

**PLIEGO DE CONDICIONES
TÉCNICAS PARA LA
CONTRATACIÓN DEL MASTER
PLAN PUERTO-CIUDAD**

ANTECEDENTES

CAPÍTULO I.- OBJETO Y ALCANCE DE LOS TRABAJOS

I.1. OBJETO Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN

- I.1.1. Objeto de la licitación
- I.1 .2. Ámbito de actuación

I.2. ALCANCE DE LOS TRABAJOS

- I.2.1 Redacción del convenio
- I.2.2 Presentación de una estructura general financiera del proyecto
- I.2.3 Aspectos societarios
- I.2.4 Pormenorización de las actuaciones en infraestructuras portuarias

I.3 DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

- I.3.1 Documentación gráfica
- I.3.2 Documentación escrita

I.4. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

I.5. DIRECCIÓN DEL CONTRATO

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

ANTECEDENTES

El carácter eminentemente urbano del Puerto de Almería y la generación de riqueza que significa para la Ciudad y su entorno han llevado a una relación de simbiosis y reciprocidad en el crecimiento de ambos.

El Puerto debe competir en unas redes comerciales cada vez más globalizadas sin dejar atrás el interés por ofrecer un Puerto que respete el bienestar de los ciudadanos y el cumplimiento de los requisitos de calidad, seguridad y medio ambiente.

Bajo este aspecto, la Autoridad Portuaria de Almería está desarrollando una serie de proyectos que compatibilizan el crecimiento de la actividad portuaria con la vida urbana.

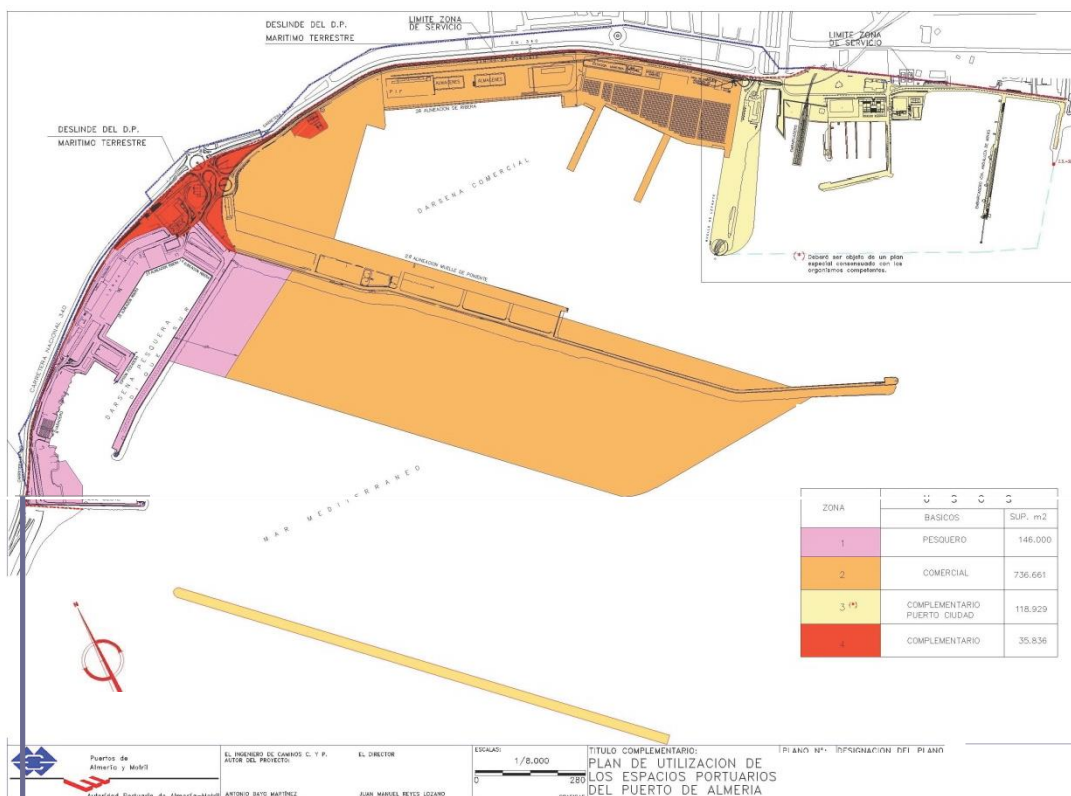
Tradicionalmente la ciudad ha ido disfrutando del puerto como de una zona urbana más y el puerto ha ido cediendo espacios a la ciudad cuando ésta los ha necesitado, acomodando sus infraestructuras a las nuevas situaciones. Así el Parque Nicolás Salmerón y la Vía Parque Actual, zonas originalmente portuarias fueron cedidas por el puerto a la ciudad.

