

1.-INTRODUCCIÓN

1.1.-Objeto

El objeto del presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (P.U.E.P) es servir de base para determinar las superficies, tanto de tierra como de agua, que formarán la Zona de Servicio del Puerto de Denia, incluyendo los usos previstos en las diferentes zonas del puerto y la justificación y conveniencia de los mismos, teniendo en cuenta las necesidades actuales y las que se prevén en un futuro.

Los objetivos que se pretenden alcanzar son:

- La planificación de la ampliación de las actividades actuales, de acuerdo con la demanda actual y previsible de servicios de cada sector del año horizonte.
- La mejora de la operatividad de los servicios portuarios, en un marco de integración urbanística y estética, compatible con el desarrollo de las áreas sectoriales pesqueras, deportivas, comerciales y turísticas.
- La mejora e integración del frente urbano portuario, compatibilizando su carácter de espacio público con las restricciones que plantea el servicio portuario.
- Favorecer el tráfico turístico de bahía y náutica de recreo asignándoles espacios propios.
- Ampliación de la infraestructura náutica deportiva para satisfacer la demanda.
- Establecimiento de nuevas áreas técnicas.

1.2.-Justificación

El presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Denia se redacta de conformidad con la preinscripción recogida en el artículo 15 de la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de vigente aplicación en la Comunidad Valenciana, en virtud de la asunción normativa realizada mediante el artículo 54 de la Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat Valenciana (DOGV núm. 4.409, de 31 de diciembre). El P.U.E.P. se perfila en el referido artículo como el instrumento adecuado para la delimitación de la Zona de Servicio del puerto. De acuerdo con el mismo, tal delimitación corresponde, en los puertos de competencia autonómica, a la Generalitat Valenciana.

La aprobación del Plan corresponde al Conseller de Infraestructuras y Transporte, previo informe de las administraciones de costas y urbanísticas en materias de su competencia, así como de los Ministerios de Defensa, Interior, desde la perspectiva de los intereses de la defensa nacional, y seguridad pública y control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

1.3. Antecedentes

La Generalitat Valenciana asumió en 1982 la titularidad del puerto de Denia, iniciando entonces los estudios para planificar y ordenar su desarrollo, en concordancia con las necesidades previstas, y con criterios homogéneos a los de otros puertos que también habían sido transferidos.

Entre los estudios realizados hemos de destacar:

- Estudio Económico Financiero de los puertos de la Generalitat Valenciana (1986)
- Inventario de las infraestructuras y equipamientos de los puertos de la Generalitat Valenciana (1988)
- Plan de Puertos e Instalaciones Náutico Deportivas de la Comunidad Valenciana (1989)

Finalmente, en 1989 se redactó el Plan de Puertos de la Generalidad, en el que se establecieron los objetivos a alcanzar en el sistema portuario autonómico, programando las inversiones necesarias para ello.

La ejecución de este plan ha transformado significativamente el puerto de Denia. Es preciso destacar la importancia que tuvo el dragado general de la dársena, auténtico dragado de primer establecimiento, que ha permitido el desarrollo de todos los sectores implantados en el puerto, la construcción de las nuevas instalaciones para la flota pesquera, y el nuevo muelle comercial, denominado Moll de la Pansa, que ha de permitir por un lado atender el crecimiento de tráfico con las Islas Baleares, y por otro acometer la definitiva transformación del frente portuario integrándolo en la trama urbana de la ciudad. Un somero examen de la evolución de las magnitudes de pasajeros, automóviles, y mercancías movidas confirma la rentabilidad de aquella inversión, que posibilitó poner en explotación los activos portuarios.

Esta mejora repercutió también en un mayor atractivo para la flota deportiva, que hoy aspira a acoger nuevas embarcaciones de mayor eslora, gracias al incremento de calado, y benefició a la flota pesquera al reducir la agitación en la dársena.

Las actividades que se desarrollan principalmente en el puerto son tráfico comercial, pesca, náutica deportiva, tráfico de bahía, y construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones, encontrándose cada uno de estos sectores plenamente consolidados.

