

PROYECTO DE ACTUACIÓN-DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE NÍJAR - ALMERÍA



Mayo 2016

TOMO I
DOCUMENTO 1. ANEJO 1
ESTUDIO DE PAISAJE



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Área Logística de Interés Autonómica de Almería. Sector1 - Níjar

Estudio de Paisaje

I. Introducción.....	3
II. Descripción del paisaje previo	5
DESCRIPCIÓN DEL LUGAR	5
A.Situación Geográfica	5
B.Orientaciones.....	5
C.Accesibilidad y configuración territorial	5
ANÁLISIS DE LA VISIBILIDAD	6
A.Autopista A-7	6
B.Carretera AL-3108	6
C.Visión desde el cerro	7
D.Desde el pueblo de Níjar y estribaciones cercanas	7
COMPONENTES DEL PAISAJE	7
A.Paisajes homogéneos	7
B.Hidrología Superficial	10
C.Vegetación	13
D.Usos actuales del suelo.....	13
REFERENCIAS PAISAJÍSTICAS	16
A.Grandes viarios	16
B.Línea férrea de alta velocidad prevista	17
C.Tendidos eléctricos	17
D.El perfil que se define en la lejanía.....	17
E.Extensiones de invernaderos en áreas cercanas.....	18
III. Descripción del Proyecto	19
SÍNTESIS DEL PROYECTO	19
A.Estructura general	19
B.Estructura urbanística del polígono	21
ESTADO DEL PLANEAMIENTO	23
A.Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)	23
B.Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).....	25

C.Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)	25
D.Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)	26
DETERMINACIÓN DE LOS IMPACTOS PAISAJÍSTICOS	26
A.Vía férrea de altas prestaciones	26
B.Viario interno	26
C.Plataforma intermodal.....	26
D.Construcciones	27
E.Elementos publicitarios.....	27
F.Iluminación.....	27
IV. Estrategias y medidas de integración paisajística	28
ESTRATEGIA	28
MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	28
A.Conservación de la Topografía	28
B.Tratamiento de taludes y muros.....	28
C.Nudo de acceso a la ZAL.....	30
D.Diseño exterior de los edificios.....	30
E.Tratamiento de cubiertas.....	31
F.Tratamiento de la iluminación nocturna.....	33
G.Conservación de elementos arquitectónicos relevantes.....	34
H.Elaboración de Guías de Diseño	36
V. Síntesis.....	37
DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE PREVIO	37
A.Descripción del lugar	37
B.Análisis de la visibilidad.....	37
C.Componentes del paisaje.....	38
D.Referencias paisajísticas	40
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	40
A.Síntesis del Proyecto.....	40
B.Estado del planeamiento	41
C.Determinación de los impactos paisajísticos	42
ESTRATEGIAS Y MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	42
A.Estrategia	42
B.Medidas de integración paisajística	43

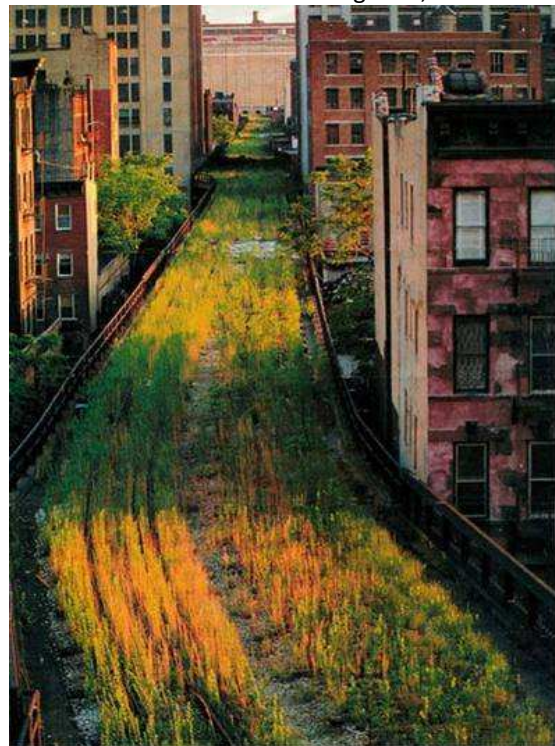
I. Introducción

OPORTUNIDAD DE INNOVACIÓN RADICAL EN LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS ÁREAS LOGÍSTICAS

En la sociedad de los flujos y de los intercambios, la capacidad logística de un territorio es cada vez más uno de los elementos clave de su capacidad competitiva: ofrecer buenas condiciones logísticas significa poder atraer flujos de mercancías y personas, y por ende mejorar el nivel de complejidad económica del entorno, desvinculándolo de la mera disponibilidad de los recursos naturales. La capacidad logística puede ser además un elemento propulsor de la actividad industrial puesto que esta última, bajo ciertas circunstancias, se vuelve indiferente a la proximidad de las materias primas por ser mucho más sensible a las condiciones de buena accesibilidad a los mercados. Así es como una mayoría de las grandes ciudades contemporáneas y de los territorios más dinámicos han surgido en puntos geográficos con una alta vocación logística, debido a la proximidad de puertos, ríos u otras vías de comunicación artificiales, que han sido aprovechados para desarrollar una **cultura de la logística** capaz de posicionar los ámbitos locales en la dinámica de los mercados globales.

Las áreas logísticas suelen ocupar tradicionalmente el territorio de la periferia urbana, donde se presentan esencialmente cuatro condiciones determinantes: mayor disponibilidad de espacio susceptible de extensión (la logística es de necesidad consumidora de grandes superficies), proximidad a los nudos de comunicación y mejores condiciones de accesibilidad (para grandes vehículos), inexistencia de vínculos de incompatibilidad con las funciones residenciales, disponibilidad de redes de abastecimiento y de telecomunicación.

Sin embargo, uno de los efectos más controvertidos de



la estrategia de ubicación mencionada tiene a que ver con el tipo de paisaje que esta tiende a generar. El escenario que emerge de esta acumulación de centros logísticos, grandes superficies, polígonos industriales etc. en las periferias urbanas aparece

excesivamente anónimo, desprovisto de carácter y capacidad simbólica, que hace por ejemplo que estos espacios urbanos aparezcan como poco diferenciados entre sí hasta tal punto de poderse confundir dentro de un maremágnum de tipologías edificatorias y urbanísticas muy homologadas.

Aunque la razón de ser de un área logística no pueda ser otra que la funcional, los tiempos parecen maduros para interrogarse sobre la posibilidad de generar espacios que -aún siendo prioritariamente funcionales- puedan entretener una relación más intensa y compleja con el territorio que los envuelve. Se pretende aludir tanto a las relaciones visuales que plantea la preocupación por la preservación del paisaje, como las relaciones sociales y comerciales, puesto que un área logística no termina de ser un ámbito en el cual se puede concentrar personal portador de instancias de consumo, ocio, diversión, movilidad, etc.



A partir de estas premisas, se propone concebir desde un principio la ZAL de Nijár como un ámbito de experimentación y de excelencia capaz de generar un área logística modélica, que aspire a ser un referente a nivel nacional e internacional tanto por su integración paisajística que urbana. Con respecto al tema de la relación con el paisaje, se tratará de pasar de la característica actitud “correctiva” de la **integración paisajística**, por la cual se tiende a plantear una mimesis con el entorno natural (o en todo caso preexistente), a una actitud mayormente proactiva, que confíe en la posibilidad de lo nuevo y **artificial** de mejorar y poner en valor lo existente o **natural**.



II. Descripción del paisaje previo

DESCRIPCIÓN DEL LUGAR

A. Situación Geográfica

Se localiza en la comarca del Campo de Níjar, una vasta extensión entre la Sierra Alhamilla y la Serrata. De relieve prácticamente llano y ligeramente ondulado, destaca el paisaje de la sierra al fondo de esta zona. Con vegetación típica del sudeste almeriense, también nos podemos encontrar algunos ejemplares de árboles frutales, y restos de la explotación agrícola de la Hacienda Ródenas, hoy abandonada. Además, se pueden ver restos de antiguos bosques de encinas y pequeñas agrupaciones arbóreas “testigo” de épocas más lluviosas.

El sector se ubica en el término municipal de Níjar, cerca de los núcleos urbanos de Níjar al norte, Los Pipaces y La Fuensanta al sur.

El área se enmarca en el triángulo formado entre la autovía A-7 que discurre de suroeste a noreste, la carretera local AL-3108 que se desciende desde el nudo con la A-7 de norte hacia el sureste y la rambla de Cambronal al sur. A 3,5 km al norte por la AL-3107 se encuentra Níjar y el límite con el término municipal de Almería está a solo 3 km hacia el oeste. Este sector se encuentra en terrenos pertenecientes al Polígono 31 de Níjar (Almería), en terrenos de cultivo de diferentes tipos, muchos de ellos improductivos y pastos.

B. Orientaciones

El ámbito tiene una direccionalidad clara en su desnivel. Las serranías cercanas al oeste van descendiendo de cota hacia el este, provocando las ramblas de Ródenas y el Cambronal con la misma dirección, y cayendo todo el ámbito unos 30 m de este a oeste.

Entre estas dos ramblas, diversos arroyos menores dejan entre medias algunos collados y montículos. Las necesidades de horizontalidad de parte del área logística, en especial la terminal intermodal van a determinar su disposición buscando la menor pendiente posible en orientación norte-sur.

C. Accesibilidad y configuración territorial

Por su localización junto a una de las principales vías de comunicación de la Región, su intermodalidad y su centralidad respecto a las instalaciones portuarias de la provincia de Almería el sector Níjar está orientado a albergar actividades logísticas de valor añadido a escala global, sirviendo como zona de actividades logísticas portuaria, ofreciendo suelo productivo especializado a estos tráficos, y como plataforma logística de distribución, ofreciendo a los flujos de mercancías de larga distancia instalaciones y servicios especializados de calidad que hagan más competitivas las cadenas logísticas internacionales con origen/destino en la provincia.

La accesibilidad a los terrenos del sector viene determinada, por un lado, por el acceso ferroviario, inmediato desde la PAET, situada al norte del ámbito desde el que se proyecta un nuevo ramal ferroviario de acceso a la plataforma intermodal.

En cuanto a los accesos rodados, se contempla la remodelación del enlace de pesas actual entre la A-7 y la AL-3108. Se propone una nueva rotonda que recoge los siguientes viarios:

- Ramales de enlace con la A-7 de entrada y salida de la calzada este.
- Tramo bajo la autopista de acceso a la carretera de Níjar.
- Carretera AL 3108 contemplado su conexión con el trazado actual y con la alternativa de trazado futuro a ejecutar en paralelo a la nueva línea de altas prestaciones.
- Viario principal del Área Logística desde el que se accede al ámbito.

Por el sur, el vial principal del Área Logística podrá continuar hacia el sur fuera del ámbito, paralelo a la A-7 para conseguir un segundo acceso a través del cambio de sentido en el PK 475 de la Autovía del Mediterráneo que deberá ser objeto de remodelación.

Existe actualmente una propuesta de Carreteras para remodelación de dicho cambio de sentido ubicado en el PK 475 de la A-7 para dar acceso al polígono industrial de la zona. El planteamiento de una actuación simétrica al Este de la autovía dando continuidad al viario principal del Área logística permitirá la canalización del tráfico con origen/destino en el Área logística constituyendo un segundo acceso desde el viario principal (A-7).

ANÁLISIS DE LA VISIBILIDAD

En el presente estudio se considera que no existe paisaje si no hay un observador del mismo, por tanto se debe proceder a identificar aquellas zonas que resultan accesibles para el mayor número posible de personas. Y es que un punto en concreto puede poseer vistas paisajísticas espectaculares pero al mismo tiempo resultar inaccesible. Hay que detenerse, por tanto, en las panorámicas que presenta la zona de estudio desde los puntos de vista más comunes, probables y asequibles a la población. Estos puntos de observación y las cuencas visuales que proyectan, parten generalmente de las vías de comunicación que permiten contemplar el área en pendiente, los espacios altos habitados cercanos desde Níjar y los puntos elevados interiores al polígono.

Del análisis de las zonas más observadas se infiere la necesidad de considerar los siguientes paisajes como prioritarios en su cuidado y diseño:

- Bordes de la ZAL en contacto con la A-7.
- Bordes de la ZAL por la rambla de Ródenas en contacto con la carretera AL-3108
- Cubiertas de las naves de gran extensión
- Taludes y muros de contención

A. Autopista A-7

- Cota del punto de observación: 200-230 m sobre el mar
- Cota relativa sobre el área logística prevista: De 0 a +60 m

La principal referencia construida del ámbito es la Autopista A-7 entre Murcia y Almería, que delimita el área logística por el oeste. Por su cota elevada respecto al resto del terreno de actuación, se convertirá en un mirador a gran velocidad sobre todo el conjunto de empresas y naves de escasa altitud, y también sobre el mar de invernaderos blancos que se extiende por todo el Campo de Níjar.

Aunque no es objeto de este estudio el tratamiento paisajístico de la autopista como objeto observado, sí que es necesario que se entienda como el mayor punto de observación (en tanto que concentra el mayor número de observadores) tanto del territorio como del área logística. Por ese motivo, las medidas de integración paisajística de gran escala deberán de concentrarse tanto en el borde de contacto entre la autopista y el área, así como en las grandes superficies de cubierta observables desde la distancia.

B. Carretera AL-3108

- Cota del punto de observación: 220-160 m sobre el mar
- Cota relativa sobre el área logística prevista: De -20 a +30 m

Más localmente, la carretera AL-3108 hasta San José supone un segundo mirador exterior más modesto, en este caso al este de la zona. Al ser un trazado descendente, no existe más que puntualmente la posibilidad de ser un mirador elevado sobre el área logística. En cambio es el borde cercano y la rambla de Ródenas el paisaje principalmente observado.

C. Visión desde el cerro

- Cota del punto de observación: 210 m sobre el mar
- Cota relativa sobre el área logística prevista: De +15 a +30 m

Cercano a la rambla de Ródenas, se conservará un cerro de 15-30 m de altura respecto al territorio circundante, suficiente para poder contemplar la integridad del ámbito de actuación y su integración con el entorno más lejano, así como todas las cubiertas de las edificaciones, que deberán ser objeto de consideración paisajística.

D. Desde el pueblo de Níjar y estribaciones cercanas

- Cota del punto de observación: 260-400 m sobre el mar
- Cota relativa sobre el área logística prevista: De +60 a +230 m

Desde la parte alta de Níjar, carreteras de acceso y puntos cercanos de sus alrededores es fácilmente observable todo el área delimitada a unos 4 km de distancia. La lejanía permite observar también numerosos campos de invernaderos cercanos, con los que compartirá el área logística algunas características paisajísticas, como es la extensión de las naves y la formación de una extensión de varias hectáreas de superficie cubierta.

COMPONENTES DEL PAISAJE

A continuación se realiza una descripción de las características ambientales del ámbito de la actuación, de forma que nos permita un mejor conocimiento del medio y de los condicionantes ambientales a considerar a la hora de realizar los trabajos que se detallan en la presente oferta.

El ámbito de estudio se ubica en el área subdesértica del sureste andaluz, en la provincia de Almería. El Sector Almería más próximo al litoral, y el Sector Níjar en el Campo de Níjar, concretamente en el Campo de Acá como lo llaman los habitantes de Níjar a esta vasta extensión entre Sierra Alhamilla y la Serrata. Su clima es de tipo desértico mediterráneo, con una media anual de precipitaciones que no supera los 150 mm.

Desde un punto de vista ecológico representa un lugar muy singular en Andalucía, España e incluso Europa por albergar especies florísticas y faunísticas propias de zonas desérticas o semidesérticas. Se caracteriza por un relieve ondulado donde destaca, en el caso del Sector Níjar, la Sierra Alhamilla en el entorno de la zona de actuación.

Edafológicamente se ha producido un alarmante proceso erosivo debido a una intensa deforestación, acentuada por la escasez de precipitaciones y el progresivo abandono de los terrenos agrícolas tradicionales.

A. Paisajes homogéneos

En el Sector Níjar predominan los paisajes esteparios fruto de los procesos de desertización y desertificación que caracterizan el sudeste andaluz. Son campiñas costeras de relieves ondulados y escasa cobertura vegetal con especies arbustivas capaces de adaptarse a vivir en este medio árido.

Siguiendo las consideraciones y métodos establecidos en el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Actuación del Área Logística de Níjar se diferencian las siguientes clasificaciones del paisaje:

- Áreas paisajísticas
- Ámbitos paisajísticos
- Unidades fisionómicas de paisaje

A.1 Áreas paisajísticas

Se definen las áreas paisajísticas como las unidades homogéneas en que se diferencian las grandes categorías o formaciones en relación con las estructuras geomorfológicas de Andalucía. Así, se distinguen las sierras, campiñas, vegas y marismas, costas y altiplanos como grandes formaciones geomorfológicas o categorías a nivel regional. Las áreas suponen una subdivisión de las categorías, definiéndose un total de 19 áreas paisajísticas siempre desde un enfoque geográfico, asignándose un código alfanumérico a cada una de ellas.

Las áreas paisajísticas que nos encontramos en el Sector Níjar son:

- L2: Costas con campiñas costeras.
- S3: Serranías de baja montaña.



Áreas Paisajísticas en el Sector Níjar

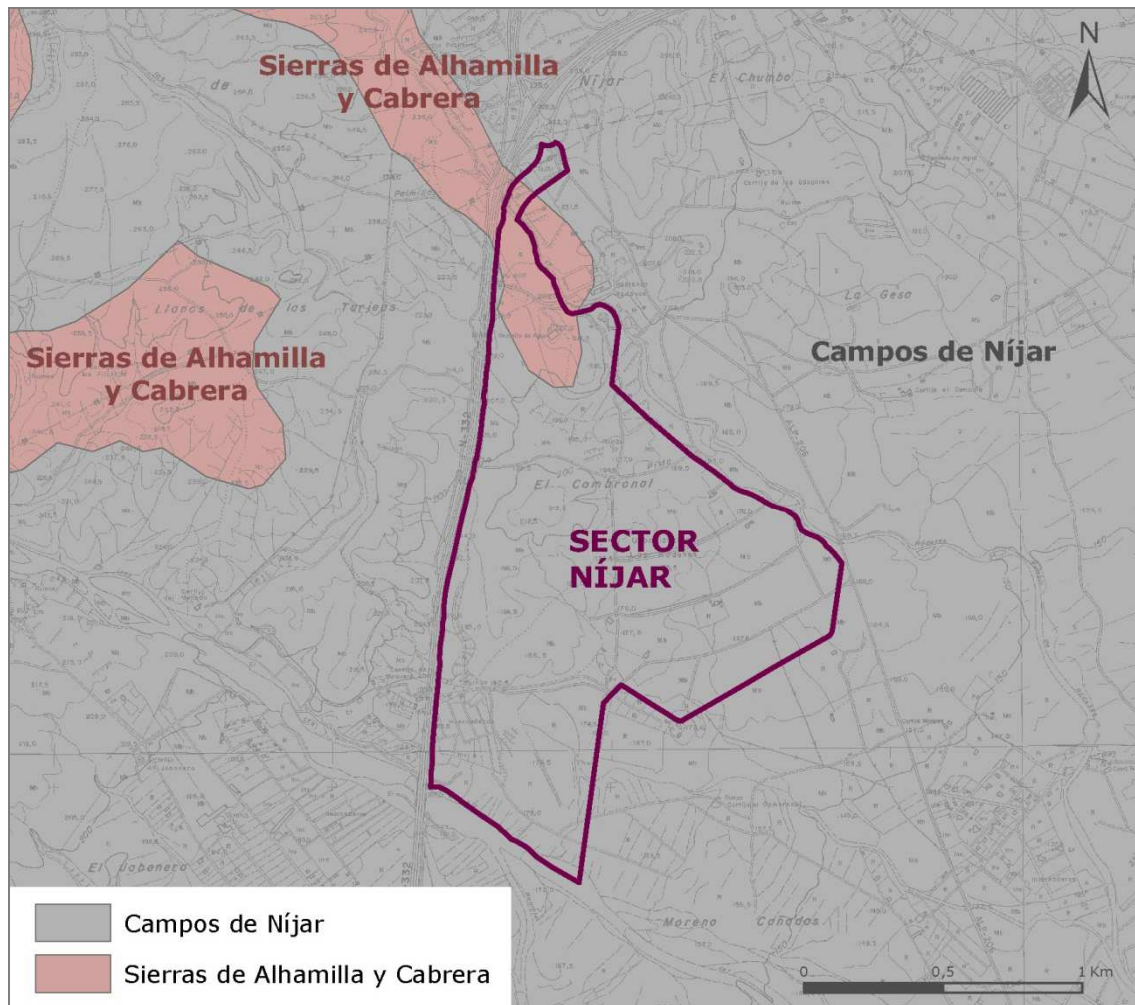
(Fuente: "Mapa de Paisajes de Andalucía" E.1:400.000)

A.2 Ámbitos paisajísticos

Los ámbitos paisajísticos se corresponden con las comarcas históricas desde el punto de vista sociológico, vinculados a aspectos socioculturales y de ordenación del territorio como consecuencia de la actividad humana milenaria desarrollada en Andalucía. Se han delimitado un total de 81 ámbitos paisajísticos, a los que se asigna un código numérico y una denominación.

Los Ámbitos Paisajísticos presentes en la zona son los siguientes:

- Campos de Níjar
- Sierra de Alhamilla y Cabrera



Ámbitos paisajísticos en el Sector Níjar

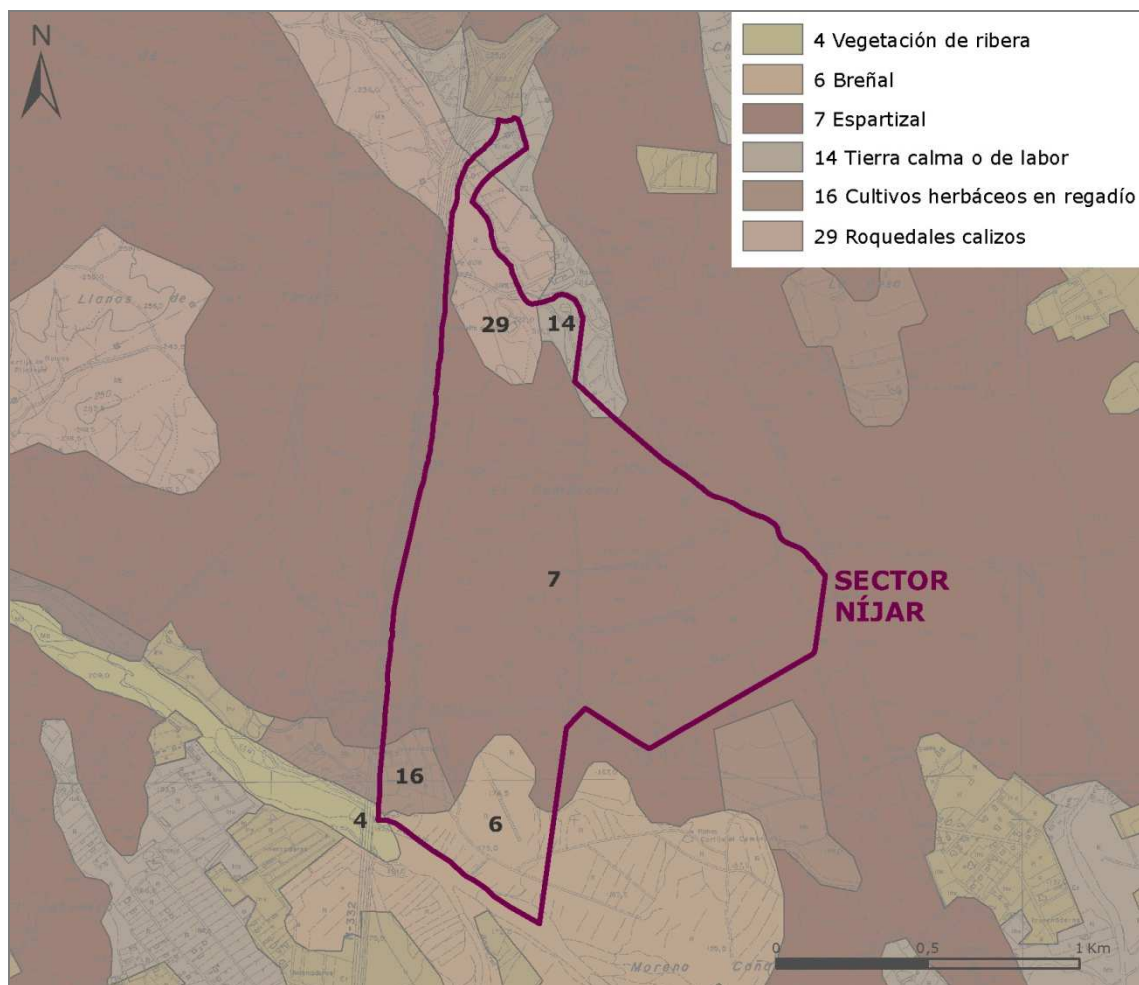
(Fuente: "Mapa de Paisajes de Andalucía" E.1:400.000)

A.3 Unidades Fisionómicas de Paisaje

Las Unidades Fisionómicas son una consecuencia de la reinterpretación, por un lado, del mapa geomorfológico de Andalucía, y por otro del mapa de usos y coberturas vegetales. Todo ello se ha refundido en la representación de estas unidades fisionómicas, resultando la obtención de 34 unidades paisajísticas a las que se les asigna un código numérico y una denominación.

Las Unidades Fisionómicas del paisaje en el Sector Níjar son:

- Vegetación de ribera: en la Rambla de Inox, al suroeste del sector.
- Breñal: tierra quebrada entre peñas y poblada de maleza, se corresponde con la zona sur del sector.
- Espartizal: pastizal vivaz de gramíneas donde domina el esparto. Es el tipo de paisaje más abundante en este sector.
- Tierra calma o de labor: una pequeña área al norte del ámbito.
- Cultivos herbáceos en regadío: con su aportación del color verde ocupa una pequeña franja junto a la Rambla de Inox, al suroeste.
- Roquedales calizos: rocas sin vegetación, continuación de los espartizales al norte del sector.



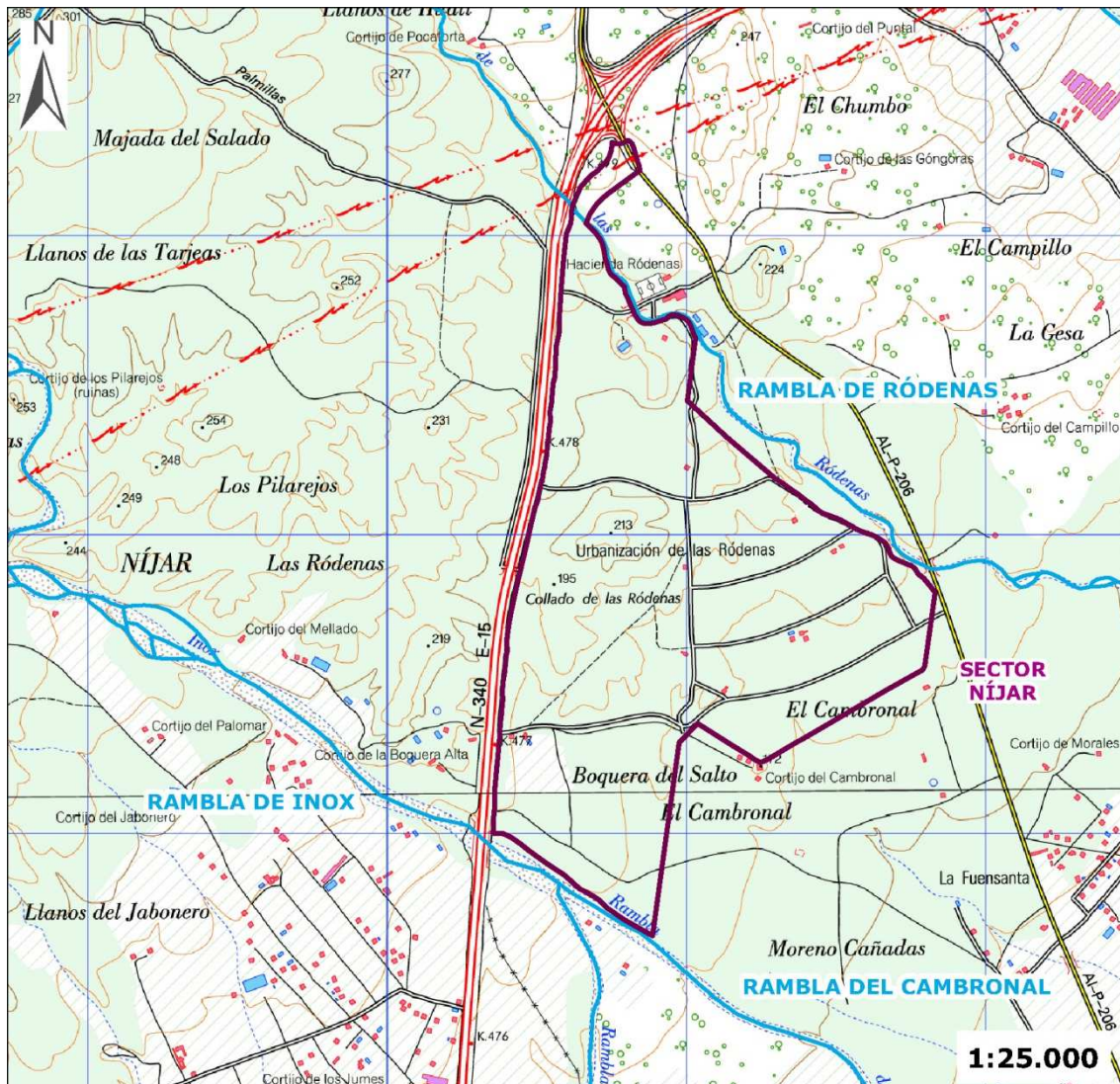
Unidades Fisionómicas de paisaje en el Sector Níjar

(Fuente: "Mapa de Paisajes de Andalucía" E.1:400.000)

B. Hidrología Superficial

El Sector Níjar está incluido en el ámbito territorial del Distrito Hidrográfico Mediterráneo, gestionado por la Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía).

Por el ámbito de actuación discurren dos ramblas: la Rambla del Cambronal y la Rambla de Ródenas, ambas afluentes de la Rambla del Artal, la cual a su vez confluye con la Rambla de Inox para pasar a llamarse Rambla de Morales, que tras varias afluencias más desemboca en el Mar Mediterráneo.



Red hidrográfica en la zona de actuación

La Rambla de Ródenas nace a unos 400 m de altitud, en las proximidades del paraje denominado Cerrico Redondo, al suroeste del núcleo de Níjar. Discurre esta Rambla hacia el sudeste por la derecha del cerro denominado El Pellejero entrando en los Llanos de Hualí al encuentro del Carril de las Palmillas, pasa bajo la autovía A-7 y sigue hacia el sudeste cruzándose con el carril ya en el interior del Sector Níjar, junto a la Hacienda de Ródenas. Atraviesa terreno aluvial compuesto por arenas, limos, arcillas, gravas y cantos. Esta Rambla tiene una longitud de unos 9.520 m hasta su desembocadura en la Rambla del Artal, y prácticamente no se vería afectada por la actuación en el Sector Níjar, tan sólo es atravesada por el enlace de conexión entre la autovía A-7 y el Sector.

En el apartado 2.7 correspondiente a la afección al Dominio Público Hidráulico se hace referencia a la zona delimitada del D.P.H. y la Zona de Policía y sus limitaciones de uso.

No obstante cabe destacar que la construcción de la A-7 ha podido modificar la red hidrográfica del ámbito de actuación, por lo que será en la posterior realización del proyecto constructivo de la actuación cuando se estudien en profundidad las ramblas, pasos de agua, etc. que puedan afectar, teniendo en cuenta las consideraciones que dictamine al respecto la Agencia Andaluza del Agua.



Rambla del Cambronal con cauce seco

El ciclo del agua en medios áridos y semiáridos tiene dos particularidades a destacar: la escasez de precipitaciones y la irregularidad del régimen de éstas, siendo los sistemas fluviales tipo ramblas los más característicos de estos medios. Las ramblas tiene una dinámica muy complicada y solo llevan agua en períodos de lluvias, pudiendo estar secas durante uno o varios años. Sin embargo, en contraposición, se encuentran los fenómenos de avenidas que se caracterizan por la gran energía con que discurre el agua y los sedimentos, arrastrando todo lo que encuentra en la zona inundable.

Las ramblas tienen un gran interés al ser terreros detríticos con sedimentos arenosos que favorecen los procesos de escorrentía subterránea y la recarga de acuíferos, al tiempo que permiten satisfacer la demandas de abastecimiento y riego en las proximidades del cauce. También favorecen la persistencia de especies florísticas más exigentes en agua.

Históricamente la escasez de agua ha condicionado la actividad agrícola centrada en el cultivo de secano de baja productividad, con abundantes terrazas en laderas, mientras que los cultivos de regadío se desarrollaron en las ramblas donde se podían regar las huertas con norias y aljibes.

Podemos encontrar las siguientes ramblas en las proximidades de ambos sectores:

- Rambla de Alquíán: al Oeste del Sector de Almería.
- Rambla de la Sepultura: al Este del Sector de Almería.
- Rambla de Inox y Rambla del Cambronal: ambas confluyen en un punto, lindando con el Sector de Níjar en su zona Sur.
- Rambla de Ródenas: discurre en dirección NO-SE y se localiza en el tercio norte del Sector de Níjar.

Ambos sectores se encuentran situados en el Sistema Acuífero 44 “Campo de Níjar” y en la Unidad Hidrogeológica 06.11 “Campos de Níjar”.

C. Vegetación

La flora del ámbito de estudio es rica en especies esteparias, que han tenido que desarrollar mecanismos para adaptarse a la escasez de agua.

Esta zona se encuadra en la unidad biogeografía murciano-almeriense, la comarca de Níjar presenta peculiaridades climáticas (subárido con alta humedad media y elevada evaporación y exposición solar) y edafológicas con suelos y relieve volcánico de escasa fijación, que condicionan la presencia de una débil vegetación capaz de aprovechar la pluviosidad (climatófila) y una vegetación edáfica (que no depende de la lluvia, adaptándose al suelo o a las precipitaciones ocultas para sobrevivir) de gran variedad y riqueza.

Es un piso de vegetación mediterránea térmica que representa aquí una de las unidades florísticas más peculiares de la Península con numerosas curiosidades, como el esparto, el lentisco, los arcos y azufaifos (*Ziziphus lotus*), prodigiosa adaptación al medio. En nuestra zona de actuación se dan los biotopos siguientes:

C.1 Zona esteparia

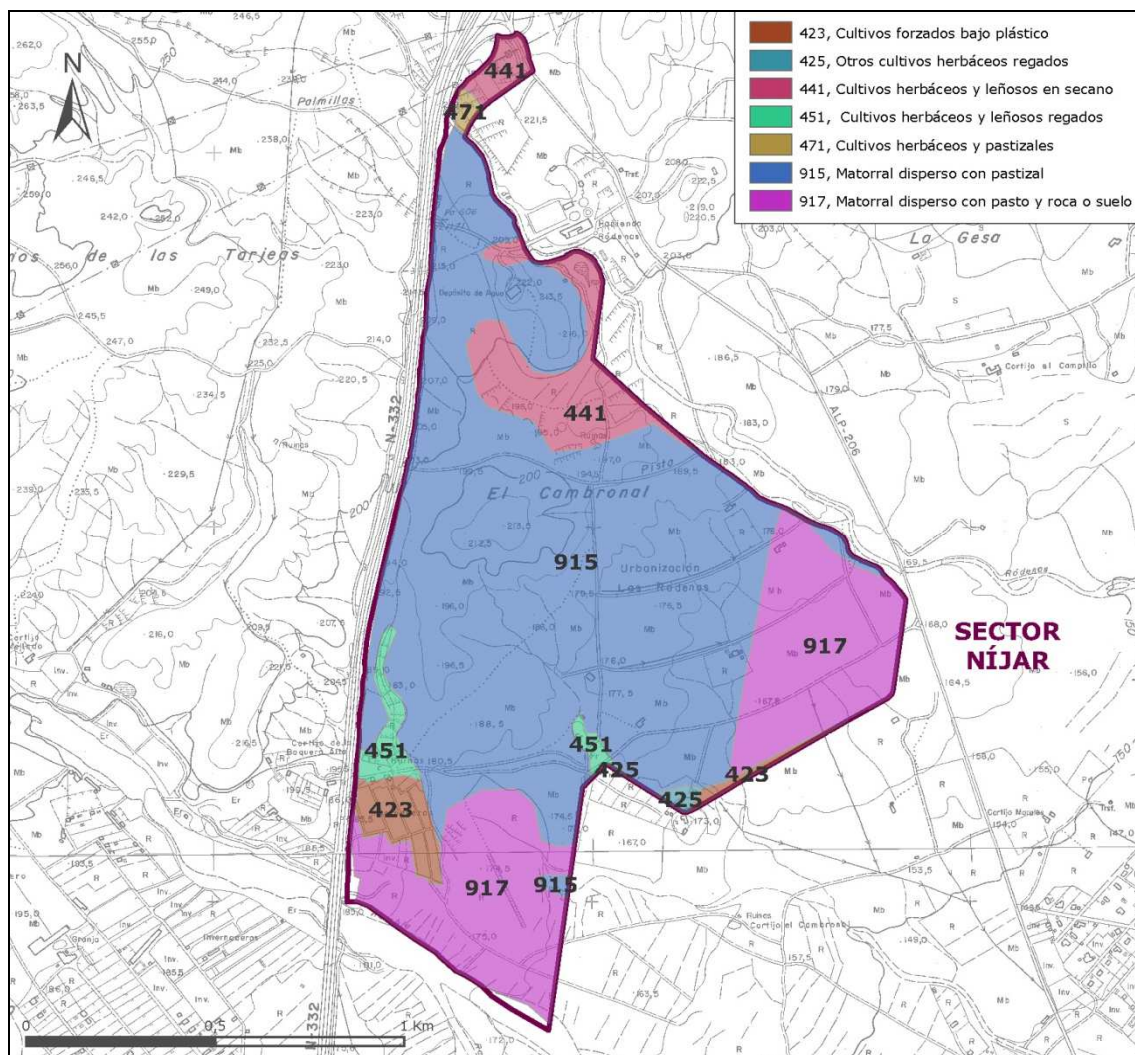
Predomina el matorral y el bosque bajo espinoso (ramblas, lomas y barrancos de laderas de monte). El espartal, aulagar y tomillar componen las vastas extensiones de matorral de degradación (vegetación adaptada a la presencia humana) que, desde la tala y quema de la débil base boscosa preexistente (matorral leñoso alto), domina las laderas y lomas de prácticamente toda la comarca del Campo de Níjar. A pesar de su indudable interés botánico, configura la zona de paisaje más insulso, alegrado por pequeños oasis de palmeras, chumberas y pitas o agaves de alto pitaco, junto a testigos aislados de viejos olivares, almendrales e higueras.

C.2 Zona seca de huertas

En la comarca Campos de Níjar se pueden encontrar restos de antiguos bosques de encinas y pequeñas agrupaciones arbóreas testigo de épocas más lluviosas. Se lindan y sujetan a menudo los bancales con chumberas y pitas. Junto a las acequias y los barrancos regados está el junco, la caña y un sinfín de flores, plantas olorosas, arbustos y trepadoras. La altura y la mayor humedad, así como la diferencia de temperatura hacia valores más bajos, propician un leve descenso en la fauna de invertebrados, más patente en las zonas de cultivo intensivo y debido al fumigado agrícola.

D. Usos actuales del suelo

En el Sector Níjar predomina el uso forestal: matorral disperso, y el uso agrícola: cultivos herbáceos y leñosos en secano/regadío y en muy escasa proporción cultivos forzados bajo plástico (invernaderos).



Usos y Coberturas Vegetales del Suelo en el Sector Níjar

(Fuente: Mapa de usos y coberturas vegetales del suelo de Andalucía 2007, escala 1:25.000. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía)

A continuación se describe cada uso y cobertura vegetal según la Leyenda del Mapa de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía:

CULTIVOS FORZADOS BAJO PLÁSTICO

Comprende superficies agrícolas de explotación intensiva bajo plástico en cualquiera de las distintas modalidades (tunelillos, acolchados, invernaderos, etc.)

OTROS CULTIVOS HERBÁCEOS REGADOS

Son los cultivos anuales en regadío excepto arrozales y cultivos forzados bajo plástico.

CULTIVOS HERBÁCEOS Y LEÑOSOS EN SECANO

Incluye los mosaicos y asociaciones de cultivos herbáceos y leñosos en secano, formando áreas agrícolas heterogéneas.

CULTIVOS HERBÁCEOS Y LEÑOSOS REGADOS

Mosaicos y asociaciones de cultivos herbáceos y leñosos regados en el momento de elaboración del mapa.

CULTIVOS HERBÁCEOS Y PASTIZALES

Corresponde a territorios de utilización agrícola dominante en los que existen espacios de vegetación natural en pequeñas parcelas de dimensiones inferiores al nivel de resolución, pero que en el conjunto del mosaico tienen una presencia importante. En este caso son mosaicos de parcelas con cultivos herbáceos y pastizales.

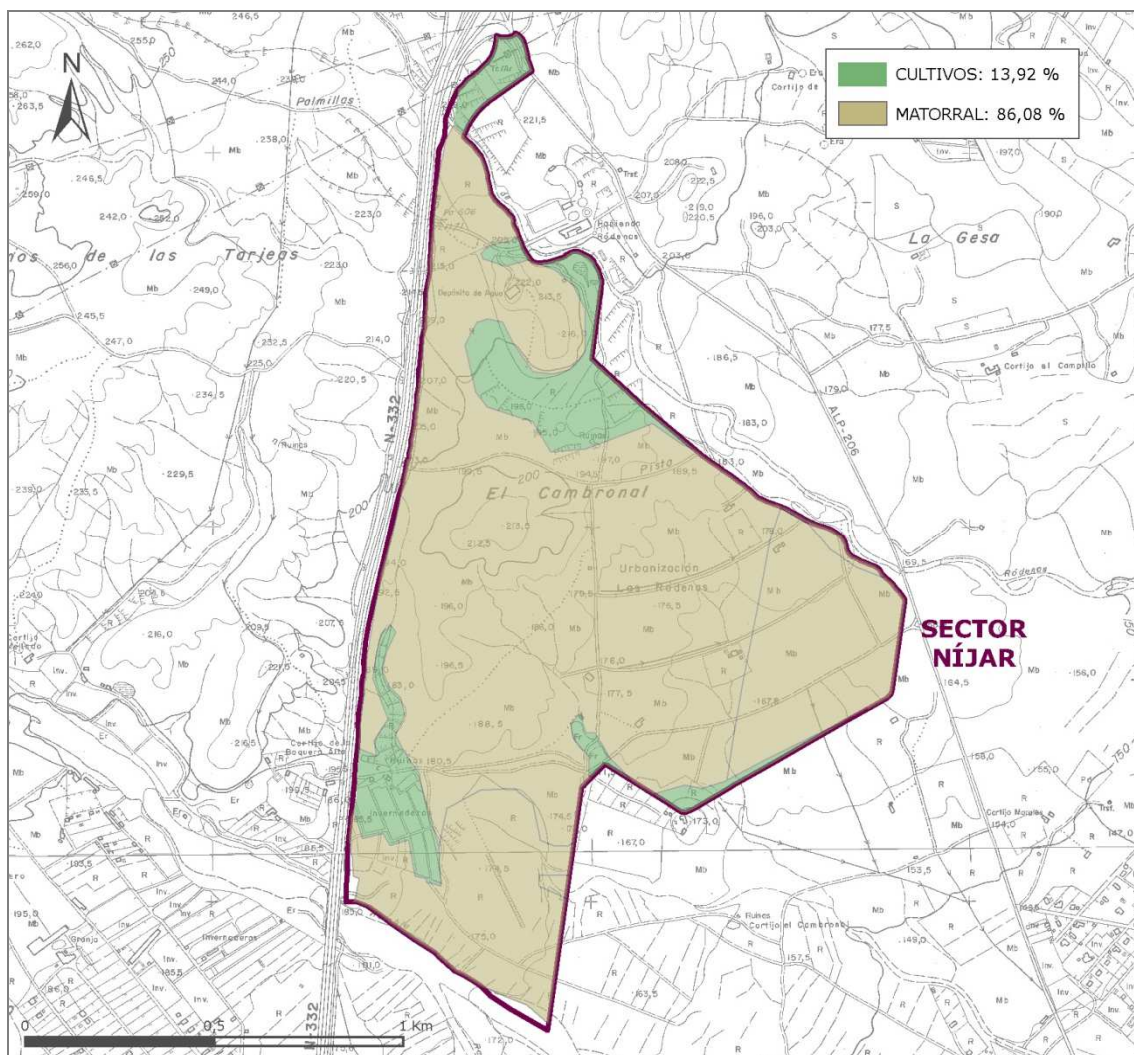
MATORRAL DISPERSO CON PASTIZAL

Se incluyen aquellos espacios carentes de arbolado o éste representa menos del 5 %, con cobertura del matorral superior al 20%. Concretamente en esta categoría la cobertura vegetal alcanza al menos el 50%. En esta categoría encontramos arbustos de esparto (*Stipa tenacissima*) y de *Salsola verticillata*. Esta cobertura vegetal ocupa casi la totalidad de la zona central del Sector Níjar.

MATORRAL DISPERSO CON PASTO Y ROCA O SUELO

En este caso la cobertura vegetal es inferior al 50%, el resto es suelo o roca. Esta vegetación natural consiste en arbustos de esparto (*Stipa tenacissima*) y de escoba negra (*Salsola genistoides*) como especies predominantes, localizadas en las zonas sur y este del interior del Sector Níjar.

En resumen, hay dos tipos de suelo en el interior del Sector Níjar en función del tipo de uso: agrícola y forestal, siendo éste último el predominante con un 86,08% de la superficie total del Sector Níjar, y los cultivos el minoritario con tan sólo el 13,92% restante del área. En la figura 24 se muestran estos tipos de suelo y el porcentaje de ocupación superficial de cada uno de ellos en el interior del Sector Níjar.



Porcentaje de ocupación de los tipos de suelos según su uso

(Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de usos y coberturas vegetales del suelo de Andalucía 2007, escala 1:25.000. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.)

En virtud del artículo 1 de la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, es terreno forestal toda superficie rústica cubierta de especies arbóreas, arbustivas, de matorral o herbáceas, de origen natural, que cumplen funciones ecológicas, protectoras, de producción, paisajísticas o recreativas.

El 86% del terreno donde se ubicará el Área Logística de Interés Autonómico de Almería es forestal, por tanto la actuación supondrá un cambio de uso de suelo forestal a industrial, que necesita autorización sectorial según se establece en la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía y en el Decreto 356/2010, de 3 de agosto, que regula la Autorización Ambiental Unificada (Anexo VI, 8).

REFERENCIAS PAISAJÍSTICAS

Los valores paisajísticos son los elementos que dotan de carácter visual al ámbito en cuestión haciendo que sea reconocible a través de ellos. En este caso son destacables, entre otros de menor entidad, los siguientes:

A. Grandes viarios

AUTOPISTA A-7

La principal referencia construida del ámbito es la Autopista A-7 entre Murcia y Almería, que delimita el área logística por el oeste. Por su cota elevada respecto al resto del terreno de actuación, se convertirá en un mirador a gran velocidad sobre todo el conjunto de empresas y naves de escasa altitud, y también sobre el mar de invernaderos blancos que se extiende por todo el Campo de Níjar. Igualmente, su impacto sobre el paisaje circundante es muy grande, siendo fácilmente observable su impacto desde las serranías cercanas a lo largo de más de 20 kilómetros.

CARRETERA AL-3108

Más localmente, la carretera AL-3108 hasta San José tiene un menor impacto paisajístico, y supone un segundo mirador exterior más modesto, en este caso al este de la zona. Al ser un trazado descendente, no existe más que puntualmente la posibilidad de ser un mirador elevado sobre el área logística. Por lo tanto, serán sólo el espacio libre y las fachadas más cercanas los objetos de las propuestas de paisaje.

INTERSECCIÓN A-7 CON AL-3108

Este enlace de carretera se convertirá en el acceso al área logística, y por tanto su diseño debe de ser un anticipo coherente del tratamiento paisajístico del conjunto proyectado.



Intersección A-7 con AL-3108

B. Línea férrea de alta velocidad prevista

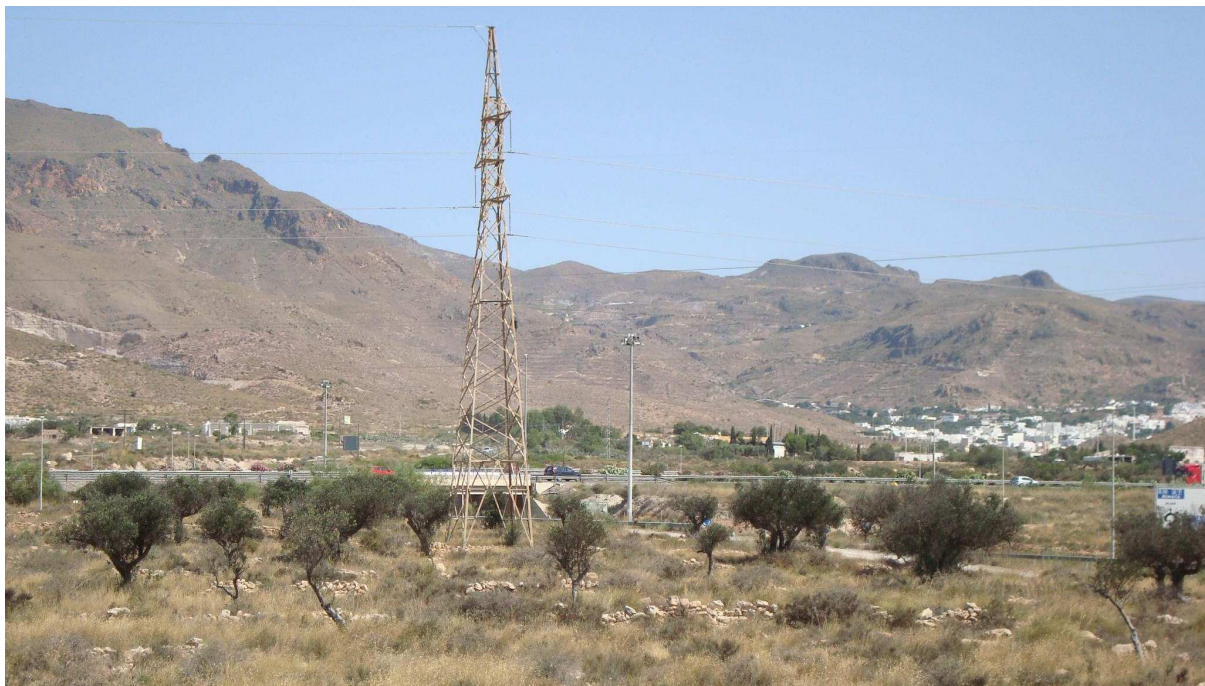
La línea de alta velocidad Almería – Murcia atravesará con un trazado similar a la autopista A-7 toda la comarca. Al igual que la autopista, se trata de una infraestructura de gran visibilidad desde puntos lejanos, aunque en este caso, el contacto con el área logística es menor, y se limita al punto de acceso en el cruce de la A-7 con la AL-3108 por donde transcurre en trinchera.

Por ese motivo, el impacto paisajístico mayor será el efecto que la vía y sus taludes causen en el entorno, más que el improbable efecto en el viajero de tren de la propia ZAL.

C. Tendidos eléctricos

Las infraestructuras de suministro de energía eléctrica más cercanas son las líneas de media tensión de 110/132 kV alimentadas desde las subestaciones de El Toyo y Pipaces.

Estas se constituyen en hitos debido a la envergadura de las torres eléctricas y a su disposición rítmica. El óxido ha ido transformando el metal que ha adquirido tonalidades propias del territorio, facilitando su integración.



Intersección A-7 con AL-3108

D. El perfil que se define en la lejanía

Las sierras de la Alhamilla y la Cabrera son una presencia constante en toda la comarca de Níjar, siendo un fondo escénico continuo en todo el horizonte que se divisa hacia el noroeste., sobre el que aparecen las agrupaciones de arquitecturas blancas de Níjar.

Esta presencia de la sierra será visible desde cualquier viario del área logística, siendo una referencia para la orientación, así como el fondo escénico de todas las vías públicas.

En otros frentes, serán las extensiones de invernaderos los que dominan el paisaje circundante.

E. Extensiones de invernaderos en áreas cercanas

El mar de plástico blanco es quizá el paisaje más característico del sur de la provincia de Almería, cubriendo los invernaderos extensiones amplísimas de territorio cercanas a los 400 km².

Aunque el sector de Níjar no ofrece una concentración tan alta como el área del Ejido, donde la ocupación llega a tener 30 km de longitud continua, sí que hay una presencia constante de invernaderos extensivos alternada con parcelas no cubiertas.

En los años 50, los antiguos alpujarreños almerienses por fin aprendieron el modo de arrancarle a la reseca estepa del Poniente tres cosechas al año. Con estacas y plásticos armaron cuatro invernaderos, que hoy se cuentan por miles. La tierra se cubrió con arena sustraída de las playas, única forma posible de aprovechar las salobres aguas de los acuíferos, manantiales subterráneos de los que bebe la provincia. El clima, el sol y el viento amables del sur, hicieron el resto.

El mar de plástico se ha bebido los acuíferos y devorado las playas para alimentar el suelo de sus invernaderos; ha ocupado ramblas y cauces; ha subido por los montes a más de 400 m de altura y enterrado toneladas de plásticos y residuos orgánicos, que siguen supurando pesticidas y abonos bajo la tierra.

Hay que tener en cuenta que estamos ante una de las modificaciones de paisaje más extensivas que se hayan producido en un plazo tan corto no superior a los 30 años, equivalentes a los Polder holandeses en cuanto a su repercusión paisajística.

Ahora que la actividad económica de la zona se ha frenado y con ella la construcción de invernaderos, es una oportunidad para iniciar una reflexión de cómo afrontar el impacto sobre el paisaje de las grandes extensiones artificiales.

Aunque el área logística no tiene por cometido afectar a las extensiones de invernaderos cercanas, un diseño adecuado de sus cubiertas puede servir de modelo paisajístico, pensando en una más que probable reconversión de la economía de la zona y sus construcciones asociadas.



Paisaje de invernaderos almeriense

III. Descripción del Proyecto

SÍNTESIS DEL PROYECTO

Para el desarrollo de la ordenación del Proyecto de Actuación, se establecen en la memoria de ordenación del Proyecto de Actuación los siguientes objetivos y criterios generales:

- Integración paisajística de la ordenación en el medio natural como criterio prioritario, mediante la adecuada distribución de los usos en general y de los espacios libres y zonas verdes en particular, especialmente en las zonas de contacto con las áreas circundantes más vulnerables (ramblas, bordes del ámbito en contacto con otros usos, zonas con valor paisajístico, etc.).
- Estructuración jerarquizada de los sistemas del sector, acompañada al desarrollo previsible en fases del mismo:
 - Conexiones exteriores, viarios principales y redes generales de infraestructuras.
 - Distribución de usos por zonas de actividad, por factor de localización, accesibilidad, fase de desarrollo prevista, etc.
- Máxima integración territorial explotando la excelente accesibilidad exterior, existente y prevista. Esa accesibilidad se canalizará con la jerarquía antes mencionada al conjunto del sector.
- Máxima flexibilidad en la ordenación -estructura, usos y tipologías-, para la adaptación a la evolución de la demanda.
- Asignación racional de los aprovechamientos que aseguren la viabilidad económica de la actuación acompañada al desarrollo por fases de la misma.
- Asignación racional de los aprovechamientos que aseguren la viabilidad económica de la actuación acompañada al desarrollo por fases de la misma.

A. Estructura general

Para el análisis de la estructura de ordenación del ámbito objeto del Proyecto de actuación, se toma como base de trabajo la ordenación de usos recogida en el Plan Funcional aprobado. Será el Plan Especial que desarrolle el Proyecto de Actuación quien defina la ordenación detallada tomando en cuenta las consideraciones planteadas en este estudio de paisaje.

La estructura general del sector se refiere a los sistemas viarios, ferroviarios, de zonas verdes y dotacionales- que definen la ordenación global del mismo según recoge el Plan Funcional, distribuyendo los usos en grandes paquetes y lo que se denomina comúnmente la estructura general y orgánica.

A.1 Sistema viario

El sector cuenta con un viario principal que discurre sensiblemente paralelo a la A-7 –de la que sale y vuelve a entrar-; el acceso al sector se hará, inicialmente, desde el enlace norte de este viario con la A-7, carretera a la villa de Níjar (AL-3107) y la AL-3108 (nudo actual en pesas, que se remodelará cuando se urbanice el ámbito, y simultánea o posteriormente cuando se construya la nueva vía férrea); la conexión sur del viario al nudo anterior de la A-7 (p.k. 475) se producirá cuando las fases de desarrollo del polígono justifiquen su entrada en carga.

Este viario es la “espinas dorsal” de la ordenación; a partir de la rotonda de distribución en él ubicada a la altura del límite sur de la terminal intermodal salen dos viarios transversales: el que sale en sentido oeste tiene la misión de conectar toda la zona logística que ha quedado definida en forma de “banda” entre la A7 y el viario principal sur-norte; el que sale en sentido este se prolongará para articular la zona industrial-multifuncional – circundándola perimetralmente- y la logística de esta parte del ámbito. La citada rotonda define la única conexión que tiene el eje principal dentro del ámbito de actuación – excepción hecha de una segunda rotonda

distribuidora que se localiza más al norte y es de acceso exclusivo a la zona del Centro Integrado de Servicios -, circunstancia propiciada por la necesidad de que los accesos a este tipo de polígonos hayan de ser controlados y regulados.

Cabe reseñar también el diseño previsto de un tercer anillo distribuidor, acceso del área de logística y transformación y punto de origen y destino del viario perimetral que articula la zona industrial-multifuncional del éste del ámbito y acceso.

A partir de esta red viaria estructurante de primer nivel, se desarrolla una de segundo nivel, también compuesta por viarios vinculantes, cuya función es articular y definir las que hemos denominado como “supermanzanas”. Dicha red mantiene un trazado ortogonal que sintetiza el diseño de área multifuncional y permite el acceso a la terminal intermodal.

El resto de viarios del sector tienen carácter de “opcional”, es decir, aquellos que se ejecutarían según las previsiones de la ordenación (trazado, secciones, etc.), pero sólo en el caso de que efectivamente se apreciara esa necesidad, no siendo vinculante su ejecución.

A.2 Sistema ferroviario

El sistema ferroviario, a efectos de estructura general, se considera compuesto por el ramal que conecta la Terminal intermodal con la Línea de Altas Prestaciones exterior al ámbito y la propia Terminal. El trazado ferroviario discurre paralelo y al este del viario principal estructurante, y se prolonga en idénticas condiciones en la Terminal intermodal. De este modo, desde el acceso norte del viario estructurante, éste se empareja con el ferroviario en su lado este en unas tres cuartas partes de su desarrollo, constituyendo una barrera artificial hacia este lado y sólo permitiendo conectar a ambos lados con las dos mitades del polígono cuando se alcanza el remate sur de la Terminal, como se describía anteriormente.

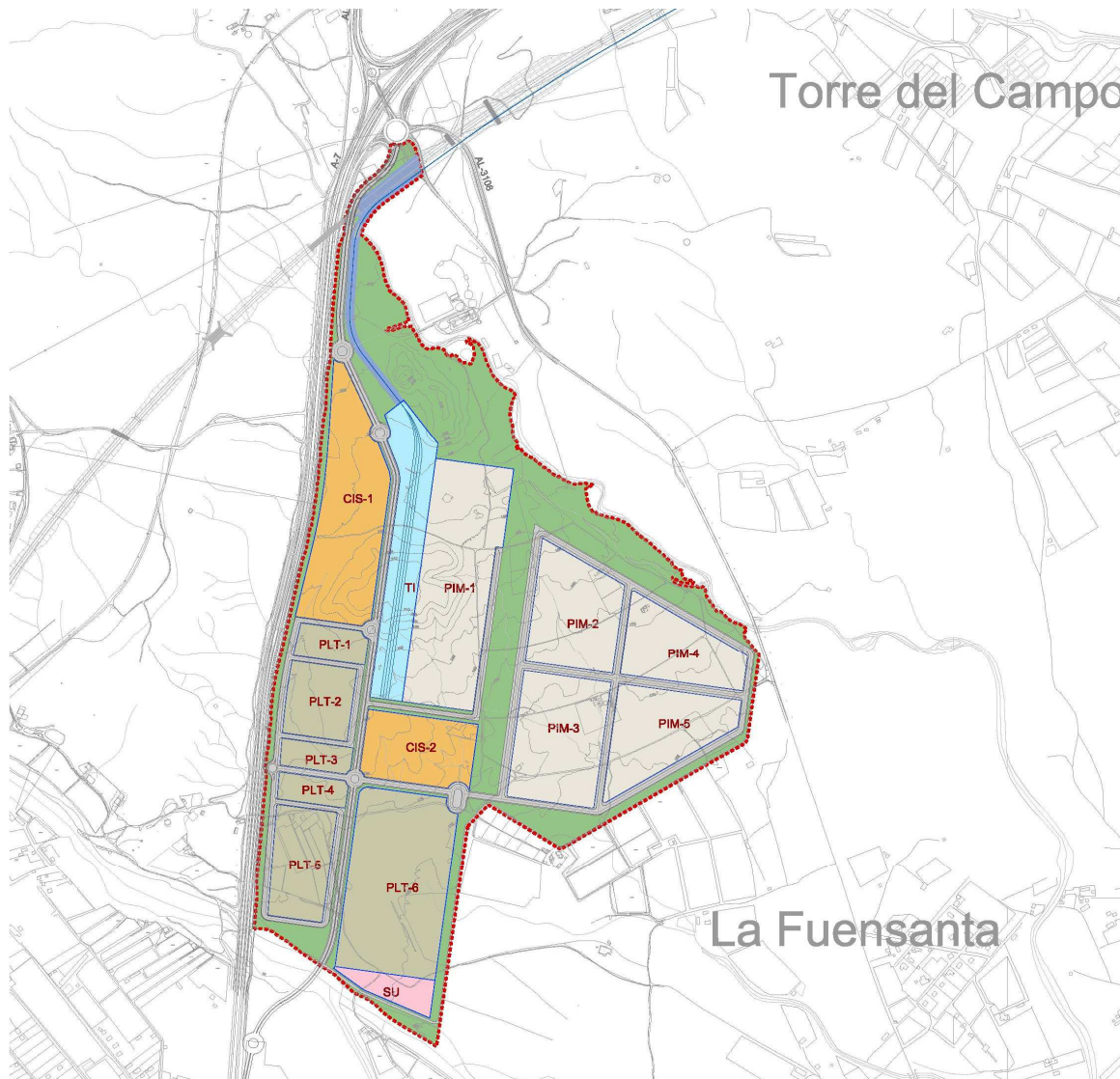
A.3 Sistema de zonas verdes

Con la ordenación del sistema de zonas verdes o espacios libres del ámbito se procura fundamentalmente aislar las zonas medioambientalmente más vulnerables y, en su conjunto, amortiguar los nuevos usos del entorno en que se integran. Así, nos encontramos con dos zonas: una gran mancha que separa el norte del área industrial-multifuncional de la rambla de Ródenas, que además tiene una topografía movida y demasiado costosa de urbanizar; la otra zona verde estructural es una banda perimetral que, con anchura variable, rodea el ámbito, con el efecto amortiguador antes mencionado.

A.4 Sistema dotacional

El sistema dotacional, se compone de los Centros Integrados de Servicios, que se agrupan en dos paquetes: uno localizado al norte de la zona logística entre el eje principal y la A7, siendo el de mayores dimensiones y el de mejor localización, y otro en el centro del área de ordenación, en la cabecera de la plataforma de la terminal intermodal.

Conceptualmente forma también parte de las dotaciones del sector la Terminal intermodal, que según ha quedado descrito en los epígrafes anteriores, queda definida en su límite oeste por el eje principal de acceso al sector, en su límite sur por el viario estructurante que parte en dirección este desde la rotonda principal, en su límite este por el parque industrial multifuncional (PIM-1 y PIM-2) y en su límite norte por la reserva ferroviaria que conecta con la Línea de Altas Prestaciones exterior al ámbito y la zona verde entorno a la Rambla de Ródenas.



B. Estructura urbanística del polígono

La estructura urbanística se refiere a las superficies del ámbito de actuación, a las superficies computables por usos del suelo, áreas demaniales y patrimoniales, superficies edificables por **supermanzanas** y **submanzanas**, índices de edificabilidad media, etc.

B.1 Superficie del ámbito de actuación y superficie computable

La superficie del ámbito de actuación del Sector 1 Níjar del Área de Interés Autonómico de Almería es de 1.747.300,64 m². En este caso, dicha superficie es coincidente con la superficie computable del ámbito, en base a la cual se define la edificabilidad y se establece el cálculo de estándares establecidos legislativamente.

B.2 Zonificación

De acuerdo con las determinaciones contenidas en el plan de utilización de espacios del Plan Funcional aprobado, se ha dividido el ámbito en diferentes zonas, para las que se definen en la normativa urbanística las condiciones y parámetros de ordenación orientativa. Estas zonas son:

ZONAS DOTACIONALES

Son las zonas funcionales del sector de dominio y uso público, destinadas a la prestación de servicios tanto a las empresas del sector del transporte, como a las entidades usuarias del centro y a los servicios destinados a vehículos y conductores.

En cumplimiento de la legislación vigente, la superficie mínima destinada a zona dotacional debe ser al menos del 15%, (artículo 16 Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía)

Comprende las manzanas denominadas:

- Terminal Intermodal.
- Centro Integrado de Servicios CIS.

ZONAS DE CARÁCTER PATRIMONIAL

Las zonas de carácter patrimonial las constituyen las parcelas logísticas, de titularidad pública o privada, destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá por el derecho público o privado.

En la ordenación propuesta se distinguen dos tipos de espacios que se diferencian por su orientación funcional:

- Parque de Logística y Transformación (PLT).
- Parque Industrial Multifuncional (PIM).

B.3 Espacios libres y zonas verdes

Comprende las zonas destinadas a espacios libres en el ámbito del Plan.

Se distribuyen en una gran extensión junto a la Rambla de Ródenas, intersticialmente en los viarios que zonifican las zonas de actividad, y perimetralmente a lo largo de los bordes del ámbito con el objeto de servir de barrera visual y mejorar la integración paisajística, logrando de esta forma la mejora ambiental y puesta en valor del medio natural del ámbito.

De conformidad con la normativa de aplicación la superficie mínima destinada a zona verde deberá ser al menos del 10%.

B.4 Red Viaria

En cuanto a los accesos viarios, se contempla la remodelación del enlace de pesas actual entre la A-7 y la AL-3108. Se propone una nueva rotonda que recoge los siguientes viarios:

- Ramales de enlace con la A-7 de entrada y salida de la calzada este.
- Tramo bajo la autopista de acceso a la carretera de Níjar.
- Carretera AL 3108 contemplado su conexión con el trazado actual y con la alternativa de trazado futuro a ejecutar en paralelo a la nueva línea de altas prestaciones.
- Viario principal del Área Logística desde el que se accede al ámbito.

Por el sur, se propone la continuación del vial principal del Área Logística hacia el sur fuera del ámbito, paralelo a la A-7 para conseguir un segundo acceso a través del cambio de sentido en el PK 475 de la Autovía del Mediterráneo que deberá ser objeto de remodelación.

Existe actualmente una propuesta de Carreteras para remodelación de dicho cambio de sentido ubicado en el PK 475 de la A-7 para dar acceso al polígono industrial de la zona. El planteamiento de una actuación simétrica al Este de la autovía dando continuidad al viario principal del Área Logística permitirá la canalización del tráfico con origen/destino en el Área Logística constituyendo un segundo acceso desde el viario principal (A-7).

B.5 Sistema general ferroviario

Comprende los suelos de reserva destinados al ramal ferroviario desde la futura línea de altas prestaciones Almería-Murcia hasta la Terminal Intermodal del sector, así como los espacios dedicados a las actividades de control y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

El ramal ferroviario que conecta la Terminal Intermodal partirá de la cabecera del Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET), y se desarrolla paralelamente al viario principal del sector en su lado Este.

ESTADO DEL PLANEAMIENTO

Se exponen a continuación los aspectos más significativos de las leyes de territoriales y de planeamiento de rango superior que regulan la implantación y desarrollo de las áreas de transportes de mercancías:

A. Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)

Aprobado por Decreto 351/2011, de 29 de noviembre (BOJA num. 2 de 04/01/2012) identifica los ámbitos que integran la futura Área Logística de Interés Autonómico de Almería, como áreas adecuadas para la localización de los usos asociados a esta actuación.

La normativa del POTAUA fija los siguientes criterios para la ordenación de las Áreas de Oportunidad Logística:

Artículo 58. Criterios para la ordenación de las Áreas de Oportunidad. (D)

2. En las Áreas de Oportunidad para actividades económicas, la ordenación que se realice por el planeamiento urbanístico general cumplirá los siguientes criterios:

a) Se orientarán a la implantación de actividades tecnológicas, empresariales, industriales, terciario avanzado, comercial y equipamientos, que favorezcan la agrupación e integración industrial, la creación de sinergias empresariales y el acceso a servicios innovadores, favoreciendo el desarrollo, diversificación y la modernización de las estructuras empresariales de la aglomeración.

b) Se diseñarán con calidades urbanas compatibles con su funcionalidad, procurando ofrecer una imagen corporativa a las empresas, y garantizando la diversificación en cuanto al tamaño de las parcelas, de manera que permitan el asentamiento de las pequeñas y medianas empresas.

c) Las Áreas de Oportunidad colindantes con zonas residenciales, se separarán de ellas mediante sistemas viarios y espacios verdes arbolados de una dimensión suficiente para evitar interferencias funcionales, paisajísticas y morfológicas.

La ficha del Área de Oportunidad logístico Productiva (ZAL) en Níjar que se adjunta a continuación, recoge además los siguientes criterios de actuación en cuanto a la ordenación del ámbito:

3. El planeamiento que desarrolle la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: las Ramblas de Cambronal, Inox y Ródenas, los ejes viarios de la AL -3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería Murcia.

4. El Planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo, entre otros, con los siguientes objetivos:

- Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética.

- Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna.

5. El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico.

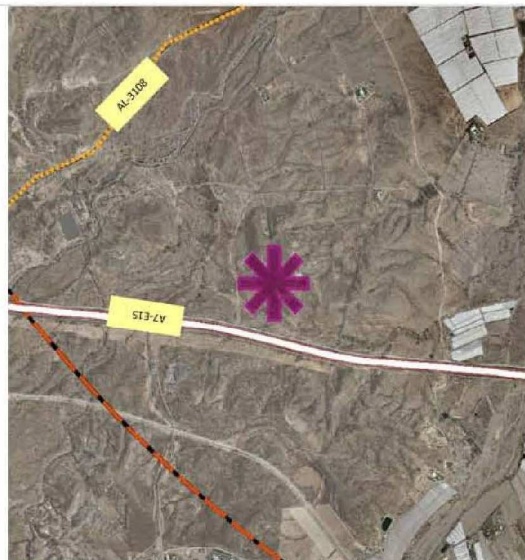
6. Se asegurará la correcta integración de las zonas urbanas consolidadas en su caso y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas, en especial el collado de las Ródenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan.

7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximo, a excepción de grandes superficies minoristas.

8. Los corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela o de borde facilitarán la escorrentía natural.

2P. ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICO PRODUCTIVA (ZAL) EN NIJAR

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE ALMERÍA



Municipio-s:	Níjar
Superficie:	310 ha
Planeamiento vigente:	NNSS aprobación definitiva BOP 05/06/1996
Clasificación del suelo:	Suelo No Urbanizable
Justificación:	<p>Este Área de Oportunidad se justifica desde el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado en 2008 que recoge las actuaciones definidas en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía y, entre ellas, el nodo logístico de Almería, nodo que cuenta con las instalaciones portuarias de Almería y Carboneras como principal activo. La autoridad portuaria viene desarrollando una estrategia orientada a diversificar sus tráfico y desarrollar actividades de mayor valor añadido, incrementando su participación en el transporte marítimo de corta distancia en el ámbito del Mediterráneo. Para la consecución de estos objetivos está prevista la ampliación de ambas instalaciones portuarias y la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto. La futura línea ferroviaria de altas prestaciones Almería-Murcia abre grandes posibilidades para la implantación de las mismas.</p> <p>En el marco de la estrategia de la Autoridad Portuaria y el PISTA se han seleccionado los enclaves de Almería y Níjar. Ambos cuentan con excelentes condiciones de accesibilidad externa garantizada por la A-7 y ubicación estratégica para dar servicio en tres niveles: local, supramunicipal para el conjunto de la aglomeración y territorial como parte de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.</p> <p>En el caso de Níjar el enclave propuesto para el área de oportunidad se justifica además en la proximidad al enlace con la carretera N-341 que articula la conexión al núcleo de Carboneras.</p>

Criterios de actuación:	<ol style="list-style-type: none"> 1. El Área de Oportunidad para actividades económicas de Níjar, vinculada al área de actividades económicas de Almería, se divide en dos subzonas. La subzona sur, asociada de forma prioritaria a actividades de carácter logístico vinculadas al Puerto y la subzona norte, con destino para actividades económicas con carácter general. Entre ambas se posibilitará la conexión viaria. 2. El desarrollo se realiza de acuerdo con los procedimientos que regula la Ley 5/2001, de 4 de junio por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, por lo cual se está redactando, en primer lugar, el Plan Funcional del Centro. 3. El planeamiento que desarrolla la actuación deberá ajustar con precisión el contorno del área cumpliendo con la condición de apoyarse en elementos geográficos o territoriales: las Ramblas de Cambronal, Inox y Rodenas, los ejes viarios de la AL-3108, la A-7 y el futuro trazado del ferrocarril Almería-Murcia. 4. El planeamiento de desarrollo deberá garantizar la integración paisajística del conjunto, cumpliendo entre otros, con los siguientes objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Los bordes urbanos hacia la A-7 y hacia el corredor ferroviario deberán ordenarse teniendo en cuenta criterios paisajísticos, dado que se configuran como fachadas de la actuación. Para ello se tratarán de localizar en esta zona los usos que lleven aparejadas soluciones arquitectónicas de mayor calidad estética. • Se tendrá en cuenta la percepción de las cuencas visuales que tienen como fondo escénico la Villa de Níjar y se resaltarán los elementos singulares del paisaje en la ordenación interna. 5. El instrumento de desarrollo deberá justificar la viabilidad de la propuesta en función de la capacidad y adecuación de la infraestructura viaria supramunicipal, así como su accesibilidad desde las principales carreteras, aportando los consiguientes estudios de movilidad y tráfico. 6. Se asegurará la correcta integración con las zonas urbanas consolidadas, en su caso, y tendrán en cuenta las peculiaridades orográficas, en especial el collado de las Ródenas y ramblas y la colindancia de la subárea norte con ámbitos de protección territorial de este Plan. 7. Se podrán incorporar usos comerciales exclusivos en las zonas con mejor accesibilidad, para dar servicio a los núcleos de residencia y trabajo próximos, a excepción de las grandes superficies minoristas. 8. Los corredores verdes de conexión N-S interiores a la parcela o de borde facilitarán la escorrentía natural.
--------------------------------	--

B. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

El centro regional de Almería es uno de nueve centros regionales del Sistema Territorial establecido en el POTA. Uno de los municipios principales de este centro regional es Níjar, como ciudad media de 2º nivel, con aproximadamente 26.000 habitantes. La zona de Almería forma junto con Níjar y algunas otras ciudades medias y núcleos rurales, el sistema polinuclear de este Centro Regional donde queda enmarcada la actuación en desarrollo.

C. Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) ha elaborado el documento denominado **Red Logística de Andalucía**, que ha servido como base para la definición de las actuaciones en materia de áreas logísticas y centros de transporte de mercancías en los diversos instrumentos de planificación de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, principalmente el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)**, aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, y los diversos Planes Subregionales de Ordenación del Territorio.

El PISTA plantea desarrollar en el interior una oferta cualificada de áreas logísticas que permita consolidar los nuevos tráficos. En este sentido, la futura línea ferroviaria de altas prestaciones entre Almería y Murcia abre unas especiales posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito.

La **Ley 5/2001** establece que el inicio del procedimiento para la promoción y establecimiento de las Áreas Logísticas de Interés Autonómico se inicia, con carácter exclusivo, por la Consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El artículo 12.2 determina que la entidad que asuma la iniciativa deberá elaborar un Plan Funcional del centro de transporte de mercancías. El artículo 16.2 determina que los instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan las previsiones relativas a los centros de transporte de mercancías se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en la legislación urbanística.

De la aprobación del Plan Funcional, en virtud de la Ley 5/2001, se desprende su carácter de actuación de Interés Autonómico, teniendo los siguientes efectos:

- Llevará implícita la declaración de la utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.
- Sus determinaciones vincularán directamente al planeamiento del municipio o municipios afectados que deberán incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente innovación urbanística.
- Dado el excepcional interés público que conlleva la actuación, su construcción y puesta en funcionamiento no estarán sujetas a licencias ni, en general, a actos de control preventivo municipal, y ello sin perjuicio del procedimiento de armonización a que hace referencia el apartado 3 del Artículo 170 de la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, o el que prevea la legislación sectorial aplicable

Los contenidos del Plan Funcional no son determinantes en cuanto a las alineaciones que definen la ordenación de los diferentes sectores u otros parámetros urbanísticos, tales como edificabilidades, alturas, ocupación máxima, etc., ya que corresponde al instrumento de planeamiento urbanístico de desarrollo o Plan Especial, establecer las previsiones relativas a estos parámetros, que se desarrollará posteriormente.

En función a todo lo anterior, mediante Orden de 17 de Abril de 2009, de la Consejería competente en materia de Transportes, se da inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento del Área Logística de Interés Autonómico de Almería y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su Plan Funcional.

D. Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)

El presente Proyecto de Actuación del Sector 1-Níjar desarrolla el Área Logística a través del procedimiento establecido en la Ley de Ordenación del Territorio para las Actuaciones de Interés Autonómico y será desarrollado en la ordenación detallada por un Plan Especial.

El artículo 14.1 de la **Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)** determina que los Planes Especiales pueden ser municipales o supramunicipales y tener por objeto establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable. Igualmente, de acuerdo con el artículo 96.1 de la misma Ley, el desarrollo de la ejecución requerirá la aprobación del instrumento de planeamiento idóneo para establecer la ordenación pormenorizada en la clase de suelo que se trate.

DETERMINACIÓN DE LOS IMPACTOS PAISAJÍSTICOS

A continuación se relacionan los principales efectos paisajísticos derivados del Proyecto de Actuación:

A. Vía férrea de altas prestaciones

A.1 Impacto previsto

La vía férrea añadirá una nueva fragmentación al territorio a sumar a la actual de la A-7. La necesidad de trazados con amplios radios de curvatura y escasa pendiente provocará la presencia constante de taludes y trincheras.

A.2 Oportunidades de paisaje

El tratamiento de taludes y las intersecciones con el viario con la infraestructura que eso lleva asociada se producen en la zona de acceso al área logística. Un tratamiento singular de las mismas puede convertirse en icono identificativo de bienvenida.

B. Viario interno

B.1 Impacto previsto

Las limitaciones de pendientes también en viario y parcelas internas por las restricciones del uso logístico, en su adaptación a la topografía del terreno, implicará una gran cantidad de taludes en el contacto con el terreno circundante.

B.2 Oportunidades de paisaje

El tratamiento de taludes interno con vegetación puede fijar el terreno, aumentar la calidad ambiental, otorgar continuidad de flora y fauna y fusionar paisajísticamente el área logística con el entorno.

C. Plataforma intermodal

C.1 Impacto previsto

La Plataforma Intermodal, como ramal ferroviario supondrá una gran extensión forzosamente horizontal que implicará desniveles que pueden suponer taludes importantes debido a la topografía del ámbito. Se considera con diferencia la modificación del terreno de mayor impacto, aunque su impacto será principalmente interior al polígono.

C.2 Oportunidades de paisaje

Los muros de contención con un adecuado tratamiento estético se pueden convertir en elementos paisajísticos de referencia de calidad.

D. Construcciones

D.1 Impacto previsto

Las naves de un área logística tienen una gran extensión, más comparables con los invernaderos que ocupan parcelas enteras que con un área urbana. Por el desnivel del terreno, buena parte de las cubiertas será visible desde varios puntos.

D.2 Oportunidades de paisaje

El tratamiento de cubiertas y fachadas pensadas como elementos que van a ser contemplados desde varios puntos de vista pueden suponer una oportunidad de vender la imagen de empresa. Una actuación de calidad puede resultar inspiradora para el mundo de los invernaderos cercanos.

E. Elementos publicitarios

E.1 Impacto previsto

Algunas edificaciones incluirán cartelería comercial de gran formato y diseño llamativo de alta incidencia visual.

E.2 Oportunidades de paisaje

La integración con la edificación, así como unas normas estéticas comunes pueden configurar una imagen unitaria del área logística concentrada en los lugares de acceso, y pasar desapercibida desde la escala más lejana.

F. Iluminación

F.1 Impacto previsto

La iluminación del viario, de la Plataforma Intermodal y la cartelería asociada pueden generar contaminación lumínica en áreas muy alejadas.

F.2 Oportunidades de paisaje

Un plan de iluminación coherente puede servir no sólo para minimizar la contaminación lumínica, sino para resaltar diseños arquitectónicos en aquellos lugares con más relevancia paisajística.

IV. Estrategias y medidas de integración paisajística

ESTRATEGIA

La integración paisajística del Área Logística quiere ir más allá de los planteamientos tradicionales que buscan minimizar las supuestas agresiones que cualquier intervención en el territorio ha de ser forzosamente negativa, planteándose medidas que siempre tratan de ocultar, antes que ensalzar o mostrar.

Hay que tener en cuenta que el paisaje no sólo habla de cuestiones medio ambientales que hay que corregir, sino de impactos estéticos más subjetivos. Si bien es cierto que la modificación del paisaje percibido es innegable, no se infiere que dicha modificación haya de ser siempre negativa, o neutra tras muchos esfuerzos por ocultarla.

La creación de un área logística vinculada a infraestructuras de altas prestaciones no sólo supone una oportunidad económica en una región excesivamente enfocada a un modelo productivo agrícola que empieza a dar muestras de agotamiento. También supone **la oportunidad de repensar un paisaje** fuertemente alterado en un tiempo muy escaso por la aparición del mar de invernaderos, y puede servir de acción ejemplar que demuestre **que la colonización del territorio también puede aportar valor y mejora**.

Con este planteamiento, se plantean las **medidas en los ámbitos de mayor incidencia paisajística** buscando además de paliar afecciones negativas, convertirse en elementos atractivos, sugerentes, con intervenciones artísticas a veces, y siempre buscando una coherencia del conjunto de la ZAL con el territorio circundante natural y antropizados.

MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Las Medidas de integración paisajística, que se presentan a continuación, son aquellas actuaciones específicas a aplicar en el desarrollo del Proyecto de Actuación con la finalidad de evitar, reducir o compensar sus impactos en el paisaje, así como resaltar aquellos que se consideran positivos.

A. Conservación de la Topografía

Se evitarán las alteraciones morfológicas significativas, siguiendo como regla general la topografía dominante, adecuándose a la pendiente natural del terreno, de modo que ésta se altere en el menor grado posible y se propicie el ajuste con la topografía natural, tanto del perfil edificado como del parcelario, de la red de viarios interiores y de las infraestructuras lineales.

Dados los condicionantes de horizontalidad necesarios para las parcelas de uso logístico (no superior al 2% en ningún caso) y la plataforma ferroviaria (al 0%), la topografía será necesariamente alterada en los bordes de estas superficies, produciéndose taludes y muros de contención de gran longitud que deben ser objeto de tratamiento paisajístico específico.

Desde el Proyecto se vincula la ubicación de zonas verdes en las ramblas, excluyendo de la urbanización las zonas con relieve más accidentado, tales como las ramblas de Ródenas y Cambronal.

B. Tratamiento de taludes y muros

Dada la necesidad de plataformas horizontales, especialmente en el entorno de la plataforma ferroviaria, el área logística tendrá una presencia constante de taludes y muros que salven los desniveles, habida cuenta de la constante inclinación del terreno.

Muchos de estos taludes deberán ser objeto de recomendación de tratamiento, ya que serán interiores a las parcelas. Otros serán determinantes en el espacio público.

B.1 Vegetación autóctona en taludes con criterios estéticos

El ajardinamiento de taludes es un recurso muy utilizado para incidir sobre el grado de visibilidad del espacio logístico, pudiendo alterar de forma decisiva la valoración de la calidad de las vistas.

Así mismo resulta de interés la integración de la vegetación existente en setos y linderos, e incluso de las plantaciones de frutales y ornamentales, en los espacios libres, parques lineales y arbolado de viarios interiores, de modo que actúen formando parte de las pantallas visuales vegetadas.

La incorporación de vegetación autóctona en estos espacios libres en cantidades, composiciones y lugares adecuados es una de las acciones fundamentales, no sólo por las posibilidades de integración paisajística que proporcionan, sino por las mejoras ecológicas que se introducen.

La vegetación a emplear debe ser autóctona. Se recomienda que la elección de las especies vegetales tenga como objetivo colaborar en la recuperación de las formaciones vegetales potenciales utilizando de este modo especies autóctonas de alto potencial ecológico y mínimas exigencias de mantenimiento. Es conveniente construir zonas verdes, pantallas vegetales y jardines de bajo consumo de agua, como los xerojardines, que permiten el uso racional y eficiente del agua evitando en todo momento el despilfarro. La elección de especies bien adaptadas al medio para las labores de revegetación minimizan las tareas posteriores de mantenimiento. Sin embargo, dada la rigurosidad climática de la zona, se deberá tener en cuenta la necesidad de efectuar riegos de socorro durante el primer año tras la plantación, además de los riegos de implantación. Se deben utilizar sistemas de riego eficientes como la microaspersión y goteo. También se hace necesario agrupar las plantas en función de las similares necesidades hídricas.

Los taludes a crear asociados a viarios deberán ser vegetados con especies herbáceas y arbustivas de modo que se asegure la fijación del suelo y se formen superficies visualmente continuas. En la vegetación de estos taludes se recomienda que la pendiente máxima de no exceda del 30º.

Las plantaciones, deben realizarse preferentemente entre los meses de septiembre y noviembre, inmediatamente después de la caída de las primeras lluvias de importancia.

Se buscará la conectividad de las distintas pantallas vegetales y parques lineales previstos en la urbanización del Área Logística a fin de conformar una red de formaciones arboladas.

B.2 Tratamientos artísticos de muros

Los muros de contención de grandes dimensiones, habrán de ser objeto de tratamiento singular artístico, pudiendo optarse por el empleo de vegetación autóctona hidropónica o por materiales no orgánicos como medio de expresión.



Tratamiento artístico de muros en el cementerio de León (Loewe) y en la biblioteca Semiahmo en Vancouver (EEUU)

Este tratamiento de muros también deberá ser aplicable a cualquier otro muro ciego visible desde el espacio público: no sólo muros de contención, sino también muros ciegos de las propias instalaciones o edificaciones.

Caso de que por razones de protección acústica sea necesario disponer de pantallas sónicas, estas deberán de tratarse de igual manera.

C. Nudo de acceso a la ZAL

La entrada al área logística es un nudo de infraestructuras en el que confluye la autopista A-7, la carretera AL-3108 y el ferrocarril de altas prestaciones.

El tratamiento de taludes y las intersecciones con el viario con la infraestructura que eso lleva asociada se producen en la zona de acceso al área logística. Un tratamiento singular de las mismas puede convertirse en icono identificativo de bienvenida, entendiendo las estructuras con su potencial estético escultórico, si además se combina con iniciativas artísticas de gran formato



Tratamiento de intersección de carretera como lugar de referencia visual en Seattle (Canada)

D. Diseño exterior de los edificios

Las edificaciones y sus fachadas deben de ser objeto de consideración en función del observador potencial. Así, las fachadas interiores han de tener en cuenta **sólo a la entidad usuaria de la vía pública cercana**, mientras que el borde colindante con la autopista han de tener un tratamiento más singular, al ser la imagen que la ZAL muestra al exterior hacia una infraestructura con un uso intensivo, que además será visible desde las estribaciones elevadas del pueblo de Níjar.

D.1 Fachada del área logística de distribución junto a la A-7

El área identificada como **logística de distribución** se propone con la intención de ubicar en ella logística asociada a productos de diversa índole, donde haya cabida para la actividad logística vinculada a la producción predominante de la zona (hortofrutícola) y para cualquier otra demandante de estos espacios.

En esta área se sugiere la utilización del espacio para **oficinas y locales comerciales**, considerando su elevado valor comercial “de fachada” de la A-7 que se potenciará en caso de llevarse a cabo el viario exterior que discurrirá en paralelo a ella (por la disminución de velocidad de recorrido que aumenta la probabilidad de visualización de la fachada).

Se concentra en toda la franja paralela a la autopista usos de carácter más empresarial que faciliten la aparición de arquitectura de calidad, buscando ofrecer una imagen de marca **a los usuarios de la A-7**.

En dicha fachada, se promueve expresamente un diseño arquitectónico de carácter terciario, alejado de los parámetros estéticos de las naves industriales de gran formato. Se promueve el uso de lenguajes artísticos propios del arte urbano, tales como grandes murales, soluciones de fachada experimentales o cualquier otro recurso arquitectónico, escultórico o de escala paisajística que revalorice esta visión.



Tratamiento de fachada en nave industrial en Muskiz (Bizkaia) Estudio Ajuriaguerra Tres, como ejemplo de imagen de empresa atractivo estéticamente para la zona colindante a la A-7.

D.2 Fachadas interiores al área logística

Se evitará la colocación y mantenimiento de anuncios, carteles y vallas publicitarias, excepto los que tengan carácter institucional o fin indicativo o informativo, con las características que fije, en su caso, la administración competente o, tratándose de dominio público, cuente con expresa autorización y no represente un impacto paisajístico. Igualmente, se evitará con carácter general la instalación de carteles, paneles luminosos o cualquier otro elemento gráfico de naturaleza publicitaria en las zonas de mayor accesibilidad visual, a excepción del **área logística de distribución**.

Los edificios deberán tener todos sus paramentos exteriores y cubiertas terminadas, empleando formas, materiales y colores que favorezcan una mejor integración paisajística, sin que ello suponga la renuncia a lenguaje arquitectónico alguno.

D.3 Elementos publicitarios

Resulta importante controlar los elementos publicitarios en su tamaño, forma y su diseño pretendiendo una cierta homogeneidad.

Del mismo modo, resulta de interés para la integración de las nuevas construcciones el incluir la publicidad en su configuración arquitectónica.

Toda la publicidad, cartelería e iluminación de las empresas instaladas en la franja del **área logística de distribución** podrá tener un diseño singular en su fachada hacia la autopista, aunque deberá seguir unas normas estéticas comunes que serán definidas posteriormente en las Guías de diseño.

E. Tratamiento de cubiertas

Las cubiertas de gran extensión tienen una gran repercusión visual, ya que son observables desde muchos puntos elevados de la zona, tanto interiores al recinto, como desde la autopista o las poblaciones cercanas. Un tratamiento adecuado puede no sólo minimizar el impacto paisajístico negativo, sino aportar un valor y oportunidad de ejemplo para otras edificaciones cercanas de características similares.

E.1 Ajardinamientos y cubiertas de tierra

Las cubiertas de gran extensión con capas de tierra son una manera efectiva de aislamiento en climas con escasa precipitación. Sea como soporte de una capa de plantación vegetal de escaso tamaño, tipo Sedum o como simple protección donde de manera espontánea crecerá la vegetación de la zona, ambos recursos son maneras muy efectivas de lograr la integración paisajística de las grandes extensiones de las edificaciones, al fundirse cromáticamente con el entorno y dándole continuidad en algunos aspectos de su flora.



Techo ajardinado del complejo Ford cerca de Detroit (EEUU)

E.2 Techos solares

La instalación de placas fotovoltaicas para aprovechar la superficie de cubierta se considera una opción aceptable desde el punto de vista paisajístico, ya que presenta una estructura lineal repetida acorde con la de los invernaderos cercanos, pero aportando una diferenciación tecnológica asociada a una mayor calidad ambiental.



Integración de nave industrial con placas solares, invernaderos y campos de cultivo en Pilar de la Horadada (Murcia)

La orientación de las placas ha de seguir las líneas estructurales de la cubierta, evitándose disposiciones diagonales de difícil integración con la edificación. Por el diseño del viario y las parcelas, es relativamente fácil lograr orientaciones ventajosas desde el punto de vista de soleamiento que casen con la estructura del edificio.



La disposición de las placas en diagonal provoca un mayor ruido visual en bordes

E.3 Tratamientos superficiales de otros materiales

Como alternativa a la instalación de placas solares o cubiertas vegetales, los materiales de cubierta emplearán tonalidades en techados de los edificios fundamentalmente blancos, blanquecinos o terrosos claros evitando los colores llamativos o que ofrezcan grandes contrastes. Se evitarán los tratamientos de paredes y techos brillantes o con capacidad para reflejar la luz creando puntos de atención.

En este sentido es interesante la utilización de materiales vistos o de acabados cuyas características se encuentren ampliamente difundidas en la arquitectura tradicional de los núcleos cercanos como Níjar, o en su defecto, que presenten un aspecto neutro desde el punto de vista paisajístico y no resulten especialmente llamativas, visibles o inusuales.



Gama cromática de las cubiertas en la zona, aconsejada para el tratamiento superficial de las edificaciones: blancos y grisáceos (invernaderos) o colores terrosos claros similares al territorio circundante (zonas urbanas)

F. Tratamiento de la iluminación nocturna

Las áreas logísticas cercanas a vías de comunicación configuran un paisaje nocturno de gran relevancia, en la que los propios edificios de las empresas colindantes funcionan como fachada-escaparate de su actividad. Adicionalmente, al tratarse de un entorno de vida silvestre, resulta crítico asegurar la oscuridad en las zonas cercanas no urbanizadas.

La iluminación que proviene no sólo de las luminarias públicas, sino de los propios edificios, y en especial su cartelería, ha de cumplir ese doble objetivo de dirigirse hacia las entidades usuarias y a la vez evitar la contaminación lumínica del entorno.

Para ello debe de tenerse en cuenta una iluminación no sobredimensionada y correctamente dirigida, teniendo en cuenta no sólo qué hay que iluminar, sino también hacia dónde no debería de haber luz artificial.

Dado que la iluminación de los viarios perimetrales del Área Logística puede constituirse en un elemento generador tanto de impacto visual como de alteración de la vida silvestre circundante al ámbito de actuación, deberán adoptarse medidas de corrección de estos efectos negativos. Así, para reducir estos efectos:

- Los proyectores serán asimétricos o simétricos con rejilla, evitando la emisión de luz directa hacia el cielo y los excesos en los niveles de iluminación (luz reflejada).
- Las luminarias se instalarán dirigidas al viario interior de modo que no se produzca iluminación de las zonas arboladas.
- En las zonas perimetrales del Área Logística, la altura de los báculos que las sustenten en ningún caso excederá la de los edificios a fin de que estos actúen como pantalla y que las luminarias no se perciban desde el exterior.
- A partir de media noche se apagará el alumbrado excepto el que resulte imprescindible.
- Se prohibirá el uso de cañones de luz o láseres, el uso de lámparas de vapor de mercurio, los anuncios luminosos y las lámparas de descarga a alta presión.



Kilometro Rosso (Jean Nouvel). Ejemplo de edificio pantalla que a la vez utiliza la iluminación como seña de identidad y para tapar la iluminación interior del recinto

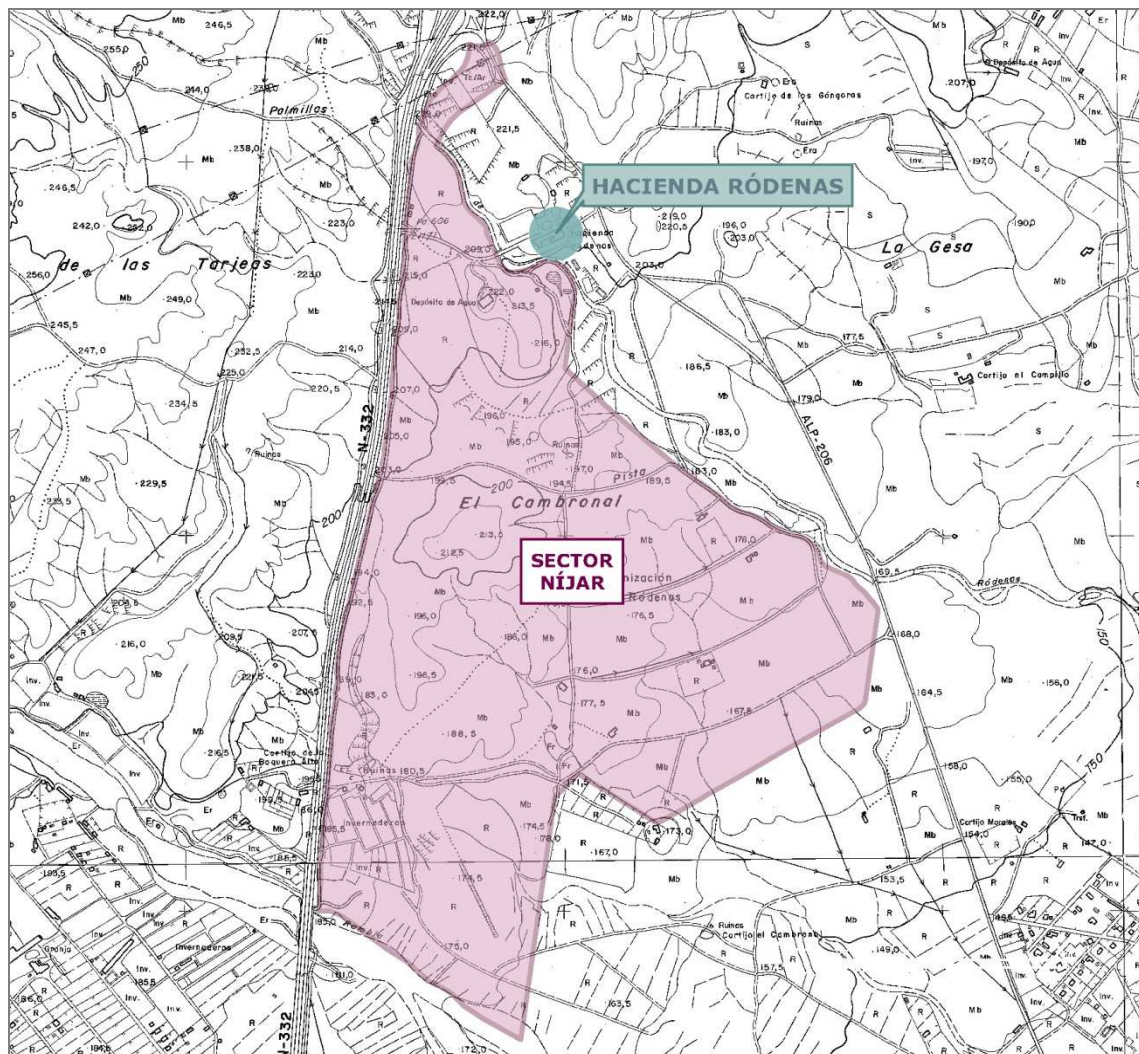
G. Conservación de elementos arquitectónicos relevantes

Se realizó consulta por escrito a la Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Cultura y al Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, cuyas respuestas se incluyen en el Apéndice. Según la información recibida, en la zona existe un bien inventariado, la Hacienda Ródenas, fuera de los límites del Sector Níjar.

Aunque se sitúe fuera de la zona de actuación, las afecciones visuales pueden observarse desde una gran distancia, por lo que se establece una zona de respeto de 240 m, aprovechando la rambla de Ródena en la que sólo habrá intervenciones de carácter natural, para preservar así los alrededores del paisaje de la finca.



Hacienda Ródenas



Bienes del Patrimonio Histórico inventariados en la zona más cercana al Sector Níjar

(Fuente: Estudio de Impacto Ambiental a partir de la información facilitada por el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.. Consejería de Cultura, Junta de Andalucía).

H. Elaboración de Guías de Diseño

Se recomienda la realización de Guías de Diseño para el desarrollo y cuidado estético del conjunto del Área Logística; así como para los distintos ámbitos específicos (Áreas Funcionales, Parques de Actividad, etc.) y los elementos de las obras de urbanización.

Estas Guías de Diseño serán los instrumentos que completen las normativas urbanísticas que se desarrollen por el planeamiento y dictaminarán las condiciones estéticas que habrán de cumplir todos los elementos de diseño sujetos a recomendaciones según lo expuesto en puntos anteriores.

V. Síntesis

DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE PREVIO

A. Descripción del lugar

A.1 Situación Geográfica

Se localiza en la comarca del Campo de Níjar, una vasta extensión entre la Sierra Alhamilla y la Serrata.

El sector se ubica en el término municipal de Níjar, cerca de los núcleos urbanos de Níjar al norte, Los Pipaces y La Fuensanta al sur.

El área se enmarca en el triángulo formado entre la autovía A-7 que discurre de suroeste a noreste, la carretera local AL-3108 que se desciende desde el nudo con la A-7 de norte hacia el sureste y la rambla de Cambronal al sur. A 3,5 km al norte por la AL-3107 se encuentra Níjar y el límite con el término municipal de Almería está a solo 3 km hacia el oeste.

A.2 Orientaciones

El ámbito tiene una direccionalidad clara en su desnivel. Las serranías cercanas al oeste van descendiendo de cota hacia el este, provocando las ramblas de Ródenas y el Cambronal con la misma dirección, y cayendo todo el ámbito unos 30 m de este a oeste.

Entre estas dos ramblas, diversos arroyos menores dejan entre medias algunos collados y montículos. Las necesidades de horizontalidad de parte del área logística, en especial la terminal intermodal van a determinar su disposición buscando la menor pendiente posible en orientación norte-sur.

A.3 Accesibilidad y configuración territorial

La accesibilidad a los terrenos del sector viene determinada, por un lado, por el acceso ferroviario situada al norte del ámbito desde el que se proyecta un nuevo ramal ferroviario de acceso a la plataforma intermodal.

En cuanto a los accesos rodados, se contempla la remodelación del enlace de pesas actual entre la A-7 y la AL-3108

Por el sur, el vial principal del Área Logística podrá continuar hacia el sur fuera del ámbito, paralelo a la A-7 para conseguir un segundo acceso a través del cambio de sentido en el PK 475 de la Autovía del Mediterráneo que deberá ser objeto de remodelación.

Existe actualmente una propuesta de Carreteras para remodelación de dicho cambio de sentido ubicado en el PK 475 de la A-7 para dar acceso al polígono industrial de la zona. El planteamiento de una actuación simétrica al Este de la autovía dando continuidad al viario principal del Área logística permitirá la canalización del tráfico con origen/destino en el Área logística constituyendo un segundo acceso desde el viario principal (A-7).

B. Análisis de la visibilidad

En el presente estudio se considera que no existe paisaje si no hay un observador del mismo, por tanto se debe proceder a identificar aquellas zonas que resultan accesibles para el mayor número posible de personas. Del análisis de las zonas más observadas se infiere la necesidad de considerar los siguientes paisajes como prioritarios en su cuidado y diseño:

- Bordes de la ZAL en contacto con la A-7.

- Bordes de la ZAL por la rambla de Ródenas en contacto con la carretera AL-3108
- Cubiertas de las naves de gran extensión
- Taludes y muros de contención

AUTOPISTA A-7

Por su cota elevada respecto al resto del terreno de actuación, se convertirá en un mirador a gran velocidad sobre todo el conjunto de empresas y naves de escasa altitud, y también sobre el mar de invernaderos blancos que se extiende por todo el Campo de Níjar.

CARRETERA AL-3108

Supone un segundo mirador exterior al borde cercano y la rambla de Ródenas.

VISIÓN DESDE EL CERRO

El cerro cercano a la rambla de Ródenas permite contemplar la integridad del ámbito de actuación y su integración con el entorno más lejano, así como todas las cubiertas de las edificaciones.

DESDE EL PUEBLO DE NÍJAR Y ESTRIBACIONES CERCANAS

Desde la parte alta de Níjar, carreteras de acceso y puntos cercanos de sus alrededores es fácilmente observable todo el área delimitada y los invernaderos cercanos a unos 4 km de distancia.

C. Componentes del paisaje

C.1 Paisajes homogéneos

En el Sector Níjar predominan los paisajes esteparios fruto de los procesos de desertización y desertificación que caracterizan el sudeste andaluz. Son campiñas costeras de relieves ondulados y escasa cobertura vegetal con especies arbustivas capaces de adaptarse a vivir en este medio árido.

ÁREAS PAISAJÍSTICAS

Se definen las áreas paisajísticas como las unidades homogéneas en que se diferencian las grandes categorías o formaciones en relación con las estructuras geomorfológicas de Andalucía. Así, se distinguen las sierras, campiñas, vegas y marismas, costas y altiplanos como grandes formaciones geomorfológicas o categorías a nivel regional. Las áreas suponen una subdivisión de las categorías, definiéndose un total de 19 áreas paisajísticas siempre desde un enfoque geográfico, asignándose un código alfanumérico a cada una de ellas.

ÁMBITOS PAISAJÍSTICOS

Los ámbitos paisajísticos se corresponden con las comarcas históricas desde el punto de vista sociológico, vinculados a aspectos socioculturales y de ordenación del territorio como consecuencia de la actividad humana milenaria desarrollada en Andalucía. Se han delimitado un total de 81 ámbitos paisajísticos, a los que se asigna un código numérico y una denominación.

UNIDADES FISIONÓMICAS DE PAISAJE

Las Unidades Fisionómicas son una consecuencia de la reinterpretación, por un lado, del mapa geomorfológico de Andalucía, y por otro del mapa de usos y coberturas vegetales. Todo ello se ha refundido en la representación de estas unidades fisionómicas, resultando la obtención de 34 unidades paisajísticas a las que se les asigna un código numérico y una denominación.

C.2 Hidrología Superficial

Por el ámbito de actuación discurren dos ramblas: la Rambla del Cambronal y la Rambla de Ródenas, ambas afluentes de la Rambla del Artal, la cual a su vez confluye con la Rambla de Inox para pasar a llamarse Rambla de Morales, que tras varias afluencias más desemboca en el Mar Mediterráneo. Las ramblas tiene una dinámica muy complicada y solo llevan agua en períodos de lluvias, pudiendo estar secas durante uno o varios años. Sin embargo, en contraposición, se encuentran los fenómenos de avenidas que se caracterizan por la gran energía con que discurre el agua y los sedimentos, arrastrando todo lo que encuentra en la zona inundable.

Cabe destacar que la construcción de la A-7 ha podido modificar la red hidrográfica del ámbito de actuación, por lo que será en la posterior realización del proyecto constructivo de la actuación cuando se estudien en profundidad las ramblas, pasos de agua, etc. que puedan afectar, teniendo en cuenta las consideraciones que dictamine al respecto la Agencia Andaluza del Agua.

Históricamente la escasez de agua ha condicionado la actividad agrícola centrada en el cultivo de secano de baja productividad, con abundantes terrazas en laderas, mientras que los cultivos de regadío se desarrollaron en las ramblas donde se podían regar las huertas con norias y aljibes.

C.3 Vegetación

ZONA ESTEPARIA

Predomina el matorral y el bosque bajo espinoso (ramblas, lomas y barrancos de laderas de monte). El espartal, aulagar y tomillar componen las vastas extensiones de matorral de degradación (vegetación adaptada a la presencia humana) que, desde la tala y quema de la débil base boscosa preexistente (matorral leñoso alto), domina las laderas y lomas de prácticamente toda la comarca del Campo de Níjar. A pesar de su indudable interés botánico, configura la zona de paisaje más insulso, alegrado por pequeños oasis de palmeras, chumberas y pitas o agaves de alto pitaco, junto a testigos aislados de viejos olivares, almendrales e higueras.

ZONA SECA DE HUERTAS

En la comarca Campos de Níjar se pueden encontrar restos de antiguos bosques de encinas y pequeñas agrupaciones arbóreas testigo de épocas más lluviosas. Se lindan y sujetan a menudo los bancales con chumberas y pitas. Junto a las acequias y los barrancos regados está el junco, la caña y un sinfín de flores, plantas olorosas, arbustos y trepadoras. La altura y la mayor humedad, así como la diferencia de temperatura hacia valores más bajos, propician un leve descenso en la fauna de invertebrados, más patente en las zonas de cultivo intensivo y debido al fumigado agrícola.

C.4 Usos actuales del suelo

En el Sector Níjar predomina el uso forestal: matorral disperso, y el uso agrícola: cultivos herbáceos y leñosos en secano/regadío y en muy escasa proporción cultivos forzados bajo plástico (invernaderos).

A continuación se describe cada uso y cobertura vegetal según la Leyenda del Mapa de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía:

- Cultivos forzados bajo plástico
- Otros cultivos herbáceos regados
- Cultivos herbáceos y leñosos en secano
- Cultivos herbáceos y leñosos regados
- Cultivos herbáceos y pastizales
- Matorral disperso con pastizal
- Matorral disperso con pasto y roca o suelo

D. Referencias paisajísticas

D.1 Grandes viarios

- **Autopista A-7:** Por su cota elevada respecto al resto del terreno de actuación, se convertirá en un mirador a gran velocidad sobre todo el conjunto de empresas y naves de escasa altitud, y también sobre el mar de invernaderos blancos que se extiende por todo el Campo de Níjar.
- **Carretera AL-3108:** Al ser un trazado descendente, no existe más que puntualmente la posibilidad de ser un mirador elevado sobre el área logística. Por lo tanto, serán sólo el espacio libre y las fachadas más cercanas los objetos de las propuestas de paisaje.
- **Intersección A-7 con AL-3108:** Se convertirá en el acceso al área logística. Su diseño debe de ser un anticipo coherente del tratamiento paisajístico del conjunto proyectado.

D.2 Línea férrea de alta velocidad prevista

El impacto paisajístico mayor será el efecto que la vía y sus taludes causen en el entorno, más que el improbable efecto en el viajero de tren de la propia ZAL.

D.3 Tendidos eléctricos

Hay líneas de media tensión de 110/132 kV, estas se constituyen en hitos debido a la envergadura de las torres eléctricas y a su disposición rítmica. El óxido ha ido transformando el metal que ha adquirido tonalidades propias del territorio, facilitando su integración.

D.4 El perfil que se define en la lejanía

Las sierras de la Alhamilla y la Cabrera son una presencia será visible desde cualquier viario del área logística, siendo una referencia para la orientación, así como el fondo escénico de todas las vías públicas.

D.5 Extensiones de invernaderos en áreas cercanas

Aunque el sector de Níjar no ofrece una concentración tan alta como el área del Ejido, donde la ocupación llega a tener 30 km de longitud continua, sí que hay una presencia constante de invernaderos extensivos alternada con parcelas no cubiertas.

Aunque el área logística no tiene por cometido afectar a las extensiones de invernaderos cercanas, un diseño adecuado de sus cubiertas puede servir de modelo paisajístico, pensando en una más que probable reconversión de la economía de la zona y sus construcciones asociadas.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

A. Síntesis del Proyecto

SISTEMA VIARIO

El sector cuenta con un viario principal que discurre sensiblemente paralelo a la A-7. El acceso al sector se hará, inicialmente, desde el enlace norte de este viario con la A-7, carretera a Níjar (AL-3107) y la AL-3108. La conexión sur del viario al nudo anterior de la A7 (p.k. 475) se producirá cuando las fases de desarrollo del polígono justifiquen su entrada en carga.

En perpendicular se sitúa un eje este-oeste complementario.

A partir de esta red viaria principal, se desarrolla otra de trazado octagonal también vinculante de segundo nivel para definir “**supermanzanas**”

La ejecución del resto de viarios del sector no es vinculante: se construirán sólo en el caso de que efectivamente se apreciara esa necesidad.

SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario, a efectos de estructura general, se considera compuesto por el ramal que conecta la Terminal intermodal con la Línea de Altas Prestaciones exterior al ámbito y la propia Terminal (aunque a efectos de calificación ésta tenga carácter dotacional). El trazado ferroviario discurre paralelo y al este del viario principal estructurante, y se prolonga en idénticas condiciones en la Terminal intermodal.

SISTEMA DE ZONAS VERDES

Las zonas verdes aíslan las zonas medioambientalmente más vulnerables:

- Zona verde entre el norte del área y la rambla de Ródenas, aprovechando el relieve accidentado.
- Zona verde perimetral de anchura variable con efecto amortiguador.

Zona verde central de conexión entre ambas, separando las fases de desarrollo y asumiendo parte del desnivel interno.

SISTEMA DOTACIONAL

Se plantean dos Centros Integrados de Servicios, uno al norte de la zona logística entre el eje principal y la A7, y otro más pequeño en el centro del área de ordenación, en la cabecera de la plataforma de la terminal intermodal.

Se puede considerar también la Terminal Intermodal como dotación.

B. Estado del planeamiento

Se exponen a continuación los aspectos más significativos de las leyes de territoriales y de planeamiento de rango superior que regulan la implantación y desarrollo de las áreas de transportes de mercancías:

B.1 Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)

Aprobado por Decreto 351/2011, de 29 de noviembre (BOJA num. 2 de 04/01/2012), identifica los ámbitos que integran la futura Área Logística de Interés Autonómico de Almería, como áreas adecuadas para la localización de los usos asociados a esta actuación y establece los criterios de actuación.

B.2 Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

El centro regional de Almería es uno de nueve centros regionales del Sistema Territorial establecido en el POTA. Uno de los municipios principales de este centro regional es Níjar, como ciudad media de 2º nivel, con aproximadamente 26.000 habitantes. La zona de Almería forma junto con Níjar y algunas otras ciudades medias y núcleos rurales, el sistema polinuclear de este Centro Regional donde queda enmarcada la actuación en desarrollo.

B.3 Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)

La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) ha elaborado el documento denominado **Red Logística de Andalucía**, que ha servido como base para la definición de las actuaciones en materia de áreas logísticas y centros de transporte de mercancías en los diversos instrumentos de planificación de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, principalmente el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)**.

El PISTA plantea desarrollar en el interior una oferta cualificada de áreas logísticas que permita consolidar los nuevos tráficos. En este sentido, la futura línea ferroviaria de altas prestaciones entre Almería y Murcia abre unas especiales posibilidades para la implantación de nuevas actividades logísticas en el ámbito.

B.4 Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)

Esta ley determina que los Planes Especiales, figura de planeamiento que desarrollara el Proyecto de Actuación, pueden ser municipales o supramunicipales y tener por objeto establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable. El desarrollo de la ejecución requerirá la aprobación del instrumento de planeamiento idóneo para establecer la ordenación pormenorizada en la clase de suelo que se trate.

C. Determinación de los impactos paisajísticos

A continuación se relacionan los principales elementos que tendrán incidencia paisajística. Las propuestas de paisaje posteriores minimizan los efectos negativos de estos elementos, pero también resaltan aquellos valores que pueden aportar una mayor calidad paisajística al conjunto:

- **Vía férrea de altas prestaciones:** Presencia constante de taludes y trincheras.
- **Viario interno:** Las limitaciones de pendientes en viario y parcelas implicará una gran cantidad de taludes en contacto con el terreno circundante.
- **Plataforma intermodal:** Tendrá muros de contención por su necesaria horizontalidad frente a la topografía del terreno .
- **Construcciones:** Por su gran extensión y el desnivel del terreno, buena parte de las cubiertas será visible desde varios puntos.
- **Elementos publicitarios:** La cartelería comercial de gran formato y diseño tiene alta incidencia visual.
- **Iluminación:** Puede generar contaminación lumínica en áreas muy alejadas, o marcar lugares con relevancia paisajística.

ESTRATEGIAS Y MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

A. Estrategia

La creación del área logística supone la oportunidad de repensar un paisaje fuertemente alterado en un tiempo muy escaso por la aparición del mar de invernaderos, y puede servir de acción ejemplar que demuestre que la colonización del territorio también puede aportar valor y mejora.

Con este planteamiento, se plantean las medidas en los ámbitos de mayor incidencia paisajística buscando además de paliar afecciones negativas, convertirse en elementos atractivos, sugerentes, con intervenciones artísticas a veces, y siempre buscando una coherencia del conjunto de la ZAL con el territorio circundante natural y antropizados.

B. Medidas de integración paisajística

B.1 Conservación de la Topografía

Se evitarán las alteraciones morfológicas significativas, siguiendo como regla general la topografía dominante, adecuándose a la pendiente natural del terreno, de modo que ésta se altere en el menor grado posible y se propicie el ajuste con la topografía natural, tanto del perfil edificado como del parcelario, de la red de viarios interiores y de las infraestructuras lineales.

Dados los condicionantes de horizontalidad necesarios para las parcelas (no superior al 2% en ningún caso) y la plataforma ferroviaria (al 0%), la topografía será necesariamente alterada en los bordes de estas superficies, produciéndose taludes y muros de contención que serán objeto de tratamiento paisajístico específico.

Desde la ordenación se han excluido de urbanización las zonas con relieve más accidentado, tales como las ramblas de Ródenas y Cambronal.

B.2 Tratamiento de taludes y muros

VEGETACIÓN AUTÓCTONA EN TALUDES CON CRITERIOS ESTÉTICOS

La vegetación a emplear debe ser autóctona. Se recomienda que la elección de las especies vegetales tenga como objetivo colaborar en la recuperación de las formaciones vegetales potenciales utilizando de este modo especies autóctonas de alto potencial ecológico y mínimas exigencias de mantenimiento.

Se deberá tener en cuenta la necesidad de efectuar riegos de socorro durante el primer año tras la plantación, además de los riegos de implantación, agrupando las plantas en función de las similares necesidades hídricas.

Los taludes asociados a viarios deberán ser vegetados con especies herbáceas y arbustivas para fijar el suelo, en pendientes no superiores al 30º.

Las distintas pantallas vegetales y parques lineales tendrán continuidad a fin de conformar una red de formaciones arboladas.

TRATAMIENTOS ARTÍSTICOS DE MUROS

Los muros de contención de grandes dimensiones habrán de ser objeto de tratamiento singular artístico.

Este tratamiento de muros también deberá ser aplicable a cualquier otro muro ciego visible desde el espacio público: no sólo muros de contención, sino también muros ciegos de las propias instalaciones, edificaciones o pantallas acústicas.

B.3 Nudo de acceso a la ZAL

El tratamiento de taludes y las intersecciones con el viario con la infraestructura que eso lleva asociada se producen en la zona de acceso al área logística. Un tratamiento singular de las mismas puede convertirse en icono identificativo de bienvenida, entendiendo las estructuras con su potencial estético escultórico, si además se combina con iniciativas artísticas de gran formato

B.4 Diseño exterior de los edificios

FACHADA DEL ÁREA LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN JUNTO A LA A-7

El área identificada como **logística de distribución** se propone para **oficinas y locales comerciales**, considerando su elevado valor comercial “de fachada” de la A-7.

Se promueve expresamente un diseño arquitectónico de carácter terciario y el uso de lenguajes artísticos propios del arte urbano, tales como grandes murales, soluciones de fachada experimentales o cualquier otro recurso arquitectónico, escultórico o de escala paisajística que revalorice esta visión.

FACHADAS INTERIORES AL ÁREA LOGÍSTICA

Se evitará la colocación y mantenimiento de anuncios, carteles y vallas publicitarias, excepto los que tengan carácter institucional o fin indicativo o informativo.

Los edificios deberán tener todos sus paramentos exteriores y cubiertas terminadas, empleando formas, materiales y colores que favorezcan una mejor integración paisajística, sin que ello suponga la renuncia a lenguaje arquitectónico alguno.

ELEMENTOS PUBLICITARIOS

Se busca la homogeneidad de la cartelería, integrándose en su configuración arquitectónica.

Toda la publicidad, cartelería e iluminación de las empresas instaladas en la franja del **área logística de distribución** podrá tener un diseño singular en su fachada hacia la autopista, según condiciones de las Guías de diseño.

B.5 Tratamiento de cubiertas

AJARDINAMIENTOS Y CUBIERTAS DE TIERRA

Las cubiertas de gran extensión con capas de tierra (con vegetación o sin ella) son una manera efectiva de lograr la integración paisajística de las grandes extensiones de las edificaciones, al fundirse cromáticamente con el entorno y dándole continuidad en algunos aspectos de su flora.

TECHOS SOLARES

La orientación de las placas ha de seguir las líneas estructurales de la cubierta, evitándose disposiciones diagonales de difícil integración con la edificación. Por el diseño del viario y las parcelas, es relativamente fácil lograr orientaciones ventajosas desde el punto de vista de soleamiento que casen con la estructura del edificio.

TRATAMIENTOS SUPERFICIALES DE OTROS MATERIALES

Los materiales de cubierta emplearán tonalidades en techados de los edificios fundamentalmente blancos, blanquecinos o terrosos cuyas características se encuentren ampliamente difundidas en la arquitectura tradicional de los núcleos cercanos como Níjar, o en su defecto, que presenten un aspecto neutro desde el punto de vista paisajístico y no resulten especialmente llamativas, visibles o inusuales.

B.6 Conservación de elementos arquitectónicos relevantes

En la zona existe un bien inventariado, la Hacienda Ródenas, fuera de los límites del Sector Níjar. Aunque se sitúe fuera de la zona de actuación, las afecciones visuales pueden observarse desde una gran distancia, por lo que se establece una zona de respeto de 240 m, aprovechando la rambla de Ródena en la que sólo habrá intervenciones de carácter natural, para preservar así los alrededores del paisaje de la finca.

B.7 Elaboración de Guías de Diseño

Las Guías de Diseño completarán las normativas urbanísticas que se desarrollen por el planeamiento y dictaminarán las condiciones estéticas que habrán de cumplir todos los elementos de diseño sujetos a recomendaciones según lo expuesto en puntos anteriores.