Igualmente en el futuro las zonas que dejen de tener interés portuario podrán destinarse a usos compatibles con la ciudad, de acuerdo con los criterios que al efecto esté establecido en la Ley de Puertos del Estado.

Pero el Puerto es, como hemos dicho, una parte importante de la ciudad y ésta sigue demandando, dado su enclave, nuevos usos y disfrutes del mismo cercanos al mar. La Autoridad Portuaria ha sido históricamente sensible a estas demandas y, al igual que en el caso de los ejemplos antes descritos, ha ido planificando su crecimiento de manera que las nuevas infraestructuras fueran alejándose en lo posible de la ciudad, dejando los espacios más próximos a la misma para usos compatibles con el disfrute ciudadano.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, con fecha 24 de febrero de 2000, acordó tramitar el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Almería, excluyendo del mismo la zona situada a levante de la Rambla de Belén. Tras la tramitación del expediente, éste fue aprobado por acuerdo plenario del Excmo. Ayuntamiento de Almería de 25 de Julio de 2001, publicado en el BOP de Almería de 5 de Octubre de 2001, núm. 194.

Por su parte, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Almería (PUEP), aprobado por Orden del Ministerio de Fomento 3136/2004, de 10 de Septiembre (BOE número 230 de 30 de Septiembre de 2004), establece como zona de Actuación Puerto Ciudad (que adelante abreviaremos como APC) la comprendida entre al actual Dique de Levante y el primer espigón de la playa de San Miguel. El PUEP del Puerto de Almería establecía la obligación de desarrollar esta zona mediante la aprobación de un Plan Especial consensuado con los Organismos competentes, es decir, Autoridad Portuaria, Ayuntamiento de Almería y Junta de Andalucía. Las tres administraciones tienen la firme intención de trabajar por objetivos comunes y por un proyecto que ayude a la ciudad a fortalecer un determinado perfil, que pueda ser una referencia en un entorno de competitividad de las ciudades, un proyecto capaz de activar singularidades.





PROPUESTA DE ZONIFICACION

El ámbito de actuación del Plan es el comprendido entre al actual Dique de Levante y el primer espigón de la playa de San Miguel. Se entiende que, dada su naturaleza, las actuaciones no se circunscriben solo a la zona de Dominio Público Portuario, sino que su integración en la ciudad requerirá actuar también en las zonas anejas para conseguir un conjunto urbano coherente y entrelazado.

Con el propósito de alcanzar estos objetivos comunes se han celebrado diversos actos cuyo fin ha sido ir concienciando a las diferentes instituciones, organismos y, en general, a toda la ciudadanía almeriense, de las posibilidades y condicionantes de una actuación de este tipo.

Es necesario abrir el puerto a la ciudad, pero el puerto, como infraestructura clave del desarrollo económico, tiene que seguir cumpliendo sus funciones con arreglo a criterios de rentabilidad y autosuficiencia económica. Es en este contexto en el que se hace necesaria esta labor de concienciación y de fijación de metas alcanzables por ambas partes: el puerto y la ciudad. Hay que compatibilizar el uso y disfrute del Puerto por los ciudadanos, con la realidad de una infraestructura que es necesaria para supervivencia y el futuro de la propia ciudad y su entorno. Por ello, la celebración de actos de debate y análisis de estas actuaciones Puerto-Ciudad llevadas ya a cabo en otras ciudades, ha sido de gran ayuda para fijar criterios y objetivos realistas desde la comprensión mutua.