En la actualidad el puerto de Denia aparece básicamente conformado, con unos usos zonales consolidados, bien por las obras ya construidas como por las que están proyectadas. Quedan sin embargo aún unos importantes espacios sin uso específico asignado, con diferentes alternativas para su desarrollo. Del examen de éstos y del perfeccionamiento de aquéllos tratará este documento.

1.4. Entorno Territorial

El puerto de Denia se encuentra situado a los pies del macizo del Montgó, en el extremo sur del óvalo valenciano, al final de una extensa costa baja y arenosa, que arranca del Delta del Ebro y que conforma una playa continua abierta al mar. En todo el óvalo son escasas las posibilidades de implantación de nuevas instalaciones portuarias.

Constituye el punto de la península más próximo a la isla de Ibiza, lo que asegura un tráfico de mercancías estable con esta isla, desde la que es posible acometer el resto del archipiélago Balear.

En consecuencia, es el lugar donde debe buscarse la satisfacción de las necesidades de servicios portuarios de una amplia zona, y un elemento de contacto básico con las Islas Baleares.

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES FACTORES ECONÓMICOS

AÑO		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
AVITUALLAMIENTO	Comb. líquido (m³)	18.059	15.987	24.604	20.416	23.135	27.650	29.873	34.319	36.414	
	Agua (m³)	10.958	9.541	14.957	12.250	14.515	17.079	19.820	32.843	11.374	
	Hielo (T)	1.557	1.539	1.523	1.664	1.120	1.673	1.070	1.148	1.345	
PESCA	MOLUSCOS (T)	175	199	156	178	175	154	170	216	209	
	CRUSTACEOS (T)	90	158	163	157	142	111	158	138	113	
	PECES (T)	587	487	537	649	1.015	536	645	895	461	
	TOTAL	852	844	856	984	1.332	801	973	1.249	783	
	VALOR VENTA (€)	3.856.908	4.026.944	4.504.145	4.992.952	6.842.269	5.747.119	6.677.262	7.609.117	6.117.252	
TRÁFICO DE PASAJEROS	CABOTAJE	ENTRADA	74.238	84.865	143.449	115.771	126.619	162.784	160.163	149.997	176.335
		SALIDA	95.976	86.880	160.956	126.833	144.228	154.586	190.032	194.156	196.453
	TOTAL	170.214	171.745	304.405	242.604	270.847	317.370	350.195	344.153	372.788	
	BAHIA			20.713	36.114	33.061	6.348	23.465	13.832	11.051	
TRÁFICO DE VEHICULOS	CABOTAJE	ENTRADA	20.426	23.729	25.445	20.565	25.547	38.430	42.027	37.652	49.027
		SALIDA	26.533	21.574	25.662	24.538	26.726	38.922	42.682	46.091	52.966
	TOTAL	46.959	45.303	51.107	45.103	52.273	77.352	84.709	83.743	101.993	
TRÁFICO DE MERCANCÍAS	CABOTAJE	CARGADA	223.972	218.796	344.332	364.869	293.082	287.787	307.214	292.480	333.953
		DESCARGADA	114.807	104.889	156.275	135.090	108.519	115.379	120.413	127.477	165.579
	TOTAL	338.779	323.685	500.607	499.959	401.601	403.166	427.627	419.957	499.532	
BUQUES MERCANTES	INTERIOR	NUMERO			683	180	27	20	14	14	15
		T.R.B.			1.150	3.824	1.080	1.350	873	944	1.070
	CABOTAJE	NUMERO	1.164	1.155	2.782	4.798	3.315	1.917	2.834	2.379	2.889
		T.R.B.	3.209.620	3.271.438	459.791	379.784	299.707	394.604	440.729	530.133	527.706
	EXTERIOR	NUMERO			1		1		7		
		T.R.B.			331		95		8.851		
EMBARCACIONES PESCA	NUMERO	44	35	33	33	32	32	35	36	36	
	T.R.B.	2.052	1.201	1.168	1.082	1.123	1.123	1.132	1.132	1.144	

2.-ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD

2.1.-Situación geográfica

El Puerto de Denia se encuentra en la comarca de la Marina Alta, en la provincia de Alicante. Su localización exacta es longitud (Greenwich) 0°07'E; latitud 38°51'N.

2.2.-Características técnicas

.Los valores característicos del puerto de Denia se resumen a continuación:

Superficie Terrestre:	295.288 m ²
Superficie Agua abrigada:	600.067 m ²
Boca de entrada:	90 m
Calado en bocana:	7 m
Diques de Abrigo:	3.472 m
Muelle Comercial	580 m
Muelle Pesquero	332 m

2.3-Accesos y Comunicaciones

Según los criterios de planeamiento de la Dirección General de Transportes, Puertos y Costas, de la Generalitat Valenciana, se considera que un acceso terrestre es adecuado cuando existen elementos de conexión con la trama urbana y la red de carreteras principal suficientes, sin obstáculos para la circulación rodada de barcos remolcados, tráfico fluido y con características técnicas suficientes.

A continuación se realizará un análisis de los accesos al puerto de Denia, desglosado en dos partes: por una parte las comunicaciones internas, donde se detallan los flujos de circulación dentro del puerto, así como los elementos de conexión con la trama urbana; por otra parte las comunicaciones externas, donde se analiza la conexión con la red de carreteras principales, así como las rutas principales de acceso al puerto.

2.3.1-Comunicaciones interiores

Actualmente existen tres elementos de conexión con la trama urbana.

El acceso principal se sitúa al norte del puerto. El acceso central se produce por la vía Focense, de nuevo trazado, que genera una intersección con el camino de servicio del Puerto.

En cuanto a la circulación por el interior de la zona portuaria hay que destacar la carencia de un vial interior continuo. La conexión del puerto con la ciudad se realiza a través de un vial externo al puerto y que da servicio tanto al puerto como a la ciudad. Este vial conecta además las distintas zonas portuarias entre sí.

2.3.2-Comunicación exterior

La conexión rápida, cómoda y eficaz de un puerto marítimo con las infraestructuras de comunicación es fundamental para el desarrollo económico del puerto y de los sectores usuarios del mismo, su hinterland.

La red de carreteras de la comarca de la Marina Alta se articula alrededor de tres ejes fundamentales: la autopista A-7, la N-340 y la N-332.

En cuanto a la conexión exterior del puerto con el exterior, existen dos accesos:

- Por el Norte, a través de la CV-724, que conecta con la N-332 y A-7.
- Por el Sur, con la carretera local CV-736.

El acceso a todas estas vías se produce atravesando la trama urbana de Denia. Los accesos actuales y proyectados quedan reflejados en el Plano nº 7: Accesos.

2.4.-Tráfico

Tráfico pesquero

El puerto de Denia cuenta con una importante actividad pesquera, que hoy se desarrolla en los muelles y superficies construidos para este fin entre los años 92 y 96. Asimismo cuenta con la lonja, almacenes, y superficies de tendadero de redes adecuadas.

Hoy en día la flota de base se compone de 21 embarcaciones de arrastre, una embarcación dedicada al cerco y 13 embarcaciones dedicadas al trasmallo con una eslora total de 404 m., centrandose su actividad en una mejora de la calidad de las especies como demuestra su mayor valor de venta frente al volumen de capturas.

Atendiendo a los criterios de dimensionamiento establecidos en el Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana de 1.989, se comprueba el cumplimiento de los índices relacionados con los servicios siguientes:

-La longitud de muelles pesqueros es de 332 m, suficiente según el ratio m. l. muelle/T.R.B. flota, cuyo valor recomendable es 0,175.

-Los m² de casetas de pescadores son 1.230 m² , suficientes según el ratio m²/T.R.B. flota, cuyo valor recomendable es 0,66.

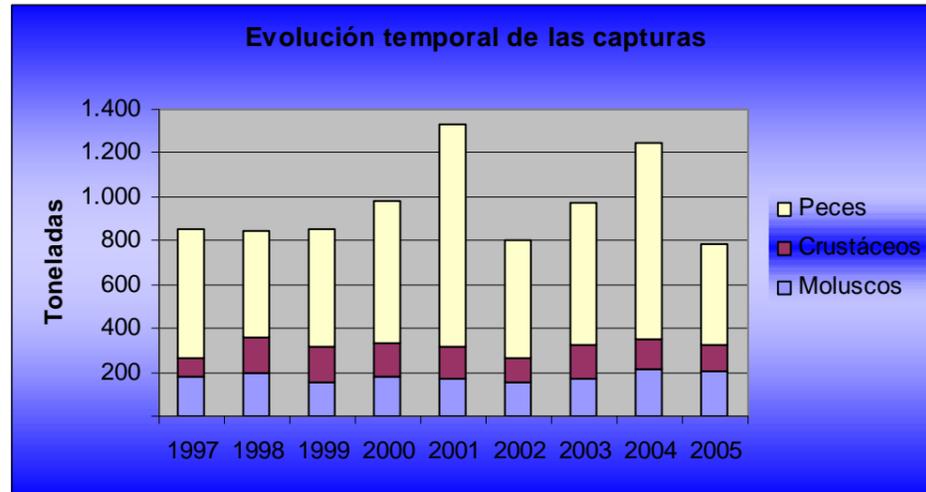
-Los m² tendero de redes son 3.921 m² , suficientes según el indicador m²/T.R.B. flota, cuyo valor recomendable es 2,50.

-Los m²lonja de contratación son 995 m², suficientes según el indicador m²/Tn captura cuyo valor recomendable es 0,50

Es previsible la realización de obras de mejora de servicios o equipamientos, como suministro de combustible, demandados por la Cofradía de pescadores.

Las gráficas siguientes corroboran la situación de estabilidad señalada en este epígrafe:

- Evolución temporal del total de TONELADAS DE CAPTURAS de las especies: crustáceos, moluscos y peces



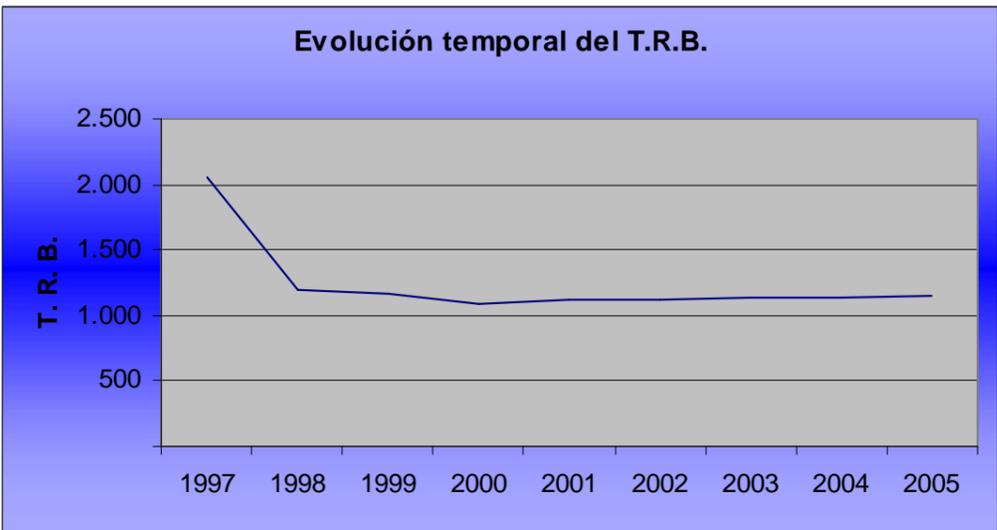
	Total Toneladas de capturas
1997	852
1998	844
1999	856
2000	984
2001	1.332
2002	801
2003	973
2004	1.249
2005	783

- Evolución temporal del número de EMBARCACIONES PESQUERAS:



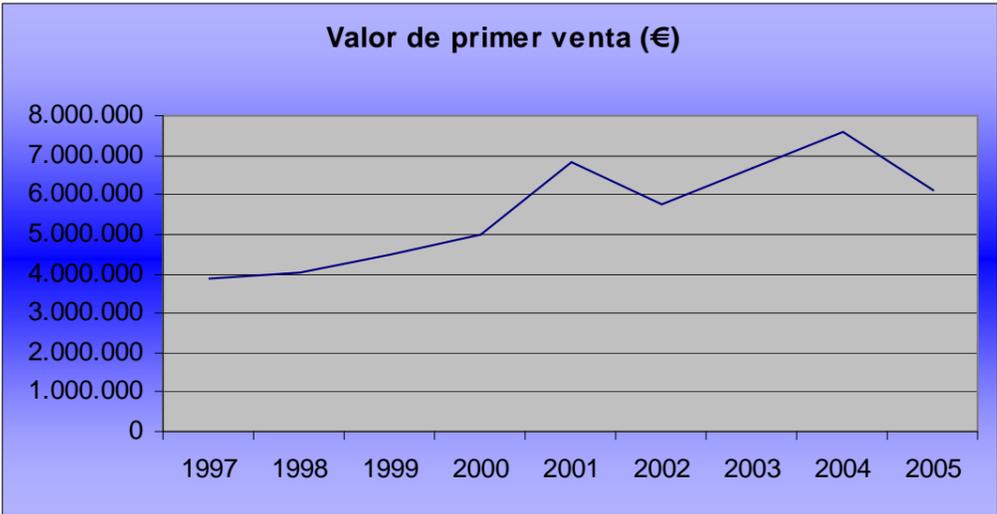
	Embarcaciones pesqueras	
	NÚMERO	T.R.B.
1997	44	2.052
1998	35	1.201
1999	33	1.168
2000	33	1.082
2001	32	1.123
2002	32	1.123
2003	35	1.132
2004	36	1.132
2005	36	1.144

- Evolución temporal del T.R.B.:



	Valor de primera venta
1997	3.856.908
1998	4.026.944
1999	4.504.145
2000	4.992.952
2001	6.842.269
2002	5.747.119
2003	6.677.262
2004	7.609.117
2005	6.117.252

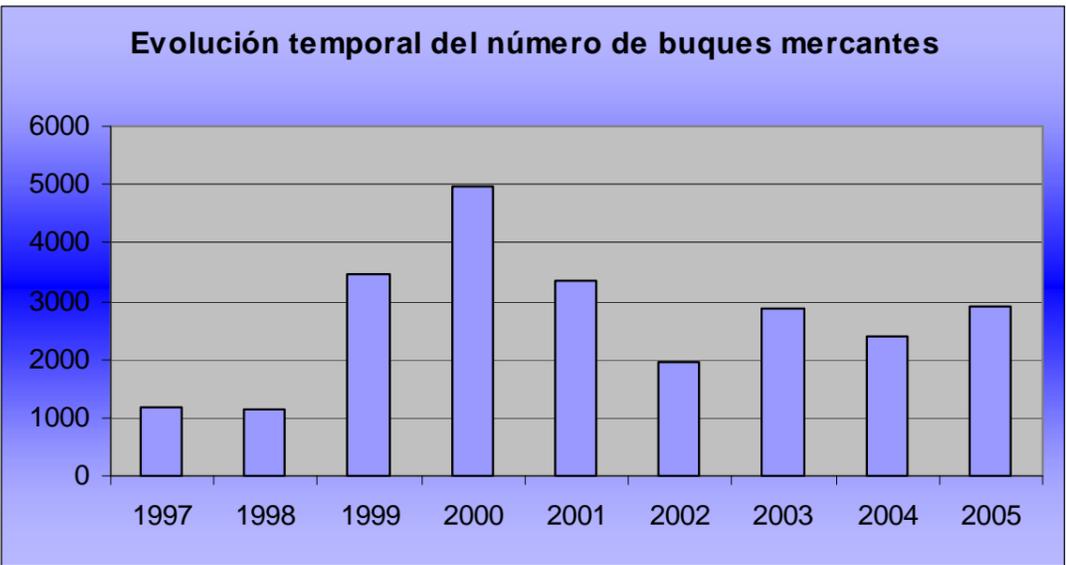
- Evolución temporal del valor de PRIMERA VENTA (euros):



Tráfico comercial

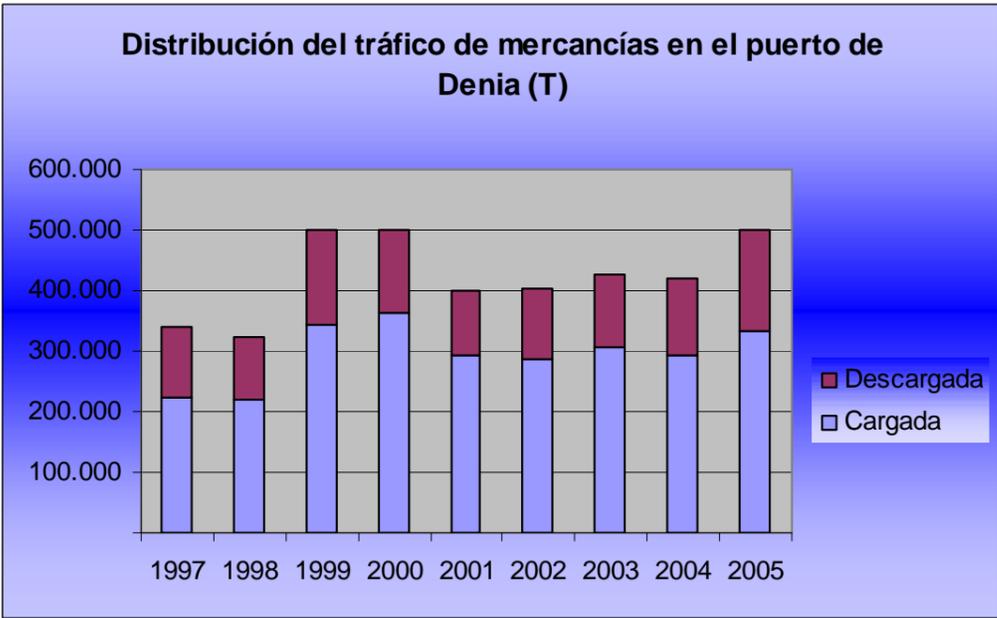
Actualmente la actividad comercial se realiza en la parte central del frente urbano. No obstante es temporal, ya que se prevé cambiar el emplazamiento actual. Las superficies destinadas satisfacen la demanda prevista para el año horizonte. Las superficies contiguas pueden absorber futuros crecimientos. Falta por desarrollar la estación marítima y los edificios auxiliares.

La evolución temporal del NÚMERO DE BUQUES es:



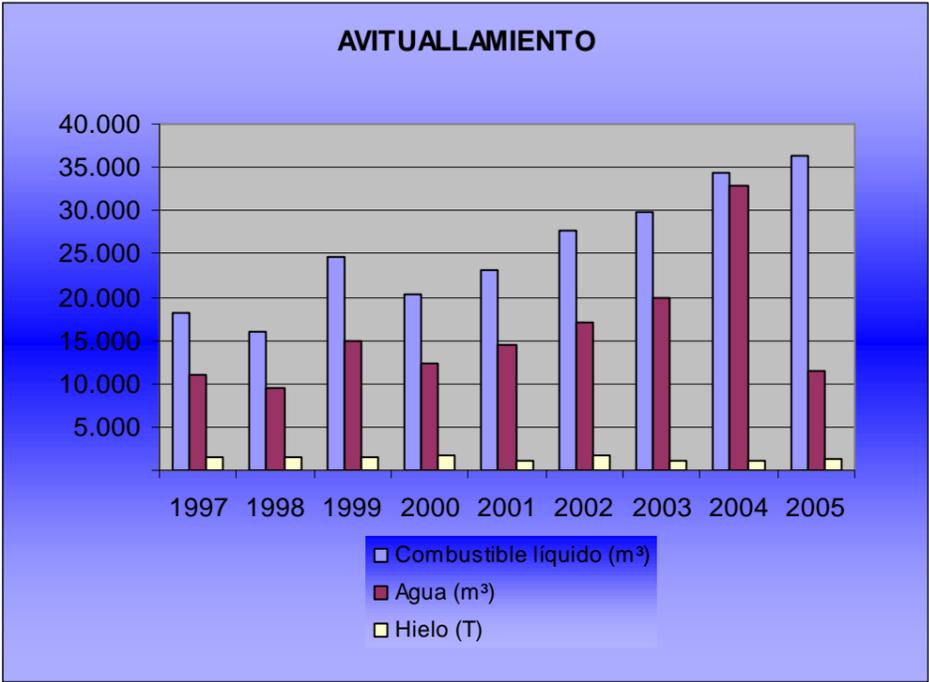
	Nº buques mercantes
1997	1.164
1998	1.155
1999	3.466
2000	4.978
2001	3.343
2002	1.937
2003	2.855
2004	2.393
2005	2.904

Evolución temporal del tráfico de MERCANCÍAS, en toneladas:



AÑO	CABOTAJE		Total
	Cargada	Descargada	
1997	223.972	114.807	338.779
1998	218.796	104.889	323.685
1999	344.332	156.275	500.607
2000	364.869	135.090	499.959
2001	293.082	108.519	401.601
2002	287.787	115.379	403.166
2003	307.214	120.413	427.627
2004	292.480	127.477	419.957
2005	333.953	165.579	499.532

En cuanto al tráfico de mercancías correspondiente al avituallamiento, la evolución es la siguiente:



En cuanto al tráfico de pasajeros y vehículos, es de destacar que, en la actualidad, el puerto con mayor movimiento de pasajeros es el de Denia, que tiene varias líneas de tráfico regular con la isla de Ibiza, y ha multiplicado su tráfico de pasaje en los últimos años pasando de algo más de 100.000 viajeros en el año 1992 a más de 350.000 en el año 2003. El tráfico de vehículos ha pasado ser de algo más de 10.000 en 1992 a cerca de 85.000 en 2003.

Las líneas que operan desde Denia ofrecen servicios diarios capaces de hacer trayectos hasta las Islas Baleares en 2 horas transportando pasajeros y vehículos. No es casualidad por lo tanto el aumento del tráfico que se ha producido en este puerto, ya que es el único puerto peninsular que ofrece este servicio en esas condiciones. En el gráfico siguiente se puede apreciar la evolución del movimiento de pasajeros y vehículos del puerto de Denia.

	Evolución tráfico	
	Pasajeros	Vehículos
1997	170.214	46.959
1998	171.745	45.303
1999	304.405	51.107
2000	242.604	45.103
2001	270.847	52.273
2002	317.370	77.352
2003	350.195	84.709
2004	344.153	83.743
2005	372.788	101.993

Tráfico Turístico de Bahía

El gran desarrollo del turismo en los últimos años ha contribuido a que el tráfico de pasajeros correspondiente al turístico de bahía esté cobrando cada vez mayor importancia en el Puerto de Denia.

El tráfico turístico de bahía, existe en los puertos de la Generalitat Valenciana desde hace varias décadas con notable éxito. No ha parado de crecer, si bien con algunos altibajos puntuales.

En el caso concreto de Denia, el tráfico de bahía existe únicamente desde 1999. La evolución de este sector en los últimos años ha sido la siguiente:

	Nº de pasajeros
1999	20.713
2000	36.114
2001	33.061
2002	6.348
2003	23.465
2004	13.832
2005	11.051

La longitud del muelle destinado a este tipo de tráfico es de 54 m, y la superficie de explanada de 432 m². La flota dedicada a este servicio cuenta con tres barcos y dos operadores.

Actividad náutico-deportiva

- **Amarres deportivos de gestión directa**

Gestionados directamente por la administración portuaria, el puerto de Denia cuenta con amarres de hasta 8 m de eslora. La instalación está consolidada según el programa de servicios que se formuló.

- **Amarres deportivos en concesión**

La dársena Sur del puerto está ocupada por amarres deportivos que son explotados en régimen de gestión indirecta. En concreto hay dos concesiones que compiten por un mismo segmento de la demanda presentando algunas variaciones en la oferta de esloras menores y mayores.

Evolución temporal de las EMBARCACIONES DEPORTIVAS (gestión directa e indirecta):



	Nº de embarcaciones
1997	771
1998	922
1999	873
2000	951
2001	1104
2002	1200
2003	1431
2004	1475
2005	1484

2.5.-Concesiones

En la tabla siguiente se recogen las Concesiones vigentes en el Puerto de Denia a fecha de octubre de 2006, con expresión de año de inicio y plazo. La ubicación de estas concesiones se muestra en el plano nº 6: Concesiones.

SECTOR	NOMBRE	DESCRIPCIÓN	FECHAS		
			Concesión	Inicio	Plazo (años)
Pesquero	COFRADÍA DE PESCADORES DENIA	Fábrica de Hielo	06/03/97	02/04/97	20
		Lonja de pescado	02/02/04	03/02/04	4.91
		Local regulador de pescado	23/04/98	08/05/98	10
Construcción, Reparación y Mantenimiento de Embarcaciones	NOGUERA ROSELLÓ	Talleres náuticos	24/09/03	16/12/92	30
		Nuevo varadero	28/03/06	no iniciada	30
Deportivo	C.N. DENIA	Clubs Náuticos	20/09/94	05/10/94	30
	MARINA DENIA	Clubs Náuticos	28/01/97	11/02/97	30
	LICUAS, S.A.	Clubs Náuticos	22/12/04	17/10/05	30
Suministro de Combustible	CEPSA	Gasolineras	22/02/67	16/12/92	30
Comercial	EUROLÍNEAS MARÍTIMAS S.A.L.	Estación marítima	24/02/99	16/11/98	17
Ocio	JOSE RICARDO BENLLOCH SAVALL	Restaurante	20/11/01	30/12/00	10
Otros	CRUZ ROJA ESPAÑOLA	Local sede social	06/04/99	18/05/99	30
	V.E.C. YEMANJA, S.L.	Oficinas	10/05/06	17/05/06	8

3.- PROPUESTA DE ZONA DE SERVICIO

Debido a la evolución de los sectores presentes en el puerto de Denia, y con objeto de que el puerto pueda desarrollar la actividad que le es propia, es necesario realizar obras de adecuación, aumentando el espacio disponible en puerto, fundamentalmente para las instalaciones técnicas.

En la actualidad, las actividades industriales se desarrollan en los muelles contiguos al paseo marítimo. El carácter industrial de estas instalaciones resta belleza a la fachada marítima de Denia, no existiendo posibilidades para la adecuada integración de estas instalaciones en la ciudad. Además, no existen terrenos adecuados en las inmediaciones del puerto para la realización de este tipo de actividades.

Se plantea así la necesidad de trasladar las actividades industriales a otra zona del puerto, permitiendo con ello una ordenación más adecuada de la actividad portuaria con respecto a la ciudad. Además el traslado de estas actividades permitirá generar un paseo marítimo a lo largo de todo el frente portuario.

En este sentido, la División de Puertos y Costas de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte tiene prevista la Ordenación del frente marítimo de Denia: Tramo Les Deveses – La Marineta Cassiana, cuyo objetivo fundamental lo constituye la integración urbana del frente marítimo y su adecuación para el uso público creando espacios abiertos y continuos, eliminando las barreras físicas que separan el espacio urbano del frente marítimo, