas Autoridad Portuaria	Complementario	2.065,74		Oficinas Autoridad Portuaria	Complementario	2.065,74
	Dársena de embarcaciones menores	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	53.080,18		Dársena de embarcaciones menores	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	23.537,59
					Zona cruceros (incluye playa San Lorenzo)	Comercial + Complementario + Náutico deportivo	32.209,75
Área 3: Playas	Playa San Lorenzo	Reserva portuaria	18.398,41				

Código seguro de Verificación : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront...>

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



Usos y superficies DEUP 2016 vs modificación sustancial							
Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)	Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)
DEUP 2016				Propuesta modificación sustancial DEUP			
	Dique Sur	Comercial	14.263,84	Área 3: Dique Sur	Dique Sur	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad	14.263,84
Área 4: Chafarinas	Muelles y costa	Comercial	9.003,31	Área 4: Chafarinas	Muelles y costa	Comercial	9.003,31
	Antigua Vivienda autorizada a ICONA	Complementario	340,70		Antigua Vivienda autorizada a ICONA	Complementario	340,70
					Faro	Complementario	440,69
Total zona de servicio del puerto vigente			370.624,21	Total zona de servicio del puerto propuesta			326.156,91

Fuente: AT



1.2 El marco jurídico de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)

El TRLPEMM establece, en su artículo 69. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que las Autoridades Portuarias procederán a delimitar su zona de servicio a través de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

Este instrumento tiene dos objetivos precisos:

- La delimitación de la zona de servicio; y
- La asignación de los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

Entre los efectos jurídicos que puede producir la aprobación de una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, se encuentra que, en defecto de Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio, sirve de cobertura para la ejecución de obras de superestructura e instalaciones que puedan realizar las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia.

Asimismo, los artículos 75.3 y 81.2 de la Ley extienden los efectos de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en ausencia de Plan Especial, a las solicitudes de autorizaciones o concesiones que se efectúen, de forma tal que éstas tendrán que adaptarse o referirse al Plan Especial portuario o en su defecto a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

Además, conforme al artículo 72, solo podrá admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, etc, cuando dichos terrenos no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria; y siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Por lo tanto y conforme a la consulta realizada en 2023 a la Dirección General de Urbanismo de la Ciudad Autónoma, y en cumplimiento de lo estipulado en el Plan especial vigente, deberá formalizarse un convenio entre la Autoridad Portuaria y la propia Ciudad Autónoma en la que se establezca las condiciones de uso y las prestaciones a las que se comprometen para el futuro uso interacción Puerto-Ciudad y se justifique motivadamente porque éste es mejor instrumento que la desafectación de dichos terrenos.

1.2.1 La tramitación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)

La tramitación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se regula en el Artículo 69 del TRLPEMM. Dicha tramitación se puede resumir en los siguientes hitos:

1. El MITMA determina, en los puertos de titularidad estatal, una zona de servicio que incluirá espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva y aquellos que puedan destinarse a usos



vinculados a la interacción puerto-ciudad, a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2. El espacio de agua comprenderá *las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales.* Se subdividirá en dos zonas:
 - a. *Zona I: o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo*
 - b. *Zona II: o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas*
3. La Autoridad Portuaria elabora la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.
4. Una vez elaborado dicho expediente se ha de seguir el siguiente procedimiento administrativo:
 - a. La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la propuesta de DEUP.
 - b. Simultáneamente, la propuesta de DEUP se someterá a información pública por un plazo de 45 días para hacer alegaciones. La Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados, incorporará al expediente la documentación resultante y procederá a las oportunas modificaciones de la propuesta de DEUP.
 - c. La Autoridad Portuaria remitirá la propuesta de DEUP a Puertos del Estado. En el caso de informe negativo de Costas o si la Autoridad Portuaria no ha recogido sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a ambos a un periodo de consultas de un mes para contrastar posiciones y llegar a un acuerdo. En el caso de que dicho órgano no emita informe en el plazo máximo de un mes se entenderá que la propuesta es favorable.
 - d. Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, del Ministerio del Interior, del Ministerio de Economía y Hacienda y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses, entendiéndose en sentido favorable si transcurrido dicho plazo no se ha emitido informe.

Cuando la propuesta de DEUP incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, el informe del Ministerio de Economía será vinculante. También serán vinculantes, si la propuesta de DEUP incluye terrenos y bienes afecto al Ministerio del Interior o al de Defensa, los respectivos informes. Dicho trámite se realizará cuando proceda, simultáneamente con la solicitud del apartado d. Se entenderán como favorables



si no se emiten en dos meses ampliables en determinadas circunstancias a tres meses.

- e. Recibidos los informes o transcurrido el plazo máximo, Puertos del Estado emitirá informe y lo elevará, junto al expediente, al MITMA. En el caso de informe final de Costas desfavorable, Puertos del Estado lo hará constar expresamente y motivará las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.
 - f. Corresponde al MITMA la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.
5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.
 6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado en el acto de aprobación de la misma se debe publicar en el Boletín Oficial del Estado.

1.2.2 El contenido de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)

El Artículo 69.3 del TRLPEMM establece que la Delimitación de los Espacios y usos portuarios ha de incluir:

- *Definición exterior e interior del dominio público portuario*
- *Usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios*
- *Espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.*



2 ANTECEDENTES

2.1 Origen y evolución histórica del puerto de Melilla y principales condicionantes

Tanto de la ciudad como del puerto de Melilla existen referencias históricas, prácticamente ininterrumpidas, desde la época de los fenicios hasta la actualidad.

Aprovechando el abrigo natural que el promontorio rocoso sobre el que se asienta la ciudad le proporciona y el dominio de la ensenada definida por los cabos de *Tres-Forcas* y del *Agua*, el puerto de Melilla ha cumplido variadas funciones a lo largo de su historia: exportador de oro, hierro y perlas, en la época fenicia y romana, cabeza de puente hacia Europa, del Islam, abrigo de piratas berberiscos, plaza militar y presidio de la Corona española, salida de minerales de hierro y plomo, durante el Protectorado español en Marruecos, base de un intenso tráfico de pasajeros entre el Norte de África y Europa, en las últimas décadas, puerto abastecedor de Melilla y puerto deportivo.

Durante su larga historia, el puerto, y con él la ciudad, que vive al ritmo del puerto, ha experimentado profundas transformaciones.

Hasta el siglo XX, la ciudad se limita a un enclave fortificado, en torno al cual se desarrollan diversos tipos de arrabales, en general, son construcciones permanentes, mientras el puerto no es sino el aprovechamiento del abrigo natural que el promontorio rocoso proporciona.

El cambio hacia un puerto y una ciudad moderna tiene lugar a principios del presente siglo, impulsado por las nuevas condiciones que el Protectorado español en Marruecos supone para la explotación de los yacimientos minerales existentes en sus proximidades. El puerto de Melilla se erige como parte fundamental de la red de comunicaciones, esenciales para el desarrollo económico de Melilla y del norte de Marruecos.

De esta manera, en la primera década del siglo XX, tienen lugar en Melilla tres procesos simultáneos que cambiarán su fisonomía. Por una parte, la creación de un puerto moderno, basado en la construcción de un dique de abrigo de 267 metros de largo, una serie de muelles y explanadas y un dique Sur. Por otra la ampliación planeada de la ciudad fuera de las murallas, a través de los barrios de *Triana*, *Reina Victoria*, *del Carmen*, etc. Todo ello en el marco de la constitución y puesta en marcha de dos sociedades mineras, por una parte, la Compañía Española de Minas del RIF, que obtiene en arriendo la explotación de los yacimientos de mineral de hierro del monte *Uixan* y, por otra, la *Compañía Franco-Española* que obtiene la concesión de las minas de plomo del monte *Afra*, que construirán y utilizarán dos ferrocarriles para trasladar al puerto los minerales.

Con su época de mayor esplendor entre los años 30 y 40, pero prolongándose más allá del final de la época del Protectorado, el puerto de Melilla mantuvo así, durante muchas décadas, un perfil de puerto exportador de materias primas.

Durante ese período, se definen los rasgos fundamentales de la estructura e instalaciones portuarias del actual puerto de Melilla, que sólo en los últimos años comienza a modificarse para adaptarse a nuevas funciones. Primero al tráfico de pasajeros y, progresivamente, a la



entrada de mercancías de consumo y combustibles, así como a actividades náutico-deportivas, mientras, a partir de 1980, desaparece por completo su función exportadora de minerales y emerge una competencia directa con la entrada en funcionamiento en 1978 del Puerto de Beni- Enzar

Pero, junto al puerto, Melilla se ha convertido a lo largo del siglo XX en una ciudad moderna de tamaño medio, que plantea exigencias sobre el espacio litoral y sobre la zona de servicio. El puerto ha debido, por tanto, no sólo adaptarse a sus nuevas funciones, construyendo por ejemplo una Estación Marítima en 1970, edificios de aparcamientos, nuevas explanadas, dársenas deportivas, etc. sino hacerlo, compatibilizando la localización en la zona de servicio de actividades propiamente urbanas que, como los edificios de la Delegación de Gobierno, la Comisaría, e instalaciones como la Hípica, han ido reclamando la desafectación de ciertas áreas del dominio público portuario.

2.2 Origen y evolución histórica del puerto de Chafarinas

Las Islas Chafarinas fueron ocupadas por el ejército español el 6 de Febrero de 1848, en virtud de acuerdo del Consejo de Ministros de 26 de Junio de 1947, por el que se acordaba la ocupación e instalación de la guarnición. Fue Presidio auxiliar de Melilla cuya administración fue regulada por Instrucción de su majestad la Reina mediante Real Orden de 4 de Marzo de 1852 y Puerto Franco (junto a Melilla y Ceuta) por Ley de 18 de Mayo de 1863.

Estas Islas se han visto siempre afectadas por normas militares. Su utilización como Hospital, Presidio e incluso su calificación como Puerto Franco por Ley, de 18 de Mayo de 1863, no la hicieron perder su dependencia del Ministerio de la Guerra (hoy Ministerio de Defensa) que tradicionalmente ha asumido su administración y gestión. A su vez, las Islas Chafarinas fueron declaradas Refugio Nacional de Caza por Real Decreto 115/1982, de 17 de Abril. Además, en 1989 fue designada por la Comisión Europea como Zona de Especial Protección para las aves (ZEPA, DIRECTIVA DE AVES 79/409/CEE) y posteriormente, entró a formar parte de la RED NATURA 2000 (DIRECTIVA HÁBITATS 92/43/CEE.)

Las obras del Puerto de Chafarinas (concebido desde su inicio como Puerto de Refugio, según proyecto redactado por el Director de la Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas a finales de 1905), se comenzaron a ejecutar por el sistema de administración en enero de 1906 y por contrata el 30 de septiembre de 1907. Las obras con proyectos modificados, ejecutados posteriormente por administración, se terminarían en los años siguientes, en virtud de autorización concedida por Real Decreto de 7 de abril de 1911. Por Real Decreto de 16 de diciembre de 1910 la Junta de Obras de Puerto de Melilla (y Chafarinas) se pasó a denominar Junta de Fomento de Melilla, asumiendo la condición de delegada del Ministerio de Fomento en Melilla y las competencias derivadas de dicha condición, así como las propias de las Juntas de Obras de Puertos. Igualmente, junto a las obras de Chafarinas, la Junta de los Puertos de Melilla y Chafarinas construyó y mantuvo (con la excepción, entre otros, del período 1970 -1994) las señales marítimas existentes en las islas, concretamente el Faro de Chafarinas y las Balizas de las islas de Isabel II y del Congreso.



2.3 Planeamiento urbanístico en el puerto de Melilla

2.3.1 Análisis histórico del planeamiento urbanístico del puerto

A lo largo de su último siglo de existencia, en el que se realiza la inmensa mayor parte de la infraestructura actual, el puerto de Melilla se ha desarrollado mediante la redacción de proyectos de construcción, de mayor o menor alcance, pero siempre de carácter técnico-construtivo.

La reducida superficie de la ciudad y la importancia del puerto en la misma facilitó, desde sus orígenes, el diálogo puerto-ciudad en el desarrollo competencial de unas realidades que nacieron y se hicieron al mismo tiempo.

El eje puerto-frontera, constituido por la vía férrea de 1 metro y sus terrenos adyacentes, el antiguo taller de bloques en el centro de la ciudad y la titularidad de todos los terrenos por los que discurre la primera línea de viviendas del actual Paseo Marítimo puso bajo control portuario una parte privilegiada del desarrollo urbano de la ciudad. No obstante, a medida que dichos terrenos fueron agotando su vocación o conexión portuaria, fueron incorporándose a la ciudad, en una dialéctica puerto-ciudad, que ha continuado hasta nuestros días.

A partir de 1977, tras la aprobación por Orden Ministerial de la delimitación de la zona de servicio, el puerto y la ciudad, representados por sus respectivas instituciones, la Junta del Puerto y el Ayuntamiento, comienzan una serie de negociaciones sobre el destino de algunos terrenos de la zona de servicio, que no parecen susceptibles de un uso estrictamente portuario, que exigen la definición de sus futuros usos y condiciones de edificación, lo que, a su vez, reclama la formalización de algún documento de tipo urbanístico.

La historia de estos documentos urbanísticos se inicia en 1978, tras la visita a Melilla del Director General de Puertos y Costas en la que se acuerda la redacción de un Plan Especial para el área de la Explanada de San Lorenzo, un terreno de unas 90 hectáreas sobre el que gravitan multitud de expectativas urbanísticas, pero que está enclavado, en gran parte, en la recién delimitada zona de servicio.

El Plan Especial, redactado en diciembre de ese mismo año, se presenta para su aprobación al Ayuntamiento, sin embargo, se llegó a tramitar y el Ayuntamiento no procedió a su aprobación por lo que el documento quedó archivado.

En 1985 se produce la aprobación inicial del Plan General, que propone usos turísticos residenciales para los terrenos de la Explanada de San Lorenzo. La Junta del Puerto unas alegaciones solicitando se mantenga el uso de reserva para posible expansión del puerto, tal como se proponía en el Plan Especial de 1978.

El Ayuntamiento responde a las alegaciones de la Junta defendiendo sus posiciones y se producen una serie de negociaciones que culminarán con una propuesta de la Junta, en 1986, cediendo al Ayuntamiento determinadas parcelas de la Explanada para que, en el período máximo de diez años, proceda a la construcción de hoteles, aparthoteles o edificios



similares, corriendo por su cuenta la total urbanización del área y reservándose la Junta cierto control sobre la ordenación.

Todo ello lleva a que, finalmente, la Junta de Obras del Puerto acepte implícitamente los planteamientos del Plan General, aprobado definitivamente en 1987.

Dicho Plan General preveía cinco Planes Especiales dentro de la zona de servicio, pero ninguno de estos Planes Especiales llegar a aprobarse.

En 1995 se realiza la primera revisión y adaptación del Plan General del 1987, aprobándose por el Pleno de la Excm. Asamblea de la Ciudad Autónoma de Melilla en sesión extraordinaria celebrada el 5 de octubre de 1995 (en adelante Plan General de Ordenación 1995), y publicado en el Boletín Oficial de la Ciudad de Melilla del lunes 30 de octubre del mismo año.

El puerto como infraestructura, queda reflejado en el PGOU de Melilla de 1995 como Sistema General, en el que “sólo se podrán llevar a cabo las actividades, instalaciones o construcciones permitidas por la Ley 27/92, Plan Especial o, en su defecto, Plan de Utilización del Espacio Portuario”.

Como calificación particular:

- El conjunto de plataformas y muelles comerciales está calificado como Equipamiento Primario de Transportes y Comunicaciones, a excepción de la escollera del dique, que figura en los planos sin una calificación precisa.
- La parte situada al Norte del cargadero de mineral, incluido este y la Explanada de Santa Bárbara, a excepción de la central térmica de ENDESA y las pistas polideportivas, forma una Unidad de Actuación, la U-19.1, cuyo objetivo es la obtención de suelo para espacios libres, viario, infraestructuras básicas y equipamientos.
- La central térmica está calificada de equipamiento infraestructural y las dos pistas polideportivas de equipamiento institucional.
- La Explanada de San Lorenzo está incluida en la Unidad de Ejecución UE 19.2, cuyo objetivo es la construcción de instalaciones turísticas y residenciales.
- El puerto deportivo Noray, en construcción cuando se aprueba el Plan General, adosado a la parte Norte de la Explanada de San Lorenzo, en la que se ubica parte de su área de aparcamiento, está calificado como Equipamiento de Transportes y Comunicaciones.
- El conjunto de las playas, salvo una pequeña área de equipamiento, no tiene adjudicada ninguna calificación específica y figura en blanco en los planos.
- El Cargadero de mineral está afectado por la calificación de “Conjunto Histórico”, lo que implica su mantenimiento.

El Plan Especial de Ordenación Zonal y Funcional de la UE 19.2 “Explanada de San Lorenzo”, se redacta por los servicios técnicos de la Ciudad Autónoma y, sin que se hubieran formulado alegaciones por la Autoridad Portuaria, se aprueba definitivamente el 5



de junio de 1997. Paralelamente, por Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 9 de febrero de 1996, se producía la desafectación de los terrenos del dominio público portuario de *la Isla de Talleres, V Centenario y la Explanada de San Lorenzo*, con una superficie total desafectada de 107.395 m², cuyo origen eran terrenos ganados al mar, lo cual tuvo una extraordinaria importancia a los efectos de su posible integración en el patrimonio de la Autoridad Portuaria (Art. 49.4 de la Ley de Puertos del Estado).

Por su parte, la UE 19.1 “Explanada de Santa Bárbara” se desarrolla mediante un Plan Especial de Equipamiento Comunitario y Mejora de la Calidad Medio Ambiental, redactado por la Ciudad Autónoma, que se aprueba inicial y provisionalmente, en 1996, pero que se paraliza, posteriormente, ante las alegaciones de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria, en cumplimiento del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM, inicia la elaboración y formulación del Plan Especial de Ordenación del puerto de Melilla. Dicho documento tiene su aprobación definitiva por el Pleno de la Excm. Asamblea, en sesión extraordinaria celebrada el día 21 de julio de 2014 y publicado en el Boletín Oficial de la Ciudad de Melilla el martes 29 de julio de 2014.

Los objetivos principales del Plan Especial del Puerto de Melilla son:

- *La previsión y programación de las obras de ampliación, protección del puerto a partir de las prescripciones del proyecto en tramitación del Plan Director.*
- *Distribuir la zona de servicio en los distintos ámbitos o zonas según los usos previstos en el PUEP.*
- *Fijar los parámetros urbanísticos, condiciones y características de las edificaciones y construcciones (volumen, altura, etc.) que permita un óptimo funcionamiento de las actividades portuarias y garantice la evolución y adaptación a las futuras exigencias de la función portuaria.*
- *Ordenación de la red interna de transporte y comunicación viaria y su conexión con los restantes sistemas generales.*
- *Ordenación de las actuaciones Puerto-Ciudad Autónoma.*
- *Fijar las medidas de protección del Medio Ambiente y del Patrimonio Histórico Artístico.*
- *Establecer normas orientativas sobre los usos comunes generales (pesca, paseos, práctica deportiva, actuaciones culturales, etc.).*

2.4 Documentos de delimitación y zonificación del puerto de Melilla

2.4.1 Antecedentes de los documentos de delimitación y zonificación

La primera delimitación de la zona de servicio del puerto de Melilla data del seis de mayo de 1936 y se realizó por Orden de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos. Un posterior intento de adaptación de la zona de servicio al desarrollo del puerto, tras las



décadas de máxima exportación de mineral de hierro, en 1964, no llegó a prosperar, manteniéndose la de 1936 durante más de cuarenta años.

La segunda delimitación, o primer reformado, de la zona de servicio del puerto de Melilla entra en vigor el quince de julio de 1977, mediante una Orden Ministerial de la Dirección General de Puertos y Costas.

Esta delimitación pronto quedó obsoleta y resultó insuficiente, sobre todo, debido a las expectativas de desarrollo urbano que generaban áreas como la Explanada de San Lorenzo, un amplio relleno que nunca llegó a tener una utilización definida. De ahí que, en 1987, la Junta del Puerto pusiera en marcha un nuevo procedimiento de reformado de la zona de servicio (el núm. 2) que, sin embargo, no llegó a aprobarse.

En 1997 la Autoridad Portuaria de Melilla suscribió con el Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid, un contrato para la redacción del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Melilla. Documento que fue aprobado provisionalmente con fecha 30 de mayo de 2000.

Posteriormente, el texto fue modificado por acuerdos del Consejo de Administración de fecha 9 de mayo de 2001, 20 de octubre de 2001, 16 de mayo de 2002 y, finalmente aprobado, por acuerdo de 7 de noviembre de 2003.

El texto acordado el 7 de noviembre de 2003 y los sucesivos informes fueron remitidos a Puertos del Estado para su información y posterior envío al Ministerio de Fomento para su aprobación.

La entrada en vigor de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, el tiempo transcurrido desde la presentación del trabajo inicial, las sucesivas y múltiples modificaciones sufridas hicieron necesaria la revisión, actualización y adecuación del texto inicial y la presentación de un nuevo texto del Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de puerto de Melilla (PUEP 2010) fue aprobado por Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio, de acuerdo con lo previsto en Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

En el PUEP 2010 se asignaban los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y se delimitaba la zona de servicio del puerto, pero sólo establecía una Zona I de las aguas, justificándolo en la continuidad de la morfología general de la ensenada de Melilla y en la validez de la anterior definición de las aguas interiores o abrigadas, realizada en 1967. (O.M. de 23 de diciembre de 1966 (BOE, 27/1/1967).

La necesidad y obligación legal de establecer una Zona II de las aguas, llevó a que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Melilla, en sesión celebrada el 16 de septiembre de 2009, acordó el establecimiento de la citada zona.

Dicho acuerdo fue ratificado el 20 de diciembre de 2010, aprobándose igualmente el inicio del expediente de modificación del PUEP 2010 para la delimitación de la referida Zona I.



Cabe señalar aquí que durante el transcurso de este tiempo se aprobó la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general y posteriormente se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (publicado en el BOE de 20 de octubre de 2011).

A partir de este momento la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) pasaba a ser el instrumento para determinar el límite de la zona de servicio del puerto y los usos genéricos, función que hasta el momento había sido desarrollada por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP).

Así pues, el procedimiento seguido para la tramitación de la modificación del PUEP 2010 fue el establecido en el artículo 70 TRLPEMM, para las modificaciones sustanciales, habida cuenta que el establecimiento de esta zona de aguas suponía una alteración significativa tanto de los límites de la zona de servicios como de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos.

Asimismo, también se hacía necesario proceder a su adaptación a lo dispuesto en los arts. 69 y 70 de TRLPEMM, que suponía, en general, el cambio de denominación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, la actualización de las referencias existentes en el texto a la legislación actualmente vigente, la adaptación de la definición y denominación de los usos asignados en el conjunto de la zona de servicio del puerto a lo establecido en el TRLPEMM y la determinación, de acuerdo una vez más con dicho texto, de los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer sus competencias.

Consecuencia de lo anterior, se redactó el texto de Adaptación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Melilla como Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Melilla.

La modificación sustancial del PUEP se aprobó por la Orden FOM/372/2016, de 9 de marzo, conformando la DEUP 2016, documento vigente actualmente y que se describe en el siguiente apartado.

2.4.2 La delimitación actual de la zona de servicio. DEUP 2016

Como ya se ha dicho, la vigente delimitación de la zona de servicio del puerto de Melilla y la correspondiente asignación de usos a efectos de la explotación portuaria, se encuentra recogida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Melilla (DEUP 2016), aprobada por la Orden FOM/372/2016, de 9 de marzo.

La DEUP 2016 es la modificación sustancial del PUEP 2010, aprobado por Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio.

La DEUP se redactó fundamentalmente por los siguientes motivos:



- Nueva delimitación de la zona de aguas y la desinfectación y exclusión de la Zona I de aguas del puerto de Melilla de las zonas de baño de las playas de la Hípica, Hipódromo y Cárabos.
- Incorporación por primera vez en la historia del puerto de Melilla una Zona II de aguas con las siguientes coordenadas geográficas (Datum ETRS89):
 - P1: 35° 17' 3,69'' N; 2° 55' 17,85'' W.
 - P2: 35° 17' 57,03'' N; 2° 54' 43,98'' W.
 - P3: 35° 18' 24,49'' N; 2° 55' 40,10'' W.
 - P4: 35° 18' 24,50'' N; 2° 55' 47,70'' W.
 - P5: 35° 17' 38,54'' N; 2° 55' 54,91'' W.
 - P6: 35° 17' 37,13'' N; 2° 55' 56,00'' W.

Por otra parte, la Orden FOM/372/2016, de 9 de marzo, de acuerdo con lo dispuesto en la Disposición Transitoria Sexta del TRLPEMM, adaptó las determinaciones del PUEP (Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio), a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 del referido texto legal.

En concreto, la adaptación del PUEP 2010 a DEUP supuso los siguientes cambios:

- a. Substituir la denominación de Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Melilla por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Melilla.
- b. Actualizar los apartados del Punto 1 del documento, correspondientes a la introducción del mismo.
- c. Mantener en su redacción original los apartados 2 y 3, correspondientes a los capítulos relativos a los "Antecedentes" y al "Análisis de la zona de servicio en la actualidad".
- d. Adaptar la denominación de los usos asignados en las distintas áreas del puerto, a lo establecido en los artículos 3 y 72 del TRLPEMM, distinguiéndose claramente entre aquellos usos admitidos dentro de la zona de servicio portuario que tienen, de acuerdo con los artículos 3.6 y 72.1 del TRLPRMM, un carácter marcadamente portuario y aquellos que pueden ser considerados usos vinculados a la interacción puerto ciudad.

En este sentido, aunque los usos de interacción puerto-ciudad no se mencionan expresamente en el PUEP 2010, es evidente que estos se encontraban incluidos dentro de algunos de los usos complementarios contemplados en el texto.

Así pues, en el documento de adecuación o adaptación, en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria sexta del TRLPEMM, se identifican las áreas en las que el PUEP 2010 que admiten usos vinculados a la interacción puerto ciudad si bien, sólo en aquellos espacios donde no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.



En el caso del puerto de Melilla estos usos se limitan al Área Funcional 2, Puerto Deportivo y equipamientos, dentro de la cual se encuentran terrenos que han perdido su vocación portuaria como es el caso de la Explanada de Santa Bárbara, o la Galería de Servicios del Cargadero de Mineral .afectadas a una antigua concesión de la que era titular la Cía. Española de Minas del Rif y posteriormente Embarques y Transportes del Rif (O.M de 8.01.1972), destinada a Cargadero de Mineral hasta 1980 que se usó por última vez, precisamente el día 3 de julio de dicho año en que se embarcaron 6. 700 toneladas de hierro para la firma Phillips Brothers de Inglaterra en el buque griego Lagada Bay.

Estos espacios se destinaban en el PUEP a usos complementarios portuarios, pero también a servicios básicos para la ciudad como la Central de Endesa, equipamientos culturales, administrativos, institucionales y otras actividades comerciales complementarias, tanto portuarias como no portuarias.

Igual ocurre con ciertos espacios de la Dársena de embarcaciones menores (Puerto Deportivo) con una vocación indiscutible, principal y preponderante de uso náutico deportivo pero integrando zonas de ocio, restauración, servicios, parking, etc., es decir, de usos comerciales no exclusivamente asociados a dicho tráfico, que no solamente no perjudican globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario sino que lo potencian y complementan, permitiendo una explotación más rentable de dichos espacios.

En cuanto a la estructura de la DEUP 2016, este documento conserva la estructura del PUEP 2010, reproduciendo algunos de los apartados del mismo.

Como en el caso del PUEP se estructuraba en una memoria y la documentación gráfica.

El apartado 5 contiene la propuesta y justificación de utilización y de delimitación.

En cuanto a la propuesta de asignación de usos, la DEUP 2016, de conformidad con el art. 72.1 del TRLPEMM considera los siguientes usos portuarios:

- Usos Comerciales
- Usos Pesqueros
- Usos Náutico-deportivos
- Usos Complementarios o auxiliares
- Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad

Para asignar los usos a las diferentes áreas y zonas del puerto la DEUP 2016 parte del análisis de cada área, corregido mediante el trabajo de encaje con las áreas vecinas y con el entorno urbano o territorial y por otro lado del análisis de las previsiones de desarrollo portuario.

La asignación de usos se reproduce en el plano 10 (puerto de Melilla) y en el plano 11 (Chafarinas)

En la siguiente tabla se muestra el resumen de las superficies asignadas a cada uno de los usos.



Tabla 2: Asignación de usos y superficies. DEUP 2016

Usos y superficies DEUP 2016			
Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)
Área 1: Puerto comercial	Puerto comercial	Comercial + Complementario	163.017,46
	EM y terrenos anexos	Comercial + Complementario	55.367,67
Área 2: Puerto deportivo y equipamientos	Dársena de pesqueros	Pesquero + Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	4.150,08
	Antiguo muelle de Santa Bárbara	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	15.584,67
	Cargadero de mineral	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad	4.112,90
	Explanada de Santa Bárbara	Complementario + Interacción puerto ciudad	31.239,25
	Dársena de embarcaciones menores	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	53.080,18
	Oficinas Autoridad Portuaria	Complementario	2.065,74
	Área 3: Playas	Playa San Lorenzo	Reserva portuaria
Dique Sur		Comercial	14.263,84
Área 4: Chafarinas	Muelles y costa	Comercial	9.003,31
	Antigua Vivienda autorizada a ICONA	Complementario	340,70
Total zona de servicio del puerto vigente			370.624,21

Fuente: AT en base a la DEUP vigente

La delimitación de la zona de servicio, que se establece en este mismo apartado 5, no es sino la consecuencia directa de la propuesta de utilización, es decir la delimitación se traza contorneando las superficies necesarias para los distintos servicios.

La delimitación de la zona de servicio se establece en los planos 7 (puerto de Melilla) y 8 (Chafarinas).

Tal y como establece la DEUP 2016, tanto la propuesta de utilización, como su consecuencia, la delimitación responden a un modelo de aprovechamiento portuario de la ensenada de Melilla teniendo en cuenta su entorno que, sucintamente, se concreta en:

- *Mantener las cinco dársenas y los seis muelles actualmente operativos, promoviendo la concentración de las actividades comerciales.*
- *Consolidar el área portuaria-deportiva y de ocio, que actúa como transición entre el puerto comercial y el centro urbano.*



- Mantener dentro de la zona de servicio las actuales oficinas de la AP.
- Reservar espacios para el resto de administraciones públicas.
- Mantener como reserva portuaria una parte de la playa de San Lorenzo, desafectando el resto de la misma, así como las playas de los Cárabos, Hipódromo e Hípica.
- Mantener dentro de la Zona de Servicio del puerto las infraestructuras del Dique o Espigón Sur.
- Se encuentran afectados a la AP los espacios destinados a señales marítimas que se encuentran fuera de la Zona de Servicio del puerto.
- Mantener dentro de la Zona de Servicio el Puerto de Chafarinas y sus instalaciones anexas.
- Adecuar la distribución de usos al Plan de Protección del puerto.
- Delimitar un espacio de agua exclusivo de zona de baño entre las playas del Dique Sur y el espigón del Puerto Deportivo, con una anchura de 200 m.

La descripción y justificación de la zona de servicio terrestre se incluye en el apartado 5.3.1.1. y en el apartado 5.3.1.2. se hace la relación de las incorporaciones y desafectaciones.

En cuanto a la delimitación de aguas, la DEUP plantea mantener la delimitación existente con anterioridad, correspondiendo al conjunto de la ensenada, con pequeñas variaciones:

A) Puerto de Melilla

ZONA I, o interior de las aguas portuarias: Comprende el área situada dentro de los límites definidos por los dos diques de abrigo, la costa y la intersección de la prolongación de las rectas de la alineación del Dique Sur y Nordeste III, según se detalla en el plano correspondiente.

No obstante lo anterior, se desafecta las aguas de baño de las playas de Cárabos, Hipódromo e Hípica, con una anchura de 200 metros lineales a contar desde la línea de bajamar, según se describe en los planos adjuntos.

ZONA II, o exterior de las aguas portuarias. Paralelamente a la adaptación del PUEP del puerto de Melilla se tramita su modificación para establecer esta zona de las aguas del puerto con las siguientes coordenadas:

Tabla 3: Delimitación Zona de Aguas II (puerto de Melilla). DEUP 2016

Zona Aguas II. DEUP 2016	
Puntos	Coordenadas geográficas (Datum ETRS89)
P1	35° 17' 3,69" N
	2° 55' 17,85" W
P2	35° 17' 57,03" N



Zona Aguas II. DEUP 2016	
Puntos	Coordenadas geográficas (Datum ETRS89)
	2° 54' 43,98" W
P3	35° 18' 24,49" N
	2° 55' 40,10" W
P4	35° 18' 24,50" N
	2° 55' 47,70" W
P5	35° 17' 38,54" N
	2° 55' 54,91" W
P6	35° 17' 37,13" N
	2° 55' 56,00" W

Fuente: DEUP 2016

B) Puerto de Chafarinas:

La propuesta de zona de serv1c10 de aguas de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios está recogida en el plano nº 8.1

ZONA I, o interior de las aguas portuarias:

Comprende el área de agua delimitada por el muelle "El Titán", la línea de costa hasta el extremo este de la escollera que discurre bajo el "Mirador del Mentidero", el antiguo taller de bloques, la línea recta, paralela al antiguo dique del NE trazada desde este punto hasta su intersección (punto B del plano) con la prolongación en línea recta del morro del dique del oeste (desde el punto C); según se detalla en el Plano nº 8.1

ZONA II, o exterior de las aguas portuarias.

No se establece una Zona II.

La delimitación de las aguas portuarias de la DEUP 2016 se recoge en el plano 7.

Finalmente, la DEUP 2016 incluye, cumpliendo el artículo 69 del TRLPEMM, el apartado 3.4. donde se identifican los espacios para las Administraciones Públicas.



3 ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO EN LA ACTUALIDAD

3.1 Situación y datos generales

El puerto de Melilla se encuentra en el Norte de África, forma parte del sistema portuario de titularidad estatal. Está estratégicamente situado en el mar de Alborán, paso obligado de todas las rutas marítimas comerciales históricas entre el Mediterráneo y el Atlántico. Su posición geográfica es Longitud 2° 56' Oeste y Latitud 35° 17' Norte.

Figura 1: Situación geográfica puerto de Melilla



Fuente: Google Earth y Memoria APM



El puerto de Melilla está naturalmente abrigado por tierra de los vientos reinantes del Oeste por el promontorio rocoso sobre el que se asienta la ciudad amurallada de Melilla y por el Dique Nordeste. El dique Sur, cuyo arranque marca el punto de encuentro con territorio marroquí, completa la definición de una ensenada artificial.

Actualmente, los espacios de tierra de la zona de servicio tienen una superficie de 37,06 hectáreas y las zonas de aguas portuarias una superficie de 17,09 ha la Zona I (puerto Melilla + Chafarinas) y de 219,82 ha la Zona II, según la DEUP 2016.

Morfológicamente, la zona de servicio constituye una banda longitudinal continua de terreno, que sigue la línea de costa, con una anchura media de 75 metros. La ciudad de Melilla rodea todo el desarrollo de la zona de servicio ejerciendo una mayor presión, sobre todo en su arco Norte, donde se sitúa el centro urbano y las áreas de mayor densidad y actividad.

3.2 Principales infraestructuras e instalaciones

Históricamente en la zona de servicio del puerto de Melilla constaba de dos partes bien diferenciadas:

- **Arco Norte:** desde el dique Nordeste hasta la escollera que remata el puerto deportivo (Noray) por el Sur, en la que se concentran las infraestructuras e instalaciones propiamente portuarias.
- **Arco Sur:** desde la citada escollera hasta el extremo Sur de la zona de servicio, constituida en todo su desarrollo por playas de arena rematadas por el dique Sur, a excepción de la desembocadura del Río de Oro.

La DEUP 2016 desafectó las playas de la Hípica, Hipódromo, de los Cárabos y parte de la playa de San Lorenzo, por lo que de la parte del Arco Sur solo se mantiene dentro de la zona de servicio del puerto el Dique Sur y una parte de la playa de San Lorenzo.

El arco Norte, de Este a Oeste, pueden distinguirse dos áreas funcionalmente diferentes:

- **Área 1:** incluye los muelles de Ribera (1 y 2), Nordeste I, Espigón, Nordeste II y Nordeste III y las dársenas Santa Bárbara, Villanueva y Principal. Esta área está destinada a tráfico comercial.
- **Área 2:** que engloba el resto del arco Norte, donde se concentran, por una parte, las infraestructuras náutico-deportivas de Melilla (dársena de embarcaciones menores, dársena pesquero-deportiva y clubes) y, por otra, diversos equipamientos e instalaciones (central térmica). En esta área, no existe propiamente tráfico comercial, excepto el tráfico de pasajeros que acoge el cargadero de mineral. Es un área heterogénea en la que se mezclan los usos náutico-deportivo, complementario e interacción puerto-ciudad.

Finalmente, el sector Sur, cuya utilización es fundamentalmente recreativa y urbana, y que puede considerarse como otra área funcional (**Área 3**).

En definitiva, la zona de servicio del puerto de Melilla puede considerarse compuesta por tres áreas funcionales y el área adscrita de Chafarinas (**Área 4**).



Las características de estas áreas se analizan en el apartado 3.5. Áreas funcionales.

3.3 Accesos terrestres

El puerto de Melilla está situado junto al centro de la ciudad homónima.

El acceso a la zona de servicio del puerto se realiza por la avenida General Macías, situada a pie de la Ciudadela de “Melilla la Vieja”. Siguiendo dicha avenida, que dispone de dos carriles por sentido, y una vez pasada la Estación Marítima, se accede a la zona restringida. En la rotonda se sitúa el control de acceso mediante barreras para vehículos y tornos para usuarios a pie. Una vez dentro del recinto de acceso restringido, existe una vía principal que lo recorre de Oeste a Este, por donde se accede a la zona industrial y muelles de carga.

El acceso al Puerto Deportivo, zona de ocio y náutica, se realiza por el Paseo Marítimo, junto a las Torres del V Centenario. El acceso por vehículo está controlado, existiendo un parking junto al control. El acceso al Puerto Deportivo es libre para los peatones.

Figura 2: Plano accesos terrestres del puerto de Melilla



Fuente: Memoria Autoridad Portuaria de Melilla



3.4 Concesiones y autorizaciones

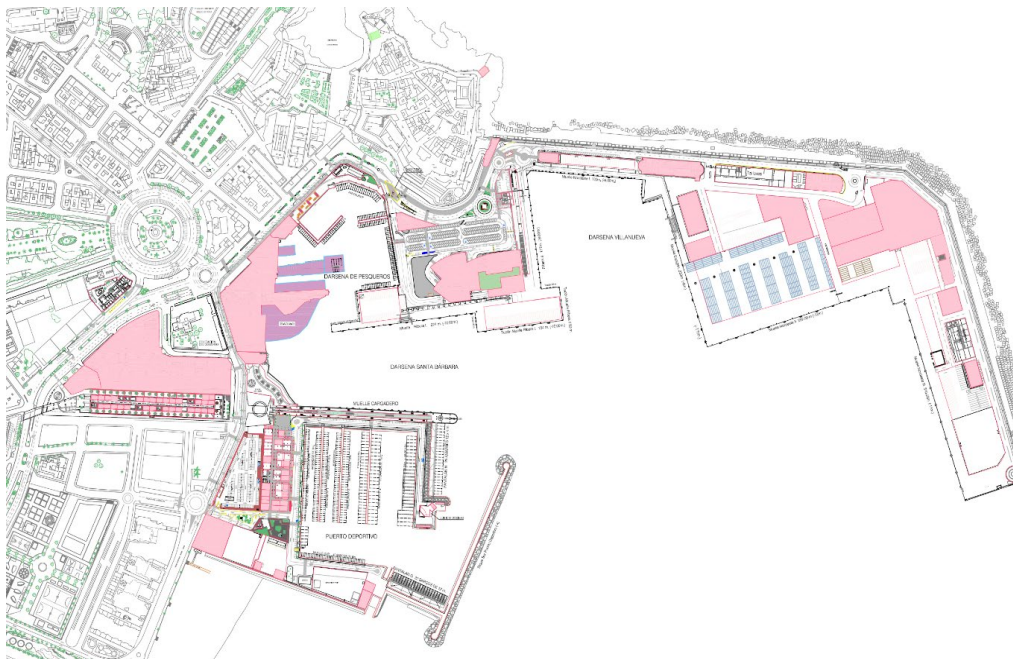
Actualmente, la superficie concesionada en el puerto de Melilla es de 73.004,01m² (en rosa en la Figura 3) de los 194.466,20 m² concesionables de la zona de servicio.

En la Tabla 4 se detallan las concesiones y en la Tabla 5 las autorizaciones, que están vigentes en el puerto de Melilla (a fecha 2023).

Las concesiones principales del puerto están dedicadas al tráfico comercial de mercancías y a tráfico de pasajeros, como es el caso de la otorgada para gestionar la Estación Marítima de pasajeros. También existen varias concesiones vinculadas con la actividad náutico-deportiva.

Asimismo, existen otras concesiones y autorizaciones con funciones y objetos muy variados: locales comerciales y de restauración, oficinas, canalizaciones e instalaciones de servicios y edificios y locales con uso de servicios administrativos.

Figura 3: Superficie concesionada del puerto de Melilla a fecha 2023



Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla



Tabla 4: Concesiones vigentes a fecha 2023 en el puerto de Melilla

Concesiones puerto de Melilla (a fecha 2023)					
Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
C-2019-00043	Academia Vetonia. SL	Locales 1 y 15 P Deportivo	Prestación de servicios de formación profesional en ámbito portuario	26/11/2019	14/09/2024
C-2019-00009	Amelia Rejón Fernández	Local 23 Cargadero	Centro de Formación	08/03/2019	09/07/2024
C-2020-00004	Antonia Arjonilla Gajete	Local 6. Trastero 5 y Trastero 6. Puerto Deportivo	restaurante para dar servicio a los usuarios del puerto	04/02/2020	21/05/2024
C-2003-00002	Arquinme. SL	Superficie para gasolinera	Construcción y explotación de una gasolinera	01/01/2003	10/08/2023
C-2021-00002	Asociación Melillense de Submarinismo	Superficie Puerto Deportivo	Fomento y enseñanza de Buceo Profesional y Deportivo	13/01/2021	13/05/2024
C-2001-00014	Atlas. SA. Combustibles y Lubrificantes	Superficie y canalizaciones en Galería del Espaldón	Almacenamiento/envasado de gas y suministro de combustible a buques	01/01/2001	03/12/2026
C-2017-00032	Cablemel. SL	Canalización galería subterránea Cargadero	Proveedor servicios fibra óptica	13/11/2017	15/10/2022
C-2019-00040	Cablemel. SL	Servicios de fibra en el Puerto Comercial	Prestación de servicios de proveedor de fibra	28/10/2019	27/07/2025
C-2019-00041	Cablemel. SL	Servicio Fibra Óptica Puerto Deportivo	Servicios de suministros de fibra óptica	28/10/2019	27/07/2025
C-2021-00019	Cablemel. SL	Canalización Fibra Óptica Puerto Comercial	Servicios de telecomunicaciones	29/04/2021	20/05/2026
C-2003-00006	Caldererías Indalicas SL	Parcela para instalación siderometalúrgica	Actividad siderometalúrgica	01/01/2003	18/12/2023
C-2013-00019	Carlos Lorente García	Local 2 Cargadero y terrazas adyacentes	Café-Bar	13/05/2013	25/02/2023
C-2021-00011	Carmelo Martínez Rdoríguez. SL	Superficie 29.7 m2 Puerto Comercial	Contenedor materiales anticontaminación	01/03/2021	26/01/2027
C-2021-00004	Cemex España Operaciones SLU	Superficie y Canalizaciones	Terminal de silos de cemento (almacenamiento/ensacado/paletizado)	18/01/2021	25/09/2035

Código seguro de Verificación : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront...>

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



Concesiones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
C-2022-00014	Cía Trasmediterranea. SA	Local 4 Tinglado 5	Servicio de manipulación de mercancías	20/04/2022	21/03/2025
C-2017-00027	Ciudad Autónoma de Melilla	Superficie Dique Sur	Exposición ornamental de pieza de artillería antigua	27/07/2017	26/10/2027
C-2018-00027	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 34 Cargadero	Dependencia administrativa	16/10/2018	16/01/2023
C-2018-00037	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 19 Cargadero	Dependencia administrativa	12/12/2018	13/03/2024
C-2019-00008	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 6 Cargadero	Oficina de información y orientación académica	08/03/2019	10/08/2022
C-2019-00018	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 17 Cargadero	Fines sociales. TEAMA	16/05/2019	19/03/2023
C-2019-00019	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 22 Cargadero	Promoción de actividades culturales y vecinales	16/05/2019	19/03/2023
C-2019-00029	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 12 Cargadero	Fines sociales	17/07/2019	19/03/2023
C-2019-00030	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 14 Cargadero	Oficina formación	17/07/2019	06/03/2023
C-2019-00037	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 20 Cargadero	Promoción de actividades culturales y vecinales	19/09/2019	19/03/2023
C-2020-00034	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 32 Cargadero	Servicios de Protección Civil	16/11/2020	26/01/2025
C-2021-00024	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 16-18 Cargadero	Oficina administrativa de planes de empleo	06/10/2021	20/05/2024
C-2017-00023	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 25 Cargadero	Archivo Policía Local	10/07/2017	26/10/2027
C-2018-00009	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 26 Cargadero	Oficina de orientación educativa	06/03/2018	23/05/2022
C-2022-00003	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 10 Cargadero	Dependencias Consejería Medio Ambiente y Sostenibilidad	31/01/2022	21/12/2026

Código seguro de Verificación : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront...>

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



Concesiones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
C-2019-00014	Ciudad Autónoma de Melilla CAM	Local 2B Puerto Deportivo	Oficina de deportes náuticos	25/04/2019	11/03/2023
C-2015-00018	Ciudad Autónoma de Melilla CAM-	Local nº 13 Puerto Deportivo	Oficina de Eventos Náutico Deportivos	30/09/2015	31/03/2026
C-2017-00030	Ciudad Autónoma de Melilla- CAM	Local 29-31 Cargadero	Oficinas servicio de reprografía	25/10/2017	19/03/2023
C-2018-00026	Club Ánfora de Actividades Subacuáticas	Superficie marina seca PD	Desarrollo y practica de actividades y deportes subacuáticos	16/10/2018	14/04/2022
C-2021-00029	Corporación de Prácticos SLP	Locales 10 y 13 Antigua Estación	Servicio portuario de practicaaje	29/11/2021	21/12/2026
C-2021-00026	Endesa generación. SA	Unificación y Renovación Instalaciones Endesa Generación. SA	Importación de combustible y generación de energía eléctrica	02/11/2021	08/01/2057
C-2010-00013	Estaciones y Terminales Marítimas. SL	Terminal de pasajeros	Prestación servicios al pasaje y explotación	01/01/2010	01/07/2035
C-2004-00003	Fundación Melilla Ciudad Monantal-CAM	Instalaciones Faro de Melilla	Instalaciones de la Fundación	01/01/2004	21/12/2024
C-1997-00001	Gaselec.SA	Centro Transformacion	Suministro fluido eléctrico y centro transformación	01/01/1997	31/10/2027
C-2022-00006	Generic Trading. SL	Local 2A-3-4 Puerto Deportivo	Restauración	31/01/2022	23/02/2034
C-2001-00002	Gran Casino de Melilla. SA	Locales y trastero en P Deportivo	Casino de Juegos	01/01/2001	19/05/2029
C-2019-00044	Hafid Abselam Abdel-Lah	Local 20. y Trastero 3. Puerto Deportivo	Café-pub para dar servicio a los usuarios del puerto	26/11/2019	21/05/2024
C-2010-00008	Hormeco SL	Local 24 Cargadero	Oficinas	01/01/2010	26/05/2025
C-2010-00009	Hormeco. SL	Superficie Muelle Nordeste II	Importación áridos. fabricación de cementos y reciclado de inertes	01/01/2010	17/05/2040



Concesiones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
C-2017-00035	Ilham Tours. SL	Local 3 edificio Florentina	Agencia de viajes	21/11/2017	21/03/2023
C-2019-00031	Información Municipal Melilla. SA	Locales 9-11-13 Cargadero	Redacción de producción servicios informativos	24/07/2019	07/03/2023
C-2009-00015	Instituto Social de la Marina	Superficie 1500m2	Casa del Mar y Oficinas ISM	01/01/2009	03/07/2024
C-1999-00001	Isidro González González	Superficie Varadero	Reparación. venta y mantenimiento de buques	01/01/1999	10/07/2023
C-2019-00036	Joaquín Aznar Guerra	Local 17 Puerto Deportivo	Restaurante-vinoteca	19/09/2019	10/02/2025
C-2018-00024	Juan José Compán Flores	Superficie Varadero	Reparación de embarcaciones	24/07/2018	12/12/2028
C-2021-00034	Kayo Commerce. SL	Local Edificio Bivalvos	Importación y exportación de productos alimenticios PIF	16/12/2021	21/12/2036
C-2019-00039	La Compañía de las Minas del Rif. SL	Local 18. 9B y Trastero 4	Café-pub para dar servicio a los usuarios del puerto	20/09/2019	05/06/2024
C-2021-00012	Línea de Procesado Melilla. SL	Local Edificio Bivalvos	Importación. procesados. envasado y exportación de alimentos	01/03/2021	22/04/2036
C-2019-00010	Marítima Peregar. SA	Local 5 Tinglado 5	Servicio de manipulación de mercancías (almacén)	08/03/2019	10/02/2025
C-2022-00007	Melilla Express. SL	Local 1 - 1ª planta Edf Florentina	Transporte RO-RO de mercancías	09/03/2022	16/12/2027
C-2015-00009	Melisur. SL	Local nº 2 Florentina	Agencia de Viajes	15/05/2015	13/02/2023
C-2022-00019	Monteverde Gestores Hoteleros	Local 14 Puerto Deportivo	Café Bar Pub	n.d.	n.d.
C-2021-00013	Nadir Karmudi. SLU	Concesión Local 24-25 Puerto Deportivo	Organización de eventos	01/06/2021	21/12/2031
C-2020-00023	Orange España Comunicaciones	Fibra Óptica Cargadero/Puerto Deportivo	Prestación de servicios de fibra óptica	18/08/2020	21/01/2026



Concesiones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
	Fijas. SL				
C-2016-00020	Oscar Madrid Aranda	Local C Edf Capitanía	Trabajos submarinos y almacén materiales de buceo	09/06/2016	07/10/2026
C-2020-00032	Partido Político Vox	Local 30 Cargadero	Sede Social	29/10/2020	17/12/2025
C-2017-00025	Quirón Prevención. SLU	Local 27 Cargadero	Oficina servicios prevención riesgos laborales	25/07/2017	16/03/2028
C-1994-00002	Real Club Marítimo de Melilla	Superficie terrestre y lámina de agua	Náutico-deportivas	01/01/1994	16/02/2038
C-2021-00003	Real Club Marítimo de Melilla	Lámina de Agua	Atraque embarcaciones de recreo	18/01/2021	13/09/2023
C-2017-00021	Red Eléctrica de España. SAU	Local 7 Cargadero	Oficinas	30/06/2017	07/12/2027
C-2015-00005	Restaurantes McDonald's. SA	Parcela Marina Seca	Franquicia McDonald's	12/05/2015	21/09/2035
C-2018-00023	Sestimesa. SAGEP	Local planta baja CCS	Oficina de trabajadores servicio portuario	24/07/2018	15/10/2028
C-2020-00020	Silhouette Melilla. SL	Concesión Local 1ª Planta Puerto Deportivo	Centro lúdico deportivo	14/08/2020	21/01/2037
C-2001-00005	Sociedad Financiera y Minera SA	Parcela Nordeste II y canalización subterránea	Terminal para el almacenamiento y expedición de cementos a granel	01/01/2001	19/07/2031
C-2017-00033	Talleres Milán. SA	Local 4 Ant Estación	Oficina comercio mayor para construcción e ingeniería civil	13/11/2017	15/09/2022
C-2020-00038	Telefónica de España, S.A.U.	Trazado fibra óptica	Servicios de telecomunicaciones	44.911	46.756
C-2019-00007	Transportes Nieves. SA	Local Tinglado 8	Centro logístico transporte de mercancías	04/03/2019	04/12/2023
C-2022-00017	Unión Sindical de Trabajadores	Concesión Local 5 Cargadero de Mineral	Oficinas sindicales	08/06/2022	16/12/2027
C-2015-	Víctor Tello	Grúa embarcaciones deportivas y	Servicio de grúa de embarcaciones deportivas y	24/06/2015	10/02/2023



Concesiones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
00014	Fernández	superficie anexa	varadero		

n.d. no disponible

Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla

Tabla 5: Autorizaciones vigentes a fecha 2023 en el puerto de Melilla

Autorizaciones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
C-2020-00031	Organismo Autónomo Parques Nacionales	Superficie Puerto Deportivo	Almacén de materiales	31/03/2021	23/04/2024
C-2022-00015	Real Club Marítimo de Melilla	Lámina de Agua 3100 m2	red contención de medusas y elementos flotantes	18/05/2022	31/10/2022
C-2021-00022	Escuela Náutica Latitud 35º	Superficie Marina Seca Puerto Deportivo	escuela formación náutica	18/05/2022	19/05/2023
C-2020-00030	Hanen Mohamed Mimon	Superficie y lámina de agua Puerto Deportivo	Alquiler motos náuticas	01/07/2021	01/07/2022
C-2021-00018	Monteverde Gestores Hoteleros. SL	Local 14 y Terraza 142 P Deportivo	Café-bar-pub	27/08/2021	15/09/2022
C-2022-00001	Vantage Towers Spain. SLU	Antena Telecomunicaciones Edificio Parking	gestión infraestructura comunicaciones	16/12/2022	16/12/2025
C-2021-00028	Ciudad Autónoma de Melilla	Local 1 Cargadero	Gestión Planes de Empleo	44.562	44.927
C-2022-00001	La Compañía Minas del Rif	Terrazas Puerto Deportivo	Café Bar Pub	n.d.	n.d.
C-2022-00011	Joaquín Aznar Guerra	Terrazas Puerto Deportivo	Restaurante Vinoteca	n.d.	n.d.
C-2022-	Hafid Abselam	Terrazas Puerto Deportivo	Café Bar Pub	n.d.	n.d.

CSV : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : HIPOLITO MARIN HORTELANO | FECHA : 26/09/2023 19:53 | Sin acción específica



Autorizaciones puerto de Melilla (a fecha 2023)

Código	Titular	Descripción	Actividad	Fecha inicio	Fecha extinción
00012					
C-2022-00039	Antonia Arjonilla Gajete	Terrazas Puerto Deportivo	Restaurante	n.d.	n.d.

n.d.no disponible

Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla



3.5 Áreas funcionales

Manteniendo la estructura de la DEUP 2016, se consideran las siguientes Áreas funcionales (ver planos 4.1 y 4.2):

- Área 1: Puerto comercial
- Área 2: Puerto deportivo y equipamientos
- Área 3: Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo
- Área 4: Área de Refugio de las Islas Chafarinas

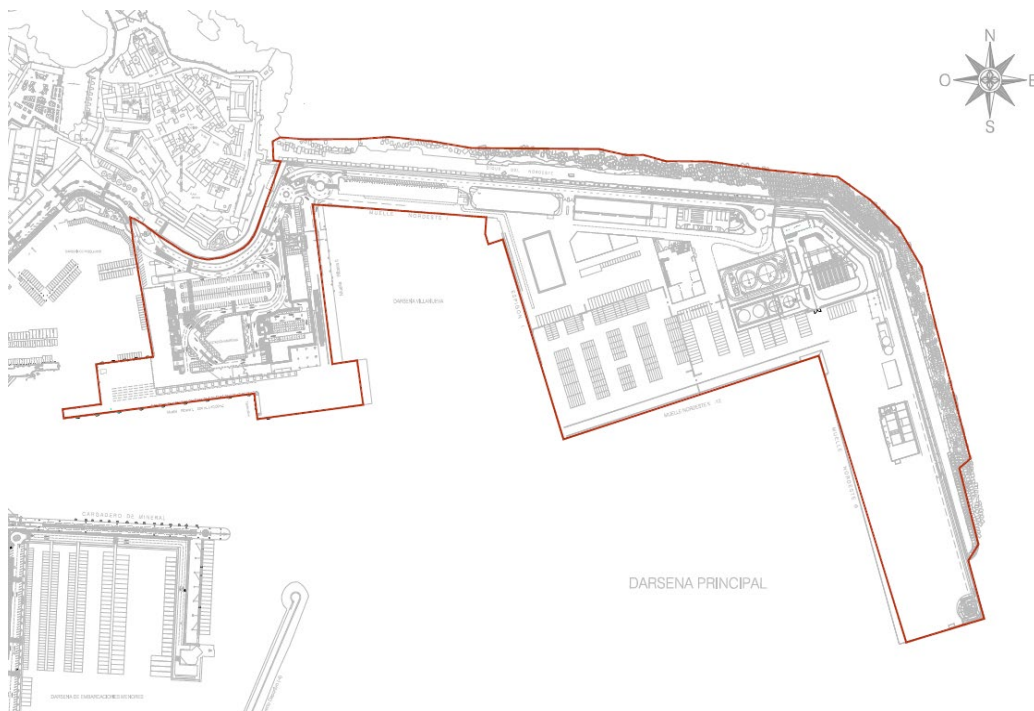
3.5.1 Área 1: Puerto comercial

3.5.1.1 Superficie (según DEUP 2016): 218.385,13 m²

3.5.1.2 Descripción

Constituida por los muelles e instalaciones construidos adosados al dique Nordeste, este área acoge todas las instalaciones comerciales del puerto.

Figura 4: Plano situación actual Área 1



Fuente: AT

Se distinguen dos subáreas:

- Puerto comercial: que incluye el muelle Espigón, Nordeste II, Nordeste III, tiene un uso comercial portuario y complementario portuario



- Terminal Ro-Ro Ro-Pax: que incluye el Muelle Nordeste I, el Muelle de Ribera 2 y Muelle de Ribera 1, tiene un uso comercial portuario (mayoritariamente de pasajeros y Ro-Ro) y complementario portuario. En esta subárea se emplazan algunas de las instalaciones de la Autoridad Portuaria, la Comandancia Naval y otras dependencias de las Administraciones Públicas (Guardia Civil, Policía, Agencia Tributaria, Sanidad Exterior, etc.).

El muelle Nordeste III y superficies anejas se destina al tráfico de mercancías peligrosas y actividades complementarias portuarias relacionadas con las mismas y el muelle Nordeste II y superficies anexas a graneles sólidos y contenedores. En el muelle Nordeste I y superficies anejas se opera el tráfico de pasajeros y Ro-Ro.

También se incluye en el Área 1, como zonas anexas, las instalaciones del Faro de Melilla la Vieja y la antigua Vivienda del Técnico Mecánico, situada en la calle Concepción nº 3 de Melilla y el Faro del Peñón de Vélez.

En la siguiente tabla se muestran las características de los muelles del área y su empleo.

Tabla 6: Muelles y atraques. Área 1

Muelles y atraques				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
Nordeste -3 1º atraque	167,00	12,50	97	Graneles sólidos por instalación especial y mercancía ro-ro
Nordeste -3 2º atraque	167,35	12,50	97	Graneles líquidos por instalación especial
Nordeste -2 1º Atraque	180,00	12,50	130	Contenedores
Nordeste 2 2º Atraque	130,00	12,50	55	Graneles líquidos por instalación especial, graneles sólidos sin instalación especial y mercancía ro-ro
Espigón -I 1 Atraque	160,00	8,00	20	Mercancía ro-ro
Espigón -I Atraque	73,24	11,00	40	Graneles sólidos sin instalación especial
Nordeste - I	190,00	8,00	10	Buques militares y aljibes
Ribera- 2 1º Atraque	95,00	8,00	18	Mercancía general ro-ro y pasaje
Ribera -2 2º Atraque	82,00	8,00	15	Mercancía ro-ro
Tacón Ribera -2	25,00	8,00	28	Mercancía ro-ro
Tacón Ribera -1	134,00	10,00	47	Varios
Tacón Ribera 1	25,00	10,00	25	Mercancía ro-ro
Ribera -1 1º Atraque	110,00	10,00	15	Mercancía general ro-ro y pasaje



Muelles y atraques				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
Ribera- 1 2º Atraque	114,00	10,00	25	Mercancía general ro-ro y pasaje
Ribera -1 Espigón 1	44,75	10,00	10	Remolcadores
Ribera - Espigón pesqueros	66,00	5,00	25	Remolcadores

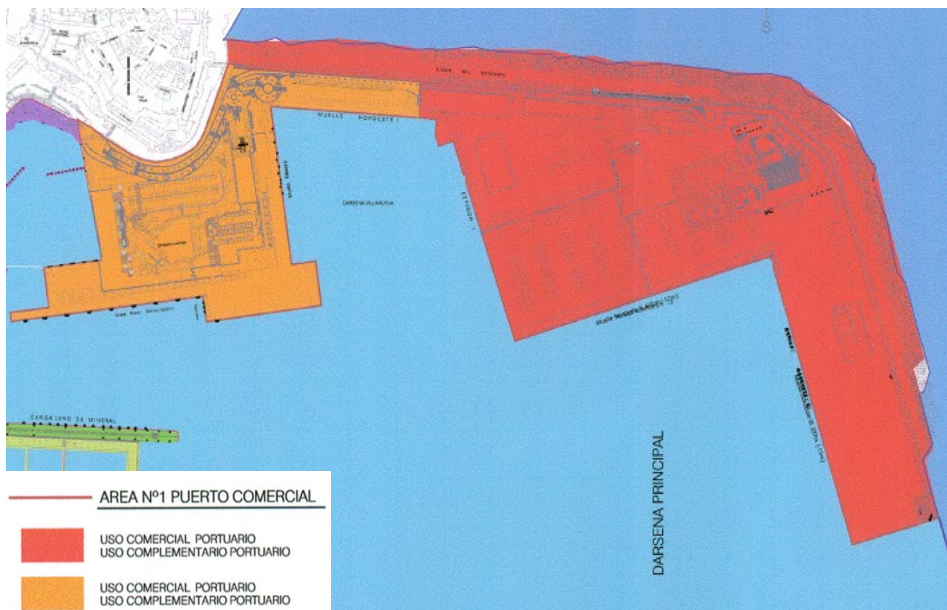
Fuente: AT en base a la Memoria de la APM

El Área 1 es accesible a través de la entrada con control de acceso a la zona comercial. Este acceso se hace a través del viario y es independiente al resto de áreas.

Entre las edificaciones principales del área se encuentra la Estación Marítima en el muelle de Ribera, así como otros edificios e instalaciones para dar apoyo al tráfico comercial.

El Área 1 concentra la práctica totalidad del tráfico comercial del puerto. La DEUP 2016 diferencia dos subáreas, como se muestra en la Figura 5 extraída del plano de asignación de usos. La primera en color rojo, constituye el área comercial, concretamente de mercancías y la segunda en naranja corresponde a la terminal Ro-Ro Ro-Pax. En ambos casos tienen asignado un uso mixto: Comercial y Complementario.

Figura 5: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 1



Fuente: DEUP 2016



3.5.2 Área 2: Puerto deportivo y equipamientos

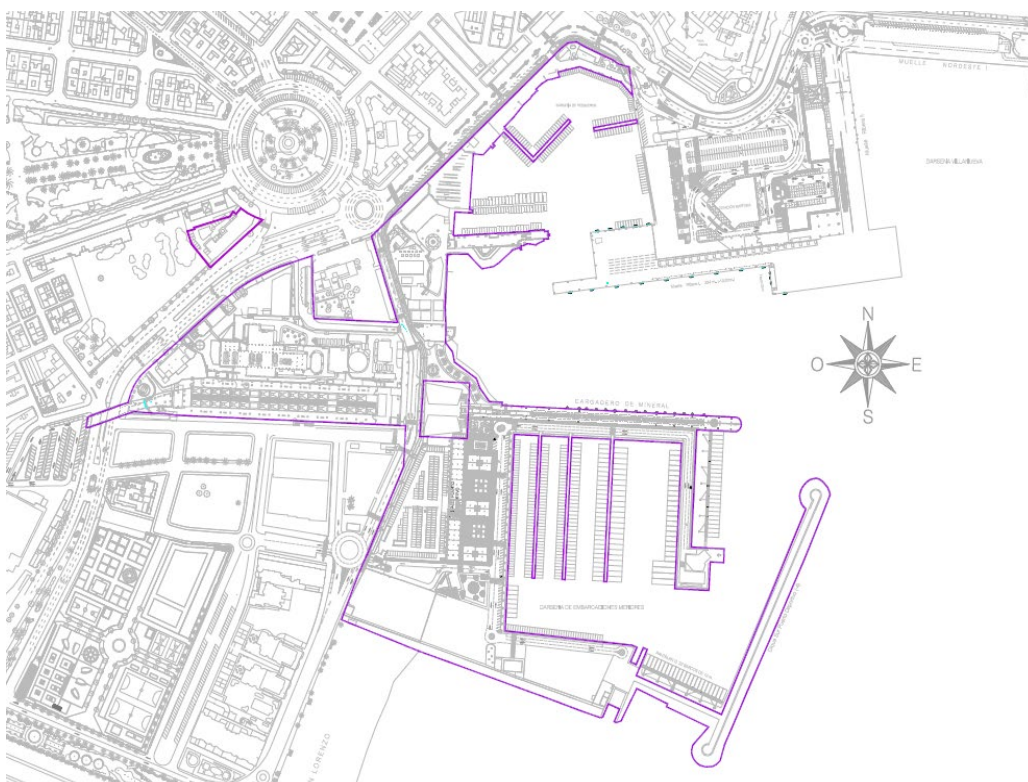
3.5.2.1 Superficie (según DEUP 2016): 110.232,82 m²

3.5.2.2 Descripción

El Área 2 tiene una gran complejidad. Está situada entre el puerto comercial (Área 1) el centro urbano de Melilla y las playas. Podemos distinguir las siguientes subáreas:

- Dársena de pesqueros
- Muelle de Santa Bárbara (Instalaciones del Club Marítimo)
- Cargadero de Mineral (parte marítima)
- Explanada de Santa Bárbara - Endesa
- Parte terrestre del Cargadero de Mineral
- Dársena de Embarcaciones Menores
- Oficinas de la Autoridad Portuaria

Figura 6: Plano situación actual Área 2



Fuente: AT

El Área 2 incluye los muelles y pantalanes de la dársena pesquera y de la dársena de embarcaciones menores, concentrando las instalaciones náutico-deportivas de la zona de



servicio, en la medida en que la actividad pesquera de dicha dársena ha desaparecido totalmente.

Los muelles e instalaciones disponibles en las dos dársenas son:

- Dársena pesquera: 667 metros de muelles con calados entre 1 y 5,5 metros, con capacidad para 150 atraques para barcos de hasta 15 metros de eslora. Dentro de ella el Club Marítimo dispone de 60 atraques para esloras de entre 6 y 7 metros.
- Edificio de Club Marítimo e instalaciones de la Pérgola.
- Dársena de Embarcaciones Menores: superficie total de 36.700 m², con capacidad para 397 embarcaciones deportivas y de recreo, de esloras comprendidas entre 6 y 24 metros.
- Travel lift, capaz para 60 Tm.
- Edificaciones náutico-deportivas, parking, control de acceso y oficinas de explotación, rampa de varada, etc.

En la siguiente tabla se muestran las características de los muelles del área y su empleo.

Tabla 7: Muelles y atraques. Área 2

Muelles y atraques				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
Cargadero mineral 1º Atraque	170,00	8,00	15	Pasaje y embarcaciones deportivas
Cargadero mineral 2º Atraque	71,00	8,00	15	Pasaje y embarcaciones deportivas
Contradique	136,17	4,00	10	Embarcaciones deportivas
Muelle de espera	63,07	4,00	15	Embarcaciones deportivas
Muelle Ribera	188,37	4,00	5	Embarcaciones deportivas
Muelle Sur	115,20	4,00	10	Embarcaciones deportivas
Pantalanes	798,56	4,00	5	Embarcaciones deportivas

Fuente: AT en base a la Memoria de la APM

Además, forma parte de esta área los terrenos de Santa Bárbara, en la que hay la concesión de Endesa, la Galería de Servicios del Cargadero de Mineral, (parte terrestre y marítima) y la parcela donde se ubican las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria.

El Área 2 tiene varios accesos. Por la avenida General Macías, situada a pie de la Ciudadela de "Melilla la Vieja" se accede a la dársena pesquera y al Club Marítimo.



El acceso al Puerto Deportivo, zona de ocio y náutica, se realiza por el Paseo Marítimo, junto a las Torres del V Centenario.

Las edificaciones de esta área son muy diversas ya que en las mismas se desarrollan usos muy diversos.

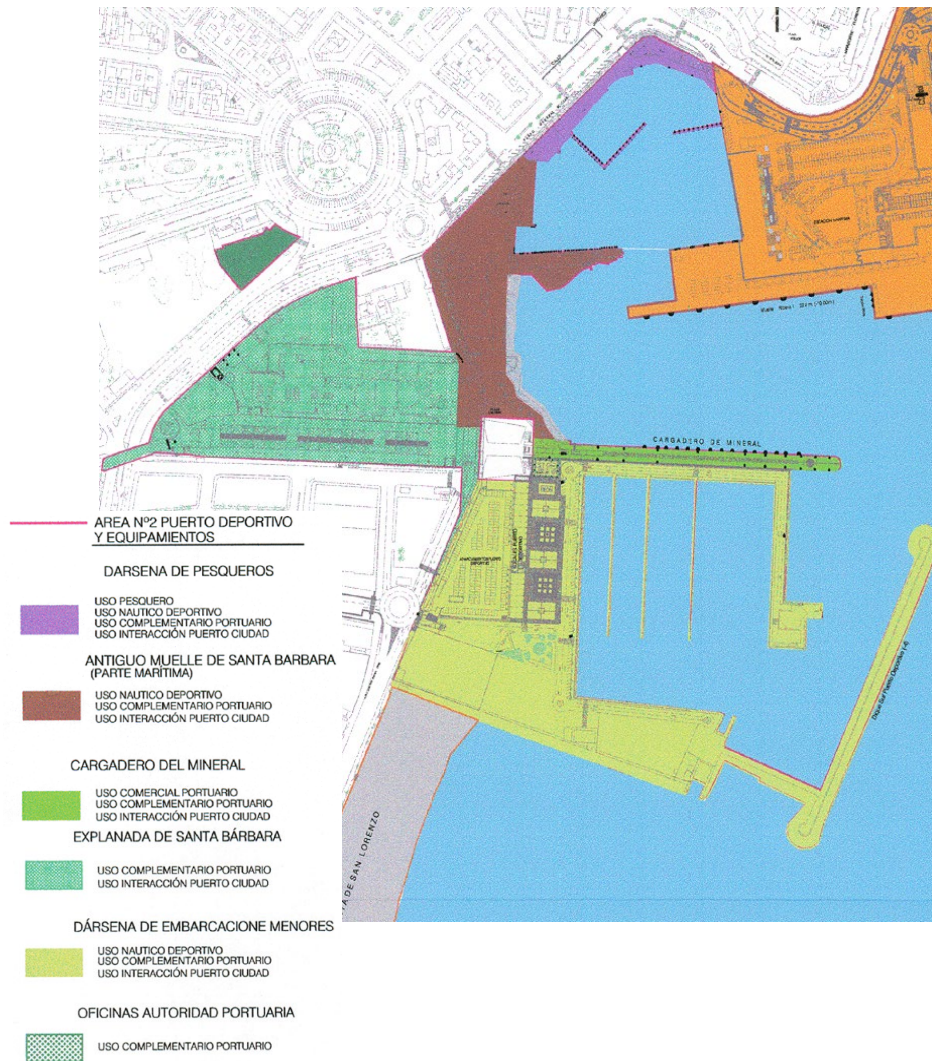
Entre las edificaciones principales se encuentra las que acogen las instalaciones del Club Marítimo, el edificio de locales comerciales del puerto deportivo, la Galería de Servicios del Cargadero de Mineral y las Oficinas de la Autoridad Portuaria.

El Área 2, como se ha explicado, es muy heterogénea y esta complejidad queda reflejada en la asignación de usos que se hace en la DEUP 2016, que se reproduce a continuación:

- Dársena de pesqueros y anexos:
 - o Uso náutico-deportivo
 - o Uso pesquero
 - o Uso complementario portuario
 - o Uso interacción puerto-ciudad
- Antiguo Muelle de Santa Bárbara:
 - o Uso náutico-deportivo
 - o Uso complementario portuario
 - o Uso interacción puerto-ciudad
- Cargadero de Mineral (parte marítima)
 - o Uso comercial portuario
 - o Uso complementario portuario
 - o Uso interacción puerto-ciudad
- Explanada de Santa Bárbara:
 - o Uso complementario portuario
 - o Uso interacción puerto-ciudad
- Dársena de Embarcaciones Menores:
 - o Uso náutico-deportivo
 - o Uso complementario portuario
 - o Uso interacción puerto-ciudad
- Oficinas de la Autoridad Portuaria:
 - o Uso Complementario portuario



Figura 7: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 2



Fuente: AT

3.5.3 Área 3: Dique Sur y terrenos anexo a la Playa de San Lorenzo

3.5.3.1 Superficie (según DEUP 2016): 32.662,25 m²

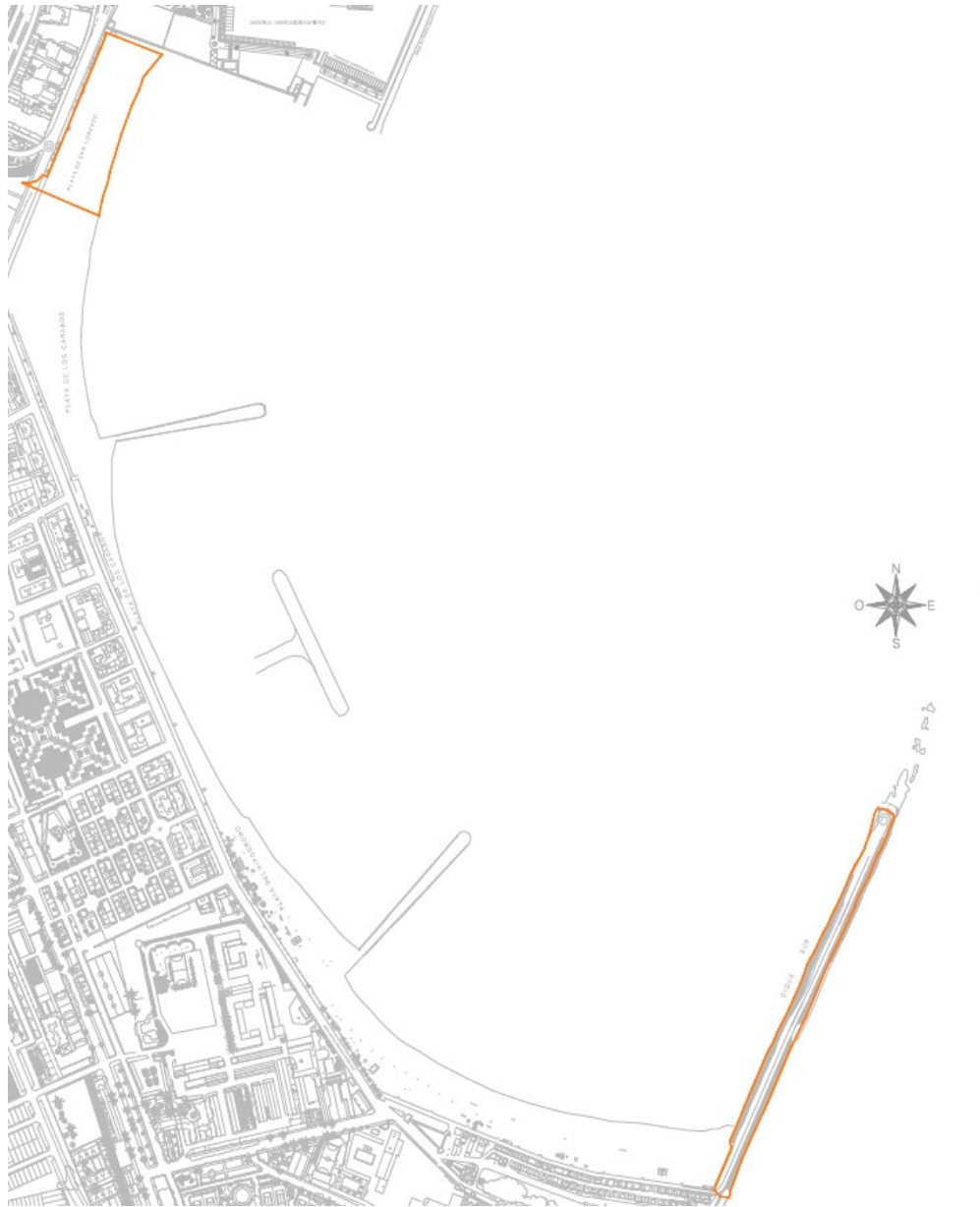
3.5.3.2 Descripción

El Área 3 está constituida fundamentalmente por una parte de playa de San Lorenzo y el Dique Sur.

Como se explica más adelante, se propone que la playa de San Lorenzo pase a formar parte del Área 2, por lo que en la propuesta esta área pasará a denominarse Área 3: Dique Sur.



Figura 8: Plano situación actual Área 3



Fuente: AT

A la parte de playa de San Lorenzo se puede acceder desde el paseo marítimo que se conecta con la red viaria de la ciudad en numerosos puntos. Al Dique Sur se puede acceder por este mismo paseo.

En el Área 3 no hay prácticamente edificaciones.

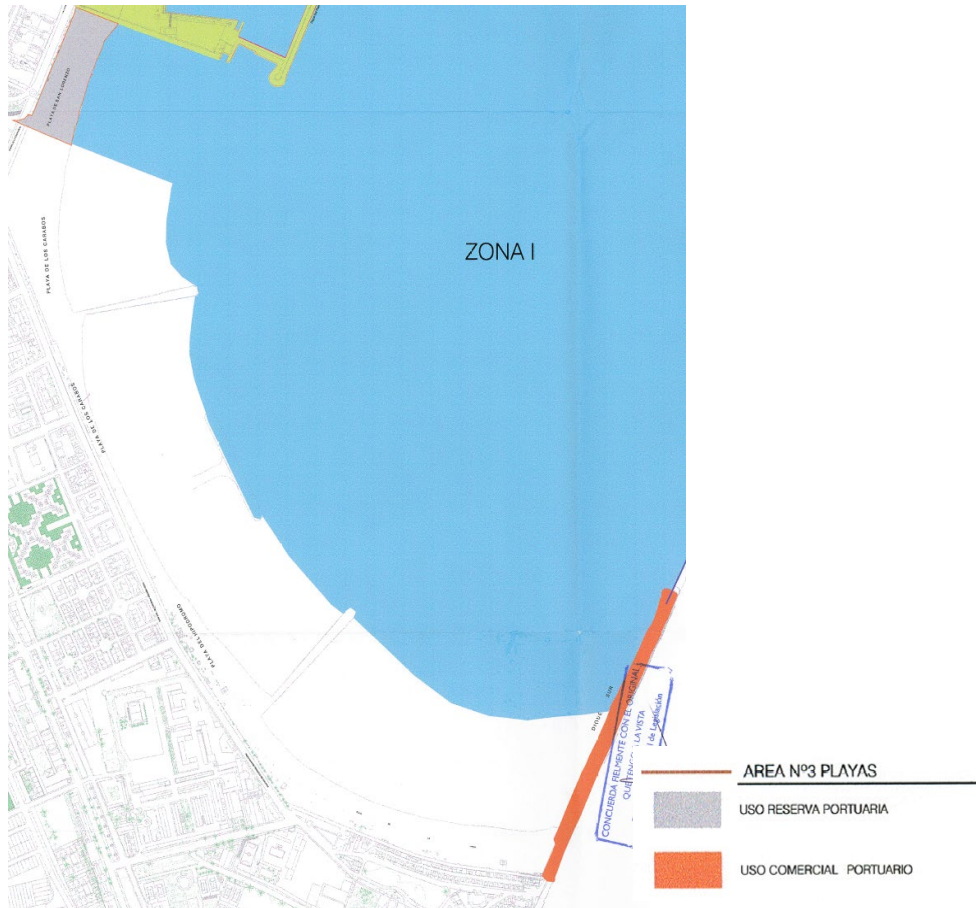
En cuanto a los usos, la DEUP 2016 distingue dos zonas:

- Playa de San Lorenzo (parte dentro de la zona de servicio)



- Uso reserva portuaria
- Dique Sur
- Comercial portuario

Figura 9: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 3



Fuente: DEUP 2016

3.5.4 Área 4: Puerto de Refugio de las Islas Chafarinas

3.5.4.1 Superficie (según DEUP 2016): 9.344,01 m²

3.5.4.2 Descripción:

El Área 4 se sitúa en la Isla de Isabel II. Está constituida por el Dique del Oeste (muelle el Titán), Muelle de Ribera, embarcadero (muelle chico), rampa de varada y toda la escollera que discurre bajo el Mirador del Mentidero hasta la finalización de la misma, continuando por el solar del antiguo taller de bloques hasta llegar al arranque del desaparecido Dique NE (Dique roto).

Asimismo, forman parte de la zona de servicio del puerto de Melilla, los siguientes enclaves externos a la zona terrestre portuaria de la ciudad, que fueron adscritos por O.M. de fecha de 24 de abril de 1994:



- Faro Isabel Chafarinas (Isabel II)
- Baliza 73.110, Puerto (Isabel II)
- Antigua Vivienda autorizada a Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) (Isabel II)
- Baliza 73.120, Isla del Congreso.

Figura 10: Plano situación actual Área 4



Fuente: AT

En el Área 4 no existe prácticamente edificación.

En la Tabla 8 se muestran las características de los muelles del área y su empleo.

Tabla 8: Muelles y atraques Área 4

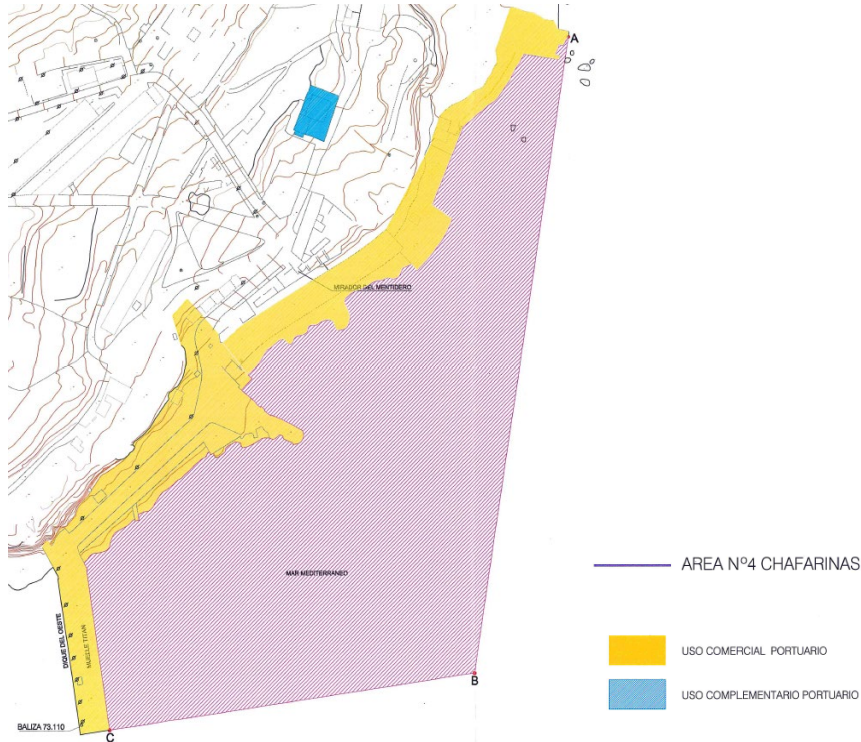
Muelles y atraques				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
Muelle Titán (oeste)	72,00	nd	11	atraque embarcaciones
Muelle Chico	78,00	nd	irregular	embarcaciones menores
Rampa de Varada	9,00	nd	-	varada

Fuente: AT



En cuanto a los usos, la DEUP 2016 asigna al área los usos Comercial portuario la zona de muelles y costa incluidos dentro de la zona de servicio, y Complementario portuario a la Antigua Vivienda autorizada a ICONA.

Figura 11: Plano asignación de usos DEUP 2016. Área 4



Fuente: DEUP 2016

Tal y como se observa en la anterior figura, los planos de la DEUP 2016 presentan un error ya que no se incluye en el Área 4 el edificio del faro. Este error se subsana en la presente modificación.

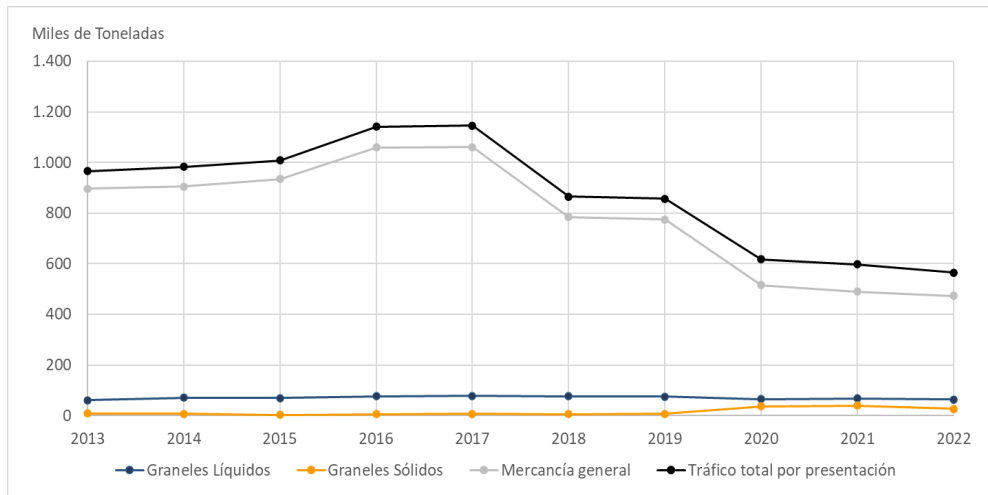


3.6 Tráfico y actividades principales

Tal y como se puede apreciar en la Figura 12 el tráfico total por forma de presentación creció entre 2013 y 2017 hasta alcanzar las 1.147 mt, y se redujo hasta las 565 mt en 2022, con dos disminuciones pronunciadas en los años 2018 y 2020. Esta última reducción se puede explicar por la pandemia de la COVID-19, que ha tenido un impacto negativo sobre el tráfico mundial y en particular sobre el tráfico mixto de pasajeros y carga rodada.

La mayor parte del tráfico por forma de presentación es mercancía general ro-ro (473 mt en 2022, que representa el 83,8%), seguido de los graneles líquidos (64 mt en 2022, que representa el 11,3%) y los graneles sólidos (28 mt en 2022, que representa el 4,9%).

Figura 12: Evolución del tráfico del puerto de Melilla por forma de presentación (miles de toneladas)



Fuente: AT en base a datos del OPPE

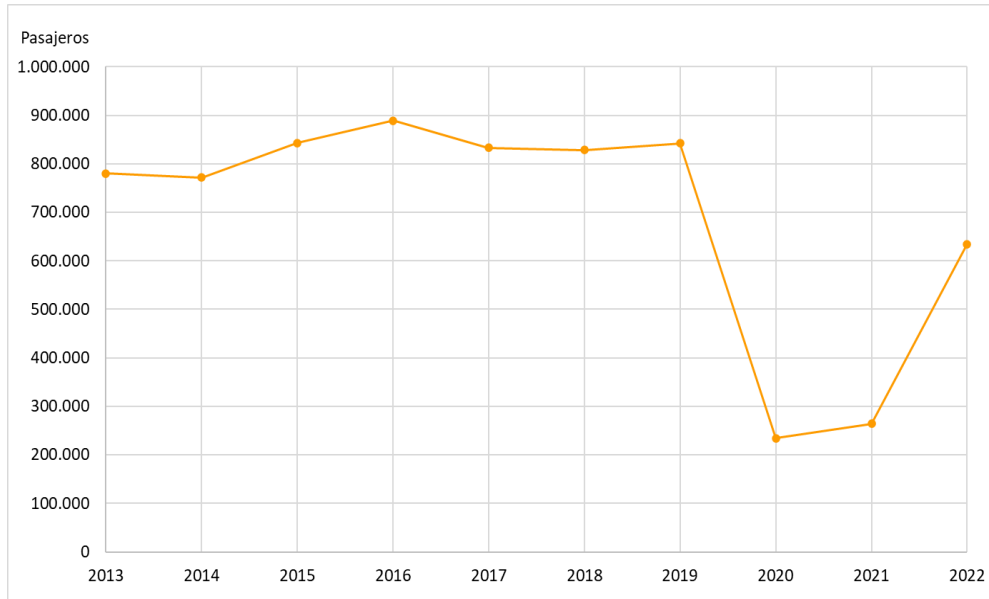
En cuanto al tráfico de pasajeros, se incluyen los pasajeros en régimen de transporte (línea regular) y de cruceros. En el caso del puerto de Melilla, el tráfico de pasajeros que predomina es el primero, que registró alrededor de 850.000 pax al año en el periodo 2013-2019, de forma relativamente estable, mientras que el tráfico de cruceros nunca ha superado los 4.500 pax desde 2013, y ha sido inexistente en los años 2017 y 2020.

Destaca en la figura siguiente una reducción abrupta del tráfico de línea regular en el año 2020, pasando de 840.000 a 234.000 pax, y cuya explicación está relacionada con los efectos generados por la pandemia de la COVID-19, tal como se ha comentado.

También se puede observar que este tráfico vuelve a subir en 2021 y 2022, alcanzando el 75% de los niveles pre-pandemia.

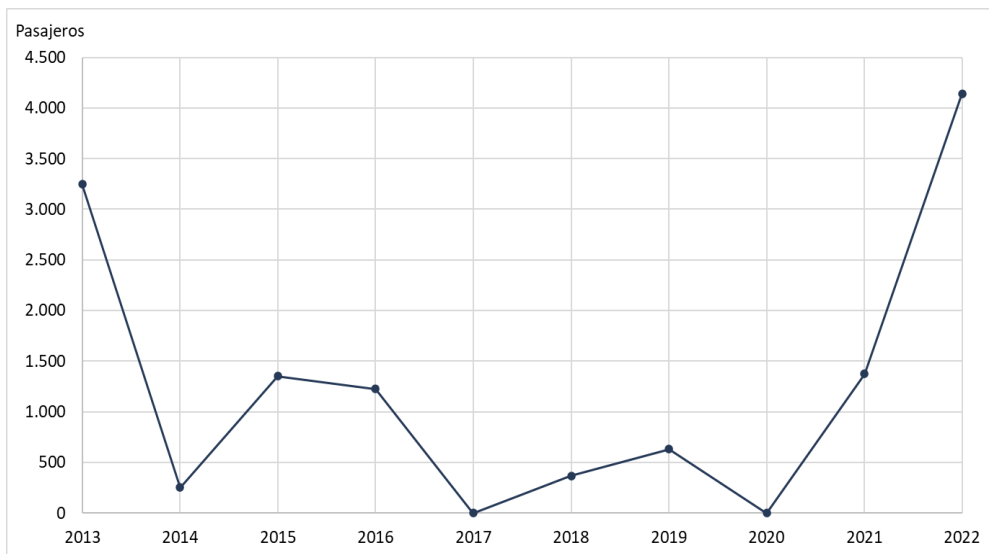


Figura 13: Evolución del tráfico de pasajeros de línea regular del puerto de Melilla



Fuente: AT en base a datos del OPPE

Figura 14: Evolución del tráfico de pasajeros de crucero del puerto de Melilla



Fuente: AT en base a datos del OPPE

El avituallamiento entre 2013 y 2022 tiene una tendencia a la baja, pasando en este periodo de 28.000 a 1.500 mt, tal y como se puede ver en la siguiente figura. La disminución más

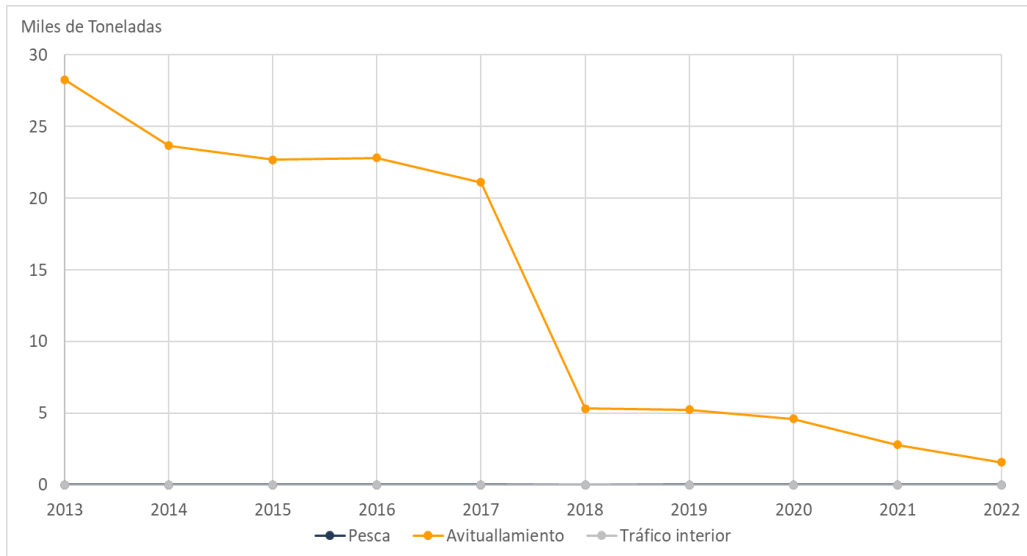
Código seguro de Verificación : GEN-689e-6c6a-34f7-ad0c-8a6b-14ba-c997-46cb | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...>



destacable ocurrió en 2018, año durante el cual se registró un tráfico de 16.000 mt menos que en el año anterior.

Además, cabe señalar que el puerto de Melilla no ha registrado tráfico de pesca fresca ni de interior en los últimos 10 años y, de hecho, la última actividad pesquera registrada se remonta a los años 80-90, según información de la APM.

Figura 15: Evolución de la pesca fresca, del avituallamiento y del tráfico interior del puerto de Melilla (en miles de toneladas)

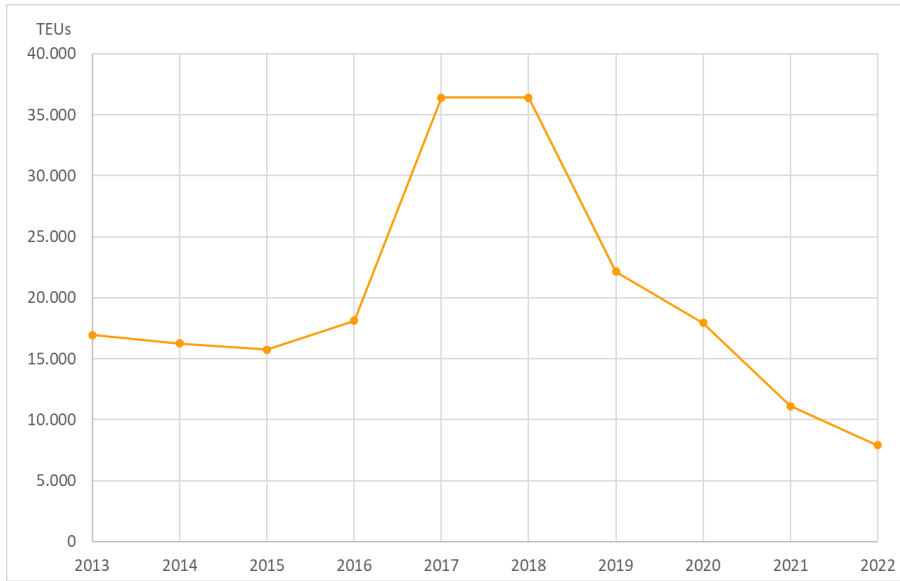


Fuente: AT en base a datos del OPPE

La evolución del tráfico de contenedores “lo-lo”, que se puede apreciar en la Figura 16, sigue una forma de U invertida: aumentó entre 2015 y 2017, se estabilizó en 2018 con 36.421 TEUs, y empezó a disminuir a partir de 2019 hasta llegar en 2022 a un nivel dos veces menor al de 2013 (pasando de 16.000 a 8.000 TEUs).



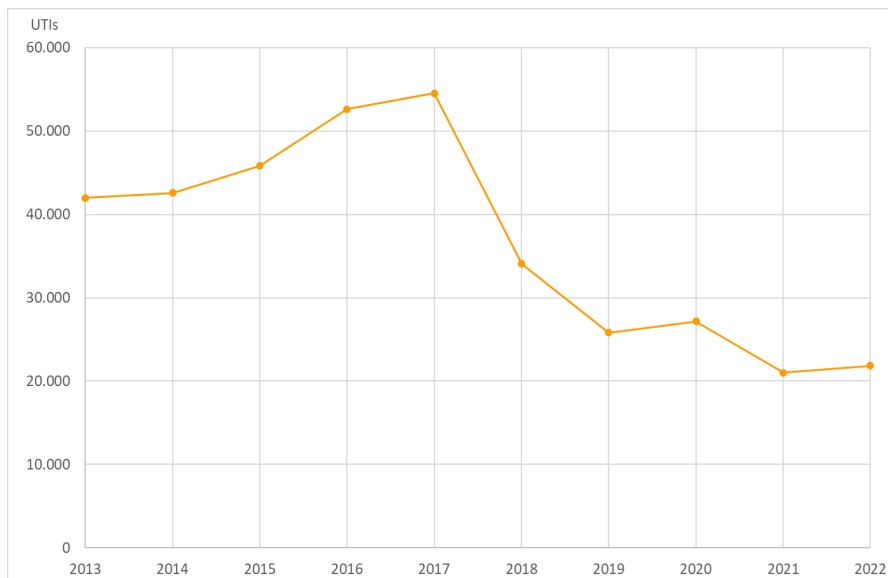
Figura 16: Evolución del tráfico de contenedores “lo-lo” del puerto de Melilla (en TEUs)



Fuente: AT en base a datos del OPPE

Respecto al tráfico “ro-ro” del Puerto (acompañado y no acompañado), cuya evolución se muestra en la figura a continuación, se incrementó entre 2013 y 2017 para alcanzar 54.000 UTIs y luego se ha ido reduciendo progresivamente hasta 21.800 UTIs en 2022, prácticamente la mitad de este tráfico en 2013.

Figura 17: Evolución del tráfico “ro-ro” del puerto de Melilla, tráfico acompañado y no acompañado (en UTIs)



Fuente: AT en base a datos del OPPE



4 PREVISIÓN DE TRÁFICO Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES

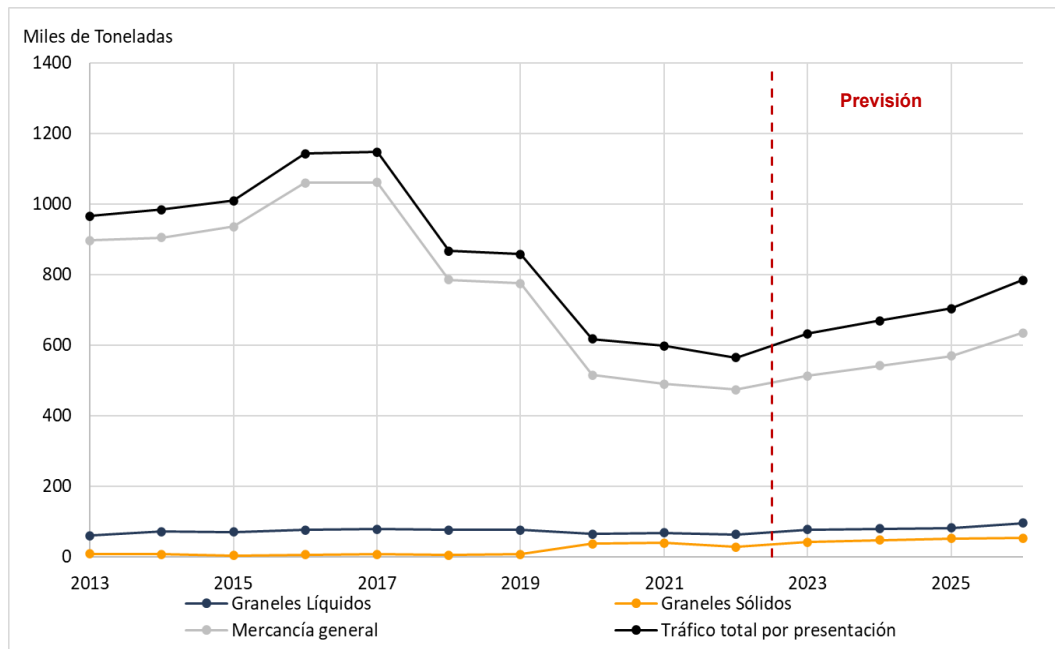
Las previsiones de tráfico se han realizado a partir de los datos del Plan de Empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Melilla.

La APM prevé a partir de 2023 un aumento significativo y relativamente constante del tráfico de mercancía general entre los años 2023 y 2026.

En cuanto a los tráficos de graneles líquidos y sólidos, se prevé para ambos una evolución estable durante este mismo periodo, con una ligera tendencia al alza.

En consecuencia, al igual que la mercancía general, para el tráfico total por forma de presentación se prevé un incremento notable y constante entre 2023 y 2026, con una ligera aceleración en este año.

Figura 18: Tráfico histórico y previsión del puerto de Melilla por forma de presentación (en miles de toneladas)

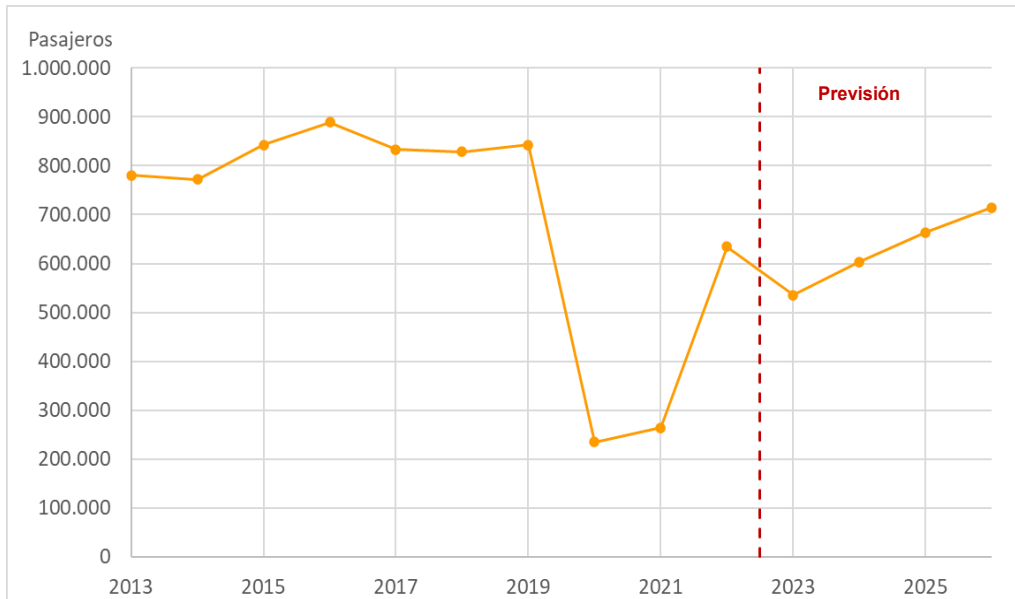


Fuente: AT en base a datos de Plan de Empresa 2022 (APM)

La previsión del tráfico de la línea regular del Puerto, tal y como se puede apreciar en la Figura 19, consiste en una disminución en 2023 que luego aumenta de manera relevante en los años siguientes hasta 714.931 pax en 2026, es decir un tráfico aproximadamente 150.000 pax debajo de su nivel prepandemia.



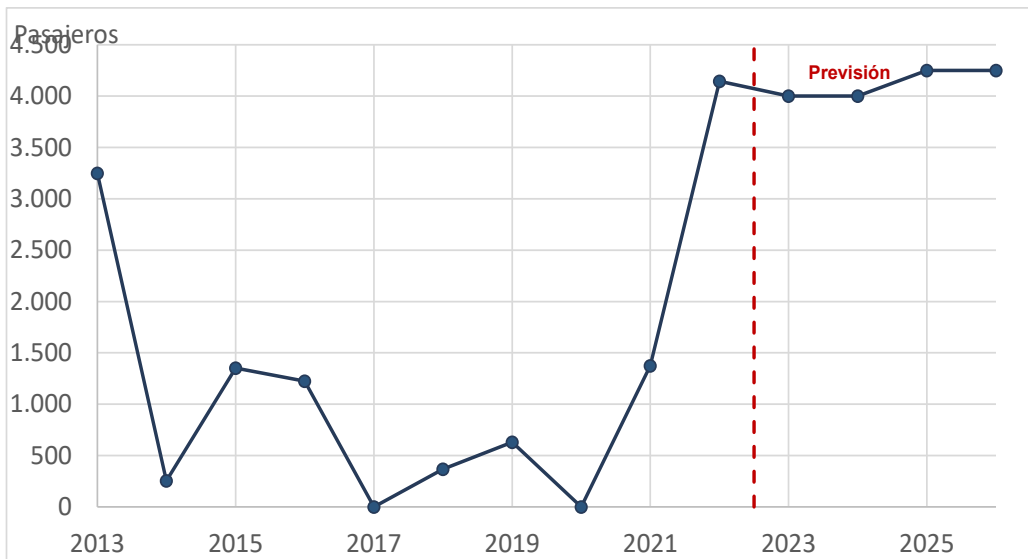
Figura 19: Tráfico histórico y previsión de la línea regular del puerto de Melilla (en pax)



Fuente: AT en base a datos de Plan de Empresa 2022 (APM)

En cuanto a la evolución del tráfico de pasajeros de cruceros, la Autoridad Portuaria prevé un tráfico relativamente estable entre 4.000 y 4.250 pax en el periodo 2023-2026, es decir, un tráfico similar al del año 2022 durante el cual el tráfico incrementó de 1.374 en 2021 a 4.144 pax.

Figura 20: Tráfico histórico y previsión de pasajeros de crucero del puerto de Melilla (en pax)



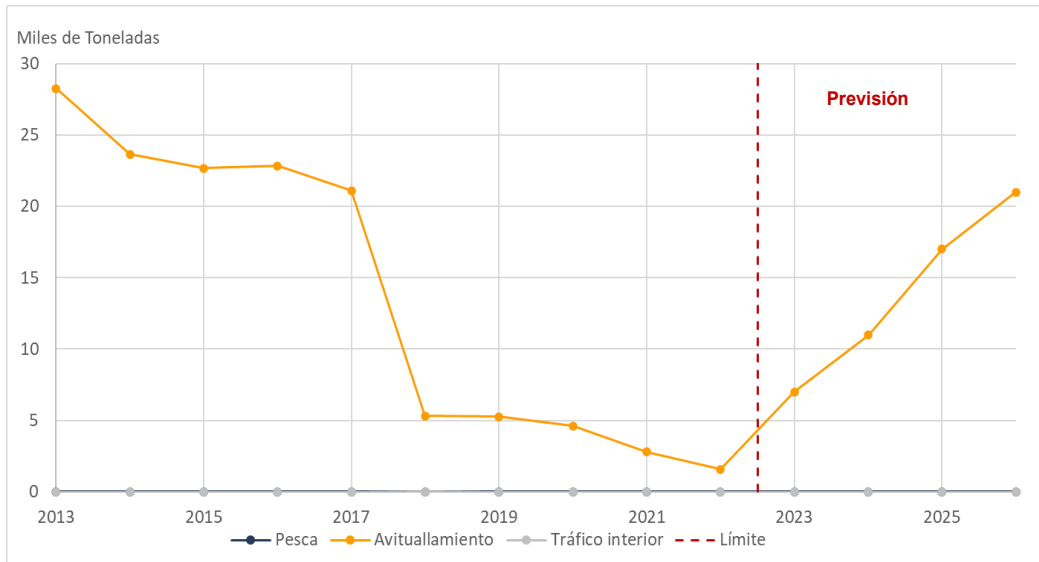
Fuente: AT en base a datos de Plan de Empresa 2022 (APM)



No se prevé ningún aumento de las actividades de pesca ni de tráfico inferior en el Puerto, tal y como se puede observar en la Figura 21.

En cambio, se prevé un aumento muy relevante del avituallamiento, que se multiplicaría por más de 4,5 en 2023 respecto el tráfico actual, para luego seguir subiendo fuertemente entre 2024 y 2026, hasta alcanzar las 21 mt.

Figura 21: Tráfico histórico y previsión de la pesca, del avituallamiento y del tráfico interior del puerto de Melilla (en miles de toneladas)



Fuente: AT en base a datos de Plan de Empresa 2022 (APM)



5 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS

5.1 Modificaciones propuestas

Se exponen a continuación las modificaciones que se proponen, en relación con la DEUP 2016 vigente.

Entre ellas, cabe diferenciar cuatro grupos distintos de modificaciones:

A) Desafectaciones del dominio público portuario

- Modificación 1: Desafectación de la Explanada Santa Bárbara (incluyendo la parte terrestre y marítima del Cargadero de Mineral).
- Modificación 2: Desafectación de los locales del Puerto Comercial y del aparcamiento anexo.

B) Actualización de la cartografía general del puerto

- Modificación 3: Tacón Ro-Ro en el muelle Nordeste III.
- Modificación 4: Ampliación del tacón Ro-Ro del muelle Espigón.
- Modificación 5: Ampliación del muelle de Ribera II.
- Modificación 6: Explanada habilitada en la dársena de pesqueros.
- Modificación 7: Muelle náutico deportivo del Real Club Marítimo de Melilla

C) Adaptaciones puntuales en la asignación de usos a la realidad actual

- Modificación 8: Ajustar la delimitación de las subáreas del Área 1: Puerto Comercial y su asignación de usos.
- Modificación 9: Ajustar la delimitación de las subáreas: Dársena de pesqueros y Antiguo muelle de Santa Bárbara y su asignación de usos.
- Modificación 10: Añadir el uso Náutico – deportivo a la subárea del Cargadero de mineral (muelle) y plaza del mar.
- Modificación 11: Ajustar la delimitación de la subárea Dársena de embarcaciones menores, segregando la nueva zona dedicada al tráfico de crucero.
- Modificación 12: Ajustar la delimitación de las áreas 2 y 3, y asignar el uso mixto: Comercial, Complementario e Interacción puerto-ciudad al Área 3. Dique Sur.

5.2 Desafectaciones del dominio público portuario

Modificación 1: Desafectación de la Explanada de Santa Bárbara (incluyendo el Cargadero de Mineral parte terrestre y marítima)

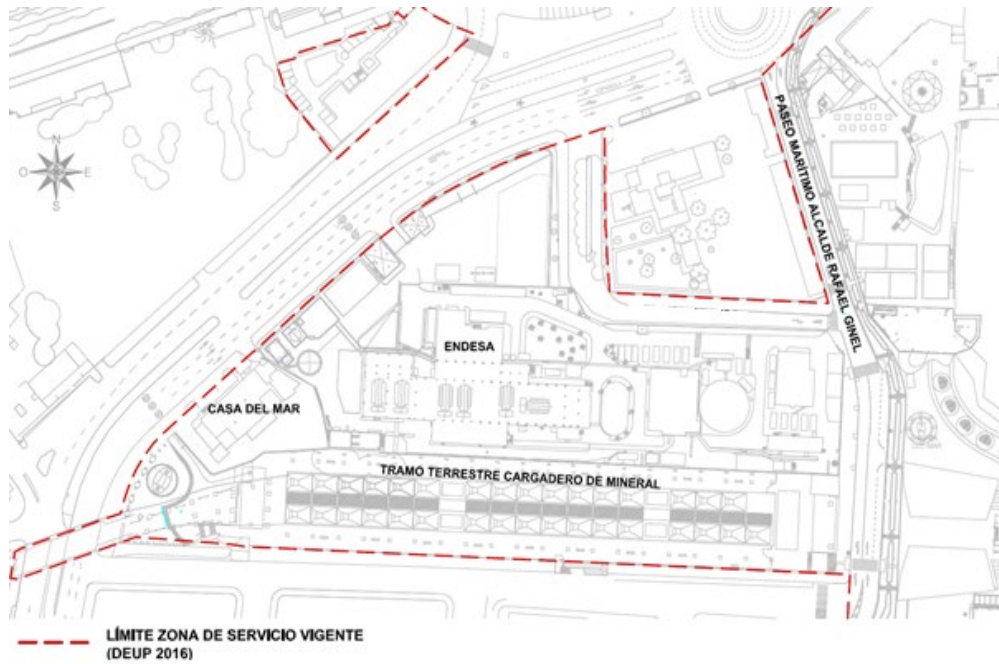
Actualmente forma parte del dominio público portuario los terrenos incluidos en la denominada Explanada de Santa Bárbara. Este ámbito incluye:



- Actual concesión Endesa
- Tramo terrestre del cargadero de mineral
- Casa del Mar
- Tramo del paseo marítimo Alcalde Rafael Ginel
- Calle trasera Delegación de Gobierno

En la Figura 22 se muestra el ámbito descrito.

Figura 22: Plano de la Explanada de Santa Bárbara (Delimitación DEUP 2016)



Fuente: AT

También forma parte de la zona de servicio el tramo marítimo del Cargadero de mineral (Figura 23).



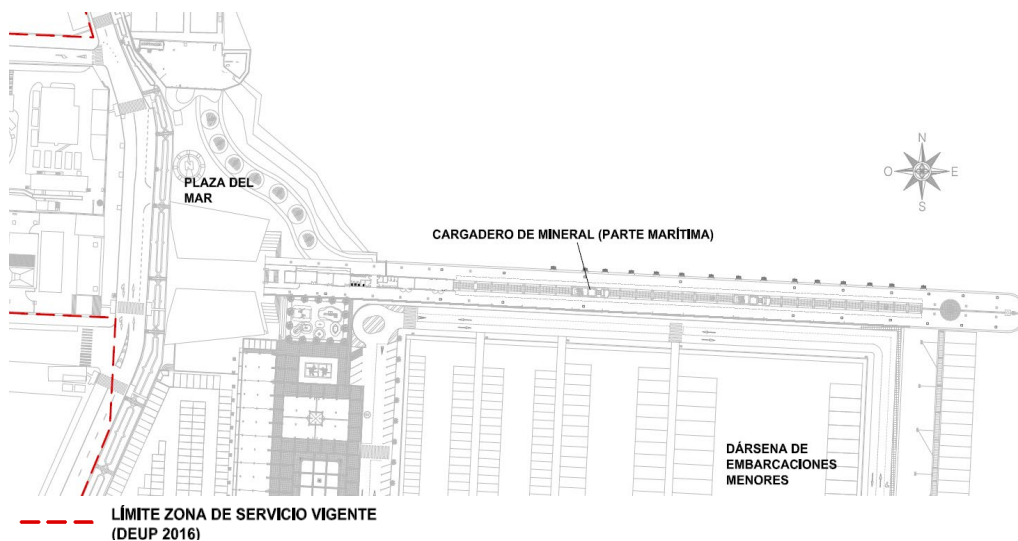


Figura 23: Plano del cargadero de mineral (tramo marítimo) (Delimitación DEUP 2016)

Fuente: AT

Actualmente, las actividades que se desarrollan en este ámbito no están vinculadas a la actividad portuaria:

- Las instalaciones concesionadas a Endesa generación. SA están dedicadas a la importación de combustible y generación de energía eléctrica.
- El tramo terrestre del Cargadero de mineral acoge un espacio compuesto de numerosos locales de pequeña superficie en los que predominan esencialmente las oficinas ocupadas por la Administración Autonómica, tal y como se muestra en la Tabla 4: Concesiones vigentes a fecha 2023 en el puerto de Melilla.

En el tramo marítimo del Cargadero de mineral actualmente no se desarrolla ninguna actividad, pero sí existente diferentes propuestas para acoger usos vinculados a la interacción puerto ciudad.

- La Casa del Mar es un edificio de tres plantas. Está concesionado al Instituto Social de la Marina y acoge oficinas de dicha administración. Asimismo, en la planta baja existe la cafetería restaurante Casa del Mar.
- Y finalmente el tramo del paseo Marítimo Alcalde Rafael Ginel y la calle trasera de Delegación de Gobierno son viales de uso urbano, perfectamente integrados en la malla urbana de la ciudad de Melilla. La calle trasera de Delegación de Gobierno queda totalmente asilada del recinto portuario, mientras que el paseo Marítimo Alcalde Rafael Ginel, si bien no da acceso directo a la zona de servicio del puerto, sí que permite la conexión entre la zona sur (dársena deportiva) y la zona norte (puerto comercial). En todo caso, se trata de una interconexión de nula incidencia en la explotación portuaria al estar la actividad comercial del puerto concentrada en una sola parte del mismo. Por otro lado, el acceso al Puerto deportivo ya se realiza desde el propio paseo marítimo Rafael Ginel en su tramo urbano.



Por todo lo anterior se propone la desafectación de los terrenos citados por resultar innecesarios para el cumplimiento de fines de carácter portuario.

Tal y como establece el TRLPEMM en su artículo 44, estos *bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio del Estado.*

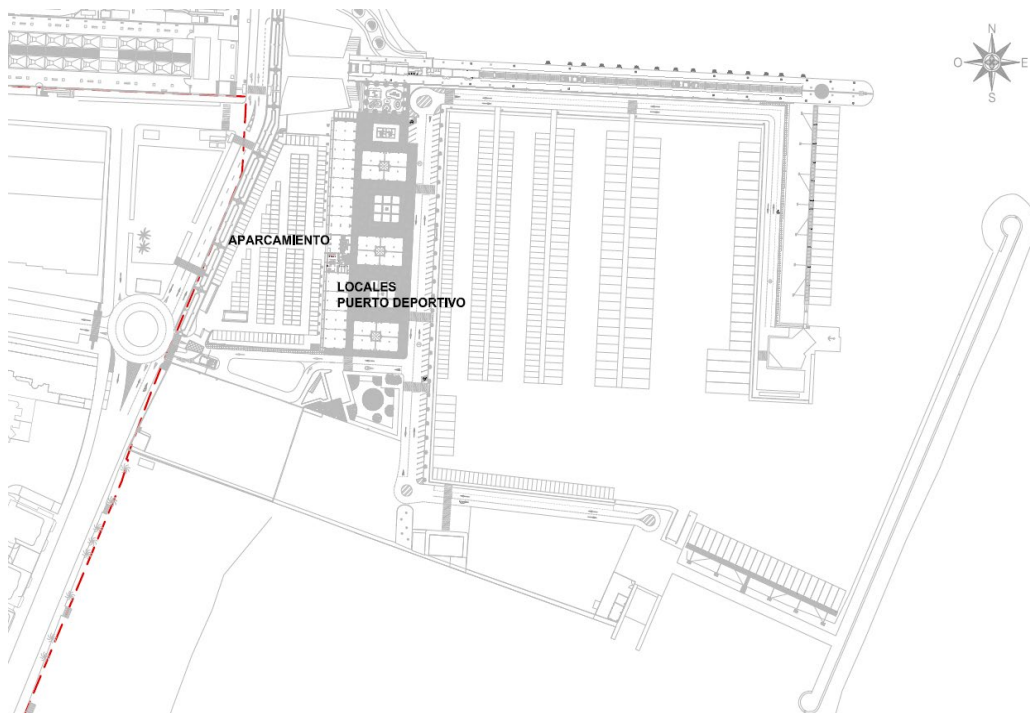
Modificación 2: Locales Puerto Comercial y aparcamiento anexo

El Puerto deportivo, situado al sur de las instalaciones del puerto de Melilla, se inauguraron a principios del año 1997 y cuentan con una superficie total de 36.700 m², con capacidad para 397 embarcaciones deportivas y de recreo, de esloras comprendidas entre 6 y 24 metros.

Las instalaciones incluyen un edificio con de locales comerciales destinado a todo tipo de empresas de ocio y servicios, restaurantes, cafeterías, y comercio en general.

Asimismo, forma parte de las instalaciones un aparcamiento en la zona posterior con una superficie aproximada de 5.900 m² y 224 plazas.

Figura 24: Plano Puerto deportivo (Delimitación DEUP 2016)



Fuente: AT

En su día dicho edificio de locales fue construido para dar apoyo al puerto deportivo, pero en la práctica la ocupación de los mismos no se realiza con actividades vinculadas a la náutica deportiva, sino actividades complementarias a ésta, como se puede comprobar en la Tabla 4: Concesiones vigentes a fecha 2023 en el puerto de Melilla.



Actualmente de los 28 locales, solo una cuarta parte están ocupados, y ninguno acoge alguna actividad vinculada con el uso Náutico-Deportivo.

Asimismo, el aparcamiento estaba pensado para un uso exclusivo de los usuarios de la náutica-deportiva pero actualmente no tiene un uso exclusivo para el puerto deportivo, estando abierto para el ciudadano.

Por todo lo anterior se propone la desafectación del edificio de locales comerciales y del aparcamiento por resultar innecesarios para el cumplimiento de fines de carácter portuario.

Tal y como establece el TRLPEMM en su artículo 44, estos *bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio del Estado.*

5.3 Actualización de la cartografía general del puerto

Modificación 3: Tacón Ro-Ro en el muelle Nordeste III

En el muelle Nordeste III se ejecutó un nuevo tacón para permitir la operativa de dos buques simultáneamente, ganando unos 476,49 m² de tierra las aguas de la Zona I. Su uso es Comercial portuario.

Figura 25: Tacón Ro-Ro en el muelle Nordeste



Fuente. Autoridad Portuaria de Melilla

Modificación 4: Ampliación del tacón Ro-Ro del muelle Espigón

Esta obra, en el muelle Espigón, se realizó para garantizar operativas portuarias con dos rampas de popa de manera simultánea ganando unos 389,60 m² de tierra a las aguas de la Zona I. Su uso es Comercial portuario.



Figura 26: Ampliación del tacón Ro-Ro del muelle Espigón



Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla

Modificación 5: Ampliación del muelle de Ribera II.

El objeto de esta actuación fue alcanzar en el Muelle de Ribera II un calado de 8,00 m, con el fin de dar servicio a los buques cada vez mayores que entraban en el Puerto de Melilla, al mismo tiempo que se adelantó el muelle 10,90 metros ganando unos 2.103,70 m² de tierra a las aguas de la Zona I. Su uso es Comercial portuario.

Figura 27: Ampliación muelle de Ribera II



Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla

Modificación 6: Explanada habilitada en la dársena de pesqueros

La actuación unificó los pavimentos, habilitó una zona peatonal mediante adoquinado, luminarias y mobiliario urbano y procedió a la recuperación de las antiguas vías del tren, ganando 85,41m² de tierra a las aguas de la Zona I. Su uso actual es náutico-deportivo.



Figura 28: Explanada habilitada en la dársena de pesqueros



Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla

Modificación 7: Muelle náutico deportivo del Real Club Marítimo de Melilla

Esta concesionaria ejecutó un muelle de bloques de hormigón en masa, de 22 m. de longitud aproximadamente con objeto de cierre y relleno de 358 m² de las aguas en la Zona I. Su uso actual es náutico-deportivo.

Figura 29: Muelle náutico deportivo del Real Club Marítimo



Fuente: Autoridad Portuaria de Melilla

5.3.1 Adaptaciones puntuales en la asignación de usos a la realidad actual

Se propone realizar modificaciones en la asignación de usos en algunas zonas para adecuarse a la funcionamiento y explotación actual en dichas zonas. En concreto:



Modificación 8: Ajustar la delimitación de las subáreas del Área 1: Puerto Comercial y su asignación de usos

Actualmente el Área 1 está compuesta por dos subáreas de uso: el Puerto comercial y la Estación Marítima y terrenos adyacentes. Ambas subáreas tienen asignado un uso mixto Comercial y Complementario.

Se propone distinguir dos zonas de uso en la subárea de la Estación Marítima y terrenos adyacentes.

La primera incluye la zona de maniobra de los muelles de Ribera I y II (incluyendo tacones ro-ro) y el muelle Nordeste, para los que se mantiene el actual uso mixto Comercial y Complementario; la segunda incluye la Estación Marítima y los espacios anexos, donde se mantendrá el uso mixto Comercial, Complementario añadiendo el uso Interacción puerto – ciudad.

El objeto de esta modificación es posibilitar la implantación de actividades vinculadas a la interacción puerto ciudad, para dar respuesta al interés detectado en estos últimos años para implementar este tipo de actividades en este ámbito, por estar próximo al casco antiguo de la ciudad.

Por otro lado, se propone un ajuste en la delimitación de la subárea: Puerto comercial, segregando de la misma el aparcamiento de la antigua Estación Marítima que pasa a formar parte de la subárea Estación Marítima y espacios anexos.

Asimismo, se propone que el Tinglado número 5 y el tramo del muelle Espigón I anexo, incluyendo el tacón ro-ro se integre en la subárea Zona de maniobra.

Finalmente se propone modificar el uso de la zona de maniobra de los muelles de la dársena pesquera incluidos en el Área 1 para que tengan compatibilidad con el uso Náutico-deportivo. Todo este ámbito pasa a formar parte del Área 2.

Modificación 9: Ajustar la delimitación de las subáreas: Dársena de pesqueros y Antiguo muelle de Santa Bárbara y su asignación de usos

Actualmente la Dársena de pesqueros y el ámbito del Antiguo muelle de Santa Bárbara son dos subáreas de uso diferentes.

La primera, la Dársena Pesquera, tiene asignado un uso mixto: Pesquero, Náutico-deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.

La segunda, el Antiguo muelle de Santa Bárbara, tiene asignado un uso mixto: Náutico-deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.

Esta modificación consiste en unificar las dos subáreas y segregar la toma de agua de Endesa que pasaría a conformar una nueva subárea con uso Complementario, y la plaza del Mar que pasaría a formar parte de la subárea del Cargadero de mineral.

A esta subárea se propone asignar un uso mixto: Náutico – deportivo, Complementario e Interacción puerto-ciudad.



De esta forma se asignan los usos que se desarrollan actualmente, mayormente Náutico-deportivos e Interacción puerto-ciudad, y se elimina el uso Pesquero que ya no es presente en el puerto de Melilla tal y como se explica en el apartado 3.6. Tráfico y actividades principales.

Modificación 10: Añadir el uso Náutico – deportivo a la subárea del Cargadero de mineral (muelle) y plaza del Mar

Actualmente, esta subárea incluye las instalaciones del Cargadero de Mineral en su tramo marítimo. Como ya se ha explicado en la Modificación 1, se propone desafectar la parte correspondiente el tramo marítimo del cargadero de mineral, quedando en esta subárea el muelle.

Asimismo, y según la Modificación 9, forma parte de esta subárea la plaza del Mar.

En este muelle se realizan atraques puntuales de cruceros y también de yates de grandes esloras, tiene asignado el uso mixto: Comercial, Complementario e Interacción puerto-ciudad

La plaza del Mar tiene asignado el uso mixto: Náutico-deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.

Se propone añadir el uso Náutico – deportivo a esta subárea, por la presencia de los yates de grandes esloras.

En consecuencia, se propone para toda la subárea un uso mixto: Comercial, Náutico – deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.

Modificación 11: Ajustar la delimitación de la subárea Dársena de embarcaciones menores, segregando la nueva zona dedicada al tráfico de crucero

Actualmente la subárea Dársena de embarcaciones menores incluye las instalaciones del Puerto deportivo, al sur del puerto de Melilla.

Tiene asignado un uso mixto: Náutico-deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad.

Se propone segregar de dicha subárea la nueva zona dedicada al tráfico de cruceros. Ya está aprobado el proyecto del pantalán para cruceros con el relleno del cuenco de amortiguación para acoger los espacios necesarios para dicho tráfico.

De esta forma la subárea Dársena de embarcaciones menores mantiene el uso mixto: Náutico deportivo, Complementario e Interacción puerto ciudad, e incluye solo los pantalanes náutico deportivos y el dique sur Puerto deportivo. Cabe señalar que ya no se incluye en esta subárea ni los locales comerciales del puerto deportivo ni el aparcamiento anexo que sí estaban incluidos DEUP 2016 y cuya propuesta de desafectación se ha explicado en la Modificación 2.

La nueva subárea: Zona cruceros, incluye la nueva zona dedicada a tráfico comercial de pasajeros de crucero.



Asimismo, y como se explica en la modificación 12, se propone que se integre en esta subárea el espacio de reserva portuaria de la playa de San Lorenzo.

Se propone asignar a dicha subárea un uso mixto: Comercial, Náutico-deportivo y Complementario.

Modificación 12: Ajustar la delimitación de las áreas 2 y 3, y asignar el uso mixto: Comercial, Complementario e Interacción puerto-ciudad al Área 3. Dique Sur

Actualmente el Área 3 incluye una parte de playa de San Lorenzo y el Dique Sur. Tiene asignado en su conjunto uso Comercial.

Se propone que esta parte de la playa de San Lorenzo incluida en el Área 3 pase a integrarse en el Área 2, en la subárea Zona de cruceros. De esta forma este ámbito se le asigna como al resto de subárea el uso mixto: Comercial, Náutico-deportivo y Complementario.

Para el Área 3 que incluye el Dique Sur, se propone asignar el uso mixto: Comercial, Complementario e Interacción puerto-ciudad.

Con esta nueva delimitación de las áreas y asignación de usos se busca adecuarse a las actividades que se desarrollan actualmente en este ámbito y las que están previstas con la futura entrada en funcionamiento dedicada a tráfico comercial de pasajeros de crucero.



6 PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

6.1 Propuesta de delimitación terrestre de la zona de servicio

Los espacios de tierra que ha de integrar la zona de servicio son los definidos por la DEUP 2016, con los siguientes cambios en la delimitación vigente:

- **Desafectación de la Explanada de Santa Bárbara:** Modificación de la zona terrestre en el área 2, en la subárea Dársena de Santa Bárbara, consistente en la desafectación del dominio público portuario de la Concesión de Endesa, de la parte terrestre del Cargadero de mineral, de la Casa del Mar y de los viales paseo marítimo Alcalde Rafael Ginel y calle trasera a la Delegación de Gobierno, detallados en el apartado 5.1. La superficie a desafectar suma un total de 33.970,72 m² (3,40 ha).
- **Desafectación locales puerto deportivo y aparcamiento anexo:** Modificación de la zona terrestre en el área 2, en la subárea Dársena de embarcaciones menores, consistente en la desafectación del dominio público portuario de los locales comerciales del Puerto deportivo y del aparcamiento anexo a dichas instalaciones, detallados en el apartado 5.1. La superficie a desafectar suma un total de 16.236,80 m² (1,62 ha).
- **Actualización de la cartografía general del puerto:** inclusión de las nuevas instalaciones e infraestructuras ejecutados después de la aprobación de la DEUP 2016 y ajustes puntuales del límite de la zona de servicio. Estas modificaciones suponen el incremento de un total de 3.394,95 m² (0,40 ha) de superficie a la zona de servicio.

Asimismo, estos nuevos planos se realizan con el sistema de referencias ETRS89 según normativa vigente.

La superficie terrestre de la zona de servicio actual es de 370.624,21 m² (37,06 ha). La presente modificación sustancial, teniendo en cuenta todas las modificaciones ya expuestas, propone una reducción de esta superficie hasta alcanzar los 328.423,62 m² (32,84ha), lo que supone un 11,39 % de reducción sobre la superficie terrestre actual.

6.2 Propuesta de delimitación de los espacios de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios

Se propone mantener la delimitación de la zona de aguas I y II que establece la DEUP 2016, aprobada por la Orden FOM/372/2016, de 9 de marzo:

A) Puerto de Melilla.

ZONA 1, o interior de las aguas portuarias: Comprende el área situada dentro de los límites definidos por los dos diques de abrigo, la costa y la intersección de la prolongación de las rectas de la alineación del Dique Sur y Nordeste III, según se detalla en el plano 8.1 ZONA AGUAS PORTUARIAS PROPUESTA. PUERTO DE MELILLA



No obstante, lo anterior se desafecta las aguas de baño de las playas de Cárabos, Hipódromo e Hípica, con una anchura de 200 metros lineales a contar desde la línea de bajamar, según se describe en los planos adjuntos.

ZONA II, o exterior de las aguas portuarias. Se define por las siguientes coordenadas:

Tabla 9: Delimitación Zona de Aguas II (puerto de Melilla)

Zona Aguas II. DEUP 2016	
Puntos	Coordenadas geográficas (Datum ETRS89)
P1	35° 17' 3,69" N
	2° 55' 17,85" W
P2	35° 17' 57,03" N
	2° 54' 43,98" W
P3	35° 18' 24,49" N
	2° 55' 40,10" W
P4	35° 18' 24,50" N
	2° 55' 47,70" W
P5	35° 17' 38,54" N
	2° 55' 54,91" W
P6	35° 17' 37,13" N
	2° 55' 56,00" W

Fuente: Equipo redactor

B) Puerto de Chafarinas:

La propuesta de zona de servicio de aguas de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios está recogida en el plano 8.2 PROPUESTA ZONA AGUAS PORTUARIAS. CHAFARINAS

ZONA I, o interior de las aguas portuarias:

Comprende el área de agua delimitada por el muelle "El Titán", la línea de costa hasta el extremo este de la escollera que discurre bajo el "Mirador del Mentidero", el antiguo taller de bloques, la línea recta, paralela al antiguo dique del NE trazada desde este punto hasta su intersección (punto B del plano) con la prolongación en línea recta del morro del dique del oeste (desde el punto C).

ZONA II, o exterior de las aguas portuarias:

No se establece una Zona II.

6.3 Propuesta de áreas funcionales

Como se ha explicado en el apartado 3.5.Áreas funcionales, se mantiene la estructura de Áreas de la DEUP 2016 en la que se han realizado los pequeños ajustes explicados en el



apartado 5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS,

Como resultado se consideran las siguientes Áreas funcionales (ver planos 9.1 y 9.2):

- Área 1: Puerto comercial
- Área 2: Puerto deportivo y equipamientos
- Área 3: Dique Sur
- Área 4: Área de Refugio de las Islas Chafarinas

6.4 Propuesta asignación de usos

La presente propuesta de DEUP recoge las definiciones de los usos que establece artículo 72.1 del TRLPEMM. Estos son los siguientes:

- **Usos comerciales**, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- **Usos pesqueros.**
- **Usos náutico-deportivos.**
- **Usos complementarios o auxiliares de los anteriores**, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Respecto a usos vinculados a la Interacción Puerto-Ciudad y conforme al artículo 72, solo podrá admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, etc, cuando dichos terrenos no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria; y siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Por lo tanto y conforme a la consulta realizada en 2023 a la Dirección General de Urbanismo de la Ciudad Autónoma, y en cumplimiento de lo estipulado en el Plan especial vigente, deberá formalizarse un convenio entre la Autoridad Portuaria y la propia Ciudad Autónoma en la que se establezca las condiciones de uso y las prestaciones a las que se comprometen para el futuro uso interacción Puerto-Ciudad y se justifique motivadamente porque éste es mejor instrumento que la desafectación de dichos terrenos.

Las modificaciones expuestas en el apartado 5.DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS, conllevan los ajustes en la asignación de usos que se resumen en la siguiente tabla:



Tabla 10: Resumen Modificaciones propuestas

Modificaciones propuestas en la asignación de usos				
Área	Subárea DEUP	uso DEUP	Subárea modificación DEUP	Uso modificación DEUP
Área 1: Puerto comercial	Terminal Ro-Ro y Ro-Pax	Comercial + Complementario	Zona de maniobra	Comercial + Complementario
			Estación Marítima y espacios anexos	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad
Área 2: Puerto deportivo y equipamientos	Dársena de pesqueros	Pesquero+ Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	Dársena de pesqueros y antiguo muelle Santa Bárbara	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad
	Antiguo muelle de Santa Bárbara	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad		Toma de agua Endesa
		Cargadero de mineral	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad	Cargadero de mineral (muelle) y plaza del mar
	se desafecta (parte marítima cargadero mineral)			
	Explanada de Santa Barbara	Complementario + Interacción puerto ciudad	se desafecta	-
	Dársena de embarcaciones menores	Náutico deportivo + Complementario + interacción puerto ciudad	Dársena de embarcaciones menores	Náutico deportivo + Complementario + interacción puerto ciudad
			Zona cruceros (incluye playa san Lorenzo)	Comercial + Náutico deportivo + Complementario
	Área 3: Dique Sur	Dique Sur y playa san Lorenzo	Comercial	Dique Sur



Fuente: AT

La zonificación propuesta se reproduce en los planos: 10.1. ASIGNACIÓN USOS PROPUESTA. PUERTO MELILLA y PLANO 10.2. ASIGNACIÓN USOS PROPUESTA CHAFARINAS.

En la siguiente tabla se muestra el resumen de las superficies asignadas a cada uno de los usos.

Tabla 11: Asignación de usos. Propuesta modificación sustancial de la DEUP

Usos propuesta de modificación DEUP			
Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)
Área 1: Puerto comercial	Puerto comercial	Comercial + Complementario	150.655,14
	Zona de maniobra	Comercial + Complementario	26.780,35
	Estación Marítima y espacios anexos	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad	42.942,98
Área 2: Puerto deportivo y equipamientos	Dársena de pesqueros y antiguo muelle Santa Bárbara	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	18.478,00
	Toma de agua de Endesa	Complementario	880,74
	Cargadero del mineral (muelle) y plaza del Mar	Comercial + Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	4.558,08
	Dársena de embarcaciones menores	Náutico deportivo + Complementario + Interacción puerto ciudad	23.537,59
	Zona cruceros (incluye playa San Lorenzo)	Comercial + Complementario + Náutico deportivo	32.209,75
	Oficinas Autoridad Portuaria	Complementario	2.065,74
	Área 3: Dique Sur	Dique Sur	Comercial + Complementario + Interacción puerto ciudad
Área 4: Chafarinas	Muelles y costa	Comercial	9.003,31
	Antigua Vivienda autorizada a ICONA	Complementario	340,70
	Faro	Complementario	440,69



Usos propuesta de modificación DEUP			
Área	Subárea	Uso	Superficie (m2)
Total zona de servicio del puerto propuesta			326.156,91

Fuente: AT

6.5 Necesidad de espacios para las Administraciones Públicas

Según el artículo 69 del TRLPEMM, se incluirán la zona de servicio aquellos espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta misma Ley.

En el puerto de Melilla desarrollan actualmente actividades de dicha naturaleza los siguientes órganos y entidades de las Administraciones Públicas:

Estación Marítima antigua:

- Comandancia Naval (pendiente de traslado desde Florentina)
- Sanidad Exterior
- Guardia Civil

Nueva Estación Marítima:

- Módulo de administración:
 - o Agencia Tributaria
 - o Guardia Civil
 - o Policía Nacional
- Guardia Civil (Control desembarque de pasajero) pasajeros

Tinglado nº 5

- Agencia Tributaria
- Sanidad Exterior

Centro de control

- Capitanía Marítima

Casetas Guardia Civil

- Caseta en Baliza Morro
- Caseta en Espaldón Dique Nordeste
- Caseta acceso zona restringida Puerto Comercial



Puerto Deportivo

- Guardia Civil
- Sasemar (contendor y movable por razones de explotación portuaria)
- Parques Nacionales (14,60 m2 para contendor y movable por razones de explotación portuaria)

Edificio Florentina

- Comandancia Naval (pendiente de traslado al Edificio Antigua Estación Marítima)

Cargadero de Mineral:

- Ministerio de Justicia (Local 8)

Islas Chafarinas: Isla de Isabel II

- Parques Nacionales (Edificio antigua vivienda Encargado de Vigilancia)