Una vez concienciadas e informadas las diferentes Instituciones y Sectores Sociales de relevancia en la Actuación Puerto-Ciudad, el día 9 de diciembre de 2009 se mantuvo una reunión al más alto nivel de los Organismos directamente implicados, esto es Junta de Andalucía, Ayuntamiento y Autoridad Portuaria en la que se acordó constituir una Comisión o Grupo de Trabajo Técnico que fuese avanzando en la elaboración del Plan Especial de Ordenación de la Actuación Puerto-Ciudad, presidido por la imprescindible colaboración entre las tres Instituciones, garantizando así, la inclusión de criterios técnicos que permitan la ordenación del espacio de contacto entre la Ciudad y el Puerto.

Dentro de dicha Comisión o Grupo de Trabajo cabe resaltar, han estado representados, además de las tres Administraciones reseñadas, la Fundación Bahía Almeriport, entidad en la que están integrados como Patronos tanto las instituciones más importantes a nivel local, como un amplio elenco de empresas provinciales y nacionales y cuyo fin primordial es la elaboración y desarrollo de acciones de promoción, estudio y potenciación de la competitividad del Puerto de Almería y de las industrias relacionadas con el mismo. Por tanto, dicha entidad no solo colabora en la integración Puerto – Ciudad, sino que tiene marcado como principal objetivo el desarrollo del proyecto Puerto – Ciudad.

Todas las Instituciones han manifestado la voluntad de las partes firmantes para proceder a la tramitación de las actuaciones necesarias para el desarrollo de la zona con la mayor celeridad posible y han acordado articular un acuerdo marco a cuatro bandas (Ayuntamiento de Almería, Autoridad Portuaria, Fundación Bahía Almeriport y Junta de Andalucía) para el desarrollo de la actuación puerto ciudad en los terrenos de dominio público portuario que conforme a lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, posibilitan el desarrollo de dicha actuación y que se definirán más adelante.

En dicho documento, se define el marco de la colaboración institucional que conduce al desarrollo de un proyecto integrador, que pretende potenciar las actividades portuarias en la fachada marítima de la Ciudad de Almería, haciéndolas compatibles con el desarrollo de un modelo de disfrute por parte de la ciudadanía.

Así pues, en el mes de diciembre de 2016 se ha firmado el "PROTOCOLO GENERAL DE INTENCIONES PARA EL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN PUERTO-CIUDAD" al que, posteriormente, se ha unido la Junta de Andalucía mediante un adenda en el mes de julio de 2017.

Se han previsto dentro del documento, un conjunto de actuaciones genéricas, que marcarán el futuro desarrollo, que de un modo conjunto acuerden las diversas administraciones involucradas.



El documento recoge así mismo, la hoja de ruta de la operación, que se resume en los siguientes epígrafes:

- a) Protocolo General de Intenciones
- b) Elaboración de un Master Plan o Plan Maestro de Actuaciones.

La elaboración del Master Plan debe tener en cuenta su desarrollo en fases teniendo en cuenta la disposición actual de espacios portuarios para usos Puerto-Ciudad, así como los proyectos ya en marcha, definidos o a definir según el Protocolo firmado que habrán de integrarse en el mismo y que se detallan más adelante.

El proyecto parte de un conjunto importante de premisas, como son el ser autosuficiente financieramente, el presentar un proyecto unitario y el respeto medioambiental y las búsqueda de las más altas cotas de sostenibilidad.

Se inicia ahora, la fase de redacción del Master Plan, para lo que se ha constituido un órgano de seguimiento que permitirá garantizar el acuerdo en esta etapa, partiendo de los principios de cooperación y colaboración institucional, formado por dos miembros de cada una de las instituciones participantes y presidido conjuntamente por el Excmo. Alcalde de Almería, la Presidenta de la Autoridad Portuaria de Almería, el Presidente de la Fundación Bahía Almeriport y la Delegada del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Dicho comité acordó encomendar a la Fundación Bahía Almeriport la contratación y ejecución del Master Plan en sesión del día 10 de mayo de 2017.

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de la " ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL MASTER PLAN PARA LA ORDENACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO DE ALMERÍA" nace con el objetivo de recibir el soporte encaminado a determinar los aspectos técnicos de la futura ordenación de las infraestructuras portuarias, el apoyo jurídico en las negociaciones sobre la futura definición urbanística, y la definición de una herramienta que permita calibrar el modelo de financiación y de costes e ingresos.

CAPÍTULO I.- OBJETO Y ALCANCE DE LOS TRABAJOS

I.1. OBJETO Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN

I.1.1. Objeto de la licitación

El objeto de esta licitación es la contratación de los servicios de **"ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL MASTER PLAN PARA LA ORDENACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO PORTUARIO DE ALMERÍA"** destinados a dar el apoyo necesario a la misma en los trabajos que se describen en el presente apartado.

El equipo consultor adjudicatario deberá elaborar un Master Plan que tenga en cuenta los aspectos básicos que establece el Protocolo Puerto-Ciudad firmado por las Administraciones actuantes con fechas 12 de dic. 2016 y Adenda de 14 de julio de 2017.

Los contenidos mínimos del Master plan serán los siguientes:

- Concreción de las actuaciones a desarrollar para el cumplimiento del Protocolo, en donde se especificará claramente el programa de usos portuarios y no portuarios y las determinaciones urbanísticas esenciales, así como el calendario y cuantificación de las inversiones necesarias para la ejecución del Proyecto. Los trabajos a desarrollar deberán revalorizar los suelos del frente marítimo desde el punto de vista económico y de calidad urbana.
- Definición de los Instrumentos de Financiación.
- Determinación de las Competencias que ejercerá cada Administración y compromisos de tramitación en relación a las mismas.

El resultado final será una propuesta ambiciosa que permitirá el mantenimiento y reactivación de las actividades portuarias en los muelles que forman parte del Frente Marítimo, dinamizando de este modo instalaciones en algunos casos obsoletas, infrautilizadas, y minimizando el grado de conflicto con el disfrute ciudadano, haciendo compatibles ambas actividades.

I.1.2. Ámbito de actuación

El ámbito de actuación de los trabajos objeto del contrato abarca todo el frente marítimo portuario del Puerto de Almería, desde el espigón final de la playa del Zapillo hasta la Playa de las Olas. Se incluyen tanto los terrenos de la Zona de Servicio del Puerto de Almería como todos los necesarios de índole municipal adyacentes que sean necesarios para dar coherencia al conjunto.

I.2. ALCANCE DE LOS TRABAJOS

Se determinarán los aspectos esenciales de la futura ordenación urbanística y del modelo de financiación. Para ello, el consultor, elaborará un documento en el cual se desarrollarán las acciones técnicas y jurídicas encaminadas a dar el apoyo necesario a la Fundación Bahía Almeriport y que se concretan a continuación:

a) Posibilidad de desarrollo en fases

La elaboración del Master Plan debe tener en cuenta su desarrollo en fases, teniendo en cuenta la disposición actual de espacios portuarios para usos Puerto-Ciudad, así como los proyectos ya en marcha, definidos o a definir según el Protocolo firmado y que tendrán que integrarse en el mismo.

Se propondrá, por tanto un desarrollo en fases de dicho Master Plan, distinguiendo actuaciones correspondientes a:

- Muelle de Levante.
- Zona de las Almadrabillas.
- Puerto Deportivo.
- Cable Francés.
- Cable Inglés.
- Puerto Pesquero.
- Resto de la zona de Servicio Portuaria.
- Rambla, Parque Nicolás Salmerón y zonas urbanas de influencia.
- Accesibilidad peatonal y rodada, incluida la accesibilidad al Cable inglés y a la Playa de las Olas.

El proyecto parte de un conjunto importante de premisas, como son el ser autosuficiente financieramente, el presentar un proyecto unitario, el respeto medioambiental y la búsqueda de las más altas cotas de sostenibilidad.

Por otro lado, es fundamental la participación de los diferentes agentes sociales, por lo que el Equipo Redactor mantendrá, en cada uno de los casos concretos, reuniones con éstos, de manera que el resultado final refleje el mayor grado de consenso posible.

b) Accesibilidad.

Se considera que una de las claves de éxito de la Actuación Puerto Ciudad (en adelante, APC) es la fácil accesibilidad peatonal a la misma, de forma que no haya interrupción aparente entre la APC y la propia ciudad. Igualmente se tendrá en cuenta la accesibilidad de vehículos al área puerto-ciudad.

c) Usos y Edificabilidad.

El Master Plan debe definir los parámetros urbanísticos fundamentales máximos (ocupación, edificabilidad, usos, alturas....) para cada uno de los usos previstos, sirviendo como punto de partida para la elaboración de los futuros planes especiales que hayan de redactarse.

d) Cable Inglés y otros Elementos Singulares.

En base a la intención básica de conservación, y a la de posibilitar su incorporación a su disfrute por parte de la ciudad, desde la Consejería de Cultura, se organizó un Concurso de Ideas para la redacción del Proyecto Básico para iniciar el proceso de recuperación y utilización de este importante inmueble. Este proyecto Básico habrá de ser tenido en cuenta en las propuestas que se realicen. Además se estudiará la accesibilidad peatonal desde el Parque de la Estación, y desde el Parque de las Almadrabilas.

e) Aparcamientos.

Se realizará una dotación suficiente de plazas de aparcamiento acorde al plan de usos propuesto, localizándose convenientemente en función de la zonificación proyectada. Se deberá tener en cuenta su compatibilidad con el uso portuario actual, de forma que no se limite su operatividad.

f) Acceso Ferroviario.

El mantenimiento del acceso ferroviario al Puerto es de vital importancia para su futuro y, por ende, para el de la economía de la provincia. Por ello, cualquier actuación debe ser compatible con las distintas formas de acceso ferroviario al Puerto que se puedan contemplar. De acuerdo con el Protocolo vigente, en su apartado 12, la Autoridad Portuaria redactará un proyecto básico de conexión ferroviaria que respete lo establecido al respecto en el Plan General de Ordenación Urbana y en el convenio firmado por el Ayuntamiento y ADIF. Este proyecto habrá de ser compatible con las futuras actuaciones ferroviarias que se lleven a cabo en la ciudad tales como el soterramiento integral, u otras de cualquier índole que se puedan plantear en la trama urbana.

g) Accesos desde la A7.

Se tendrá en cuenta el proyecto de duplicación de accesos al puerto de Almería elaborado por la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, en especial su tramo urbano, que posibilitará el desarrollo de actuaciones Puerto-Ciudad en el Puerto Pesquero y prolongará el actual Parque Nicolás Salmerón hasta dicho puerto.

h) Puerto Deportivo.

La ampliación prevista en el puerto Deportivo debe ser uno de los polos de atracción de la zona de la APC. Para ello se diseñara una configuración que, siendo compatible con el uso concesional del mismo, sea, al mismo tiempo, de acceso libre para todos los ciudadanos. Las necesarias obras de abrigo se deben

diseñar de manera que sean accesibles y sirvan de paseo peatonal con inmejorables vistas al mar y sean, en definitiva, la apertura al mar que demanda la ciudad.

i) Cable Francés.

En la actualidad se está estudiando el proyecto de rehabilitación del Cable Francés como espacio público y se organizará un concurso de ideas para realizar el proyecto constructivo del mismo. Este proyecto habrá de tenerse en cuenta en la redacción del Master Plan.

j) Pormenorización de las actuaciones en infraestructuras.

El consultor acometerá una pormenorización a nivel de estudio de viabilidad de las diversas actuaciones que serán definidas dentro de la operación del Frente Marítimo Portuario.

Para ello, se describirán las siguientes actuaciones:

- Definición del límite del dominio público portuario, situación actual y condicionantes administrativos de futuras actuaciones.
- Evaluación de alternativas de las intervenciones infraestructurales principales, descritas en el Protocolo vigente.
- Definición geométrica e incorporación en los planos de las actuaciones a nivel de Estudio de Viabilidad.
- Definición de la estimación presupuestaria a modo de estructura general de costes de la actuación seleccionada como integrante de la operación.
- Análisis de la compatibilidad del modelo propuesto con la ordenación actual y previsible ordenación futura, tratando de fomentar la máxima compatibilidad urbana con la zona de actuación.

k) Presentación de una estructura general financiera del proyecto

El Master Plan recogerá un análisis pormenorizado de costes-ingresos de las distintas actuaciones contempladas, teniendo en cuenta no solamente el resultado final de la actuación sino también los posibles desequilibrios que puedan originarse de acuerdo con el faseado que se establezca, todo ello bajo la premisa de la autosuficiencia financiera de la operación en su conjunto.

I.3 DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

I.3.1 Documentación gráfica

Todos los planos serán en formato A1, por medio de las siguientes escalas:

- Planta General: 1:5.000
- Planta de detalle de cada área objeto de actuación: 1:2.000
- Planta de detalle de cada actuación: 1:1.000 o 1:500
- Secciones estructurales de los muelles: 1:200
- Edificación: 1:200
- Secciones: adecuadas a cada caso 1:50 ó 1:100

Los planos generados deberán ser apropiados para el correcto entendimiento de las propuestas en posibles presentaciones públicas.

I.3.2 Documentación escrita

Se presentará la documentación en formato en A3. De forma general, los informes tendrán el siguiente índice:

- Índice
- Análisis del estado actual
- Estudio de alternativas
- Pormenorización de la alternativa escogida
- Modelos de costes

I.4. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Previo a la edición definitiva del documento correspondiente, y en cualquier caso antes de que concluyan los plazos definidos en la licitación, se remitirá un ejemplar de la documentación para su revisión final y aceptación definitiva. Revisada esta documentación y aprobada por parte de la Dirección del Contrato, y una vez realizadas las pertinentes correcciones si las hubiera, se procederá a la entrega de los ejemplares definitivos. Estos llevarán firma original y antefirma del autor, o autores en su caso.

Se entregarán:

- Seis (6) ejemplares debidamente encuadernados y firmados.
- Un CD o DVD, conteniendo todos los ficheros, tanto de texto, como gráficos. Los ficheros gráficos estarán, en formato DWG, y la documentación escrita en formato MS Word o en el formato que se acuerde con la Dirección del contrato. El soporte informático con el conjunto de ficheros incluirá un fichero en formato MS Word denominado índice.doc, conteniendo la denominación de todos los ficheros anteriores y una breve descripción del contenido de cada uno de



ellos. Las conclusiones de los estudios y trabajos deberán ser presentados a la Dirección del contrato, quien aprobará su difusión pública.

I.5. DIRECCIÓN DEL CONTRATO

La Fundación Bahía Almeriport designará un Director de Contrato, que llevará la dirección y coordinación de los trabajos y la interlocución con el adjudicatario.

Esta dirección desempeñará una función coordinadora y establecerá los criterios y líneas generales de actuación del consultor.

Por consiguiente, el Director del Contrato no será responsable, ni directa, ni solidariamente de lo que con plena responsabilidad técnica y legal elabore o redacte el consultor, que tendrá el carácter de Autor del Estudio.

Las funciones de la Dirección del Contrato son las siguientes:

- Interpretar este Pliego de Condiciones Técnicas y demás condiciones establecidas en el contrato o en otras disposiciones legales.
- Aprobar las oportunas modificaciones y su incidencia en el presupuesto y/o plazo de realización del Encargo.
- Establecer y concretar los criterios del encargo y supervisar el desarrollo de los trabajos.
- Aprobar el plan de trabajo propuesto por el consultor.
- Facilitar al consultor credenciales ante otros organismos oficiales.
- Facilitar al consultor, en los plazos establecidos en el Plan de trabajo, el conjunto de información que la Autoridad Portuaria de Almería pone a su disposición.
- Preparar la recepción de cada uno de los documentos objeto del encargo, y efectuar las certificaciones parciales y la liquidación del Contrato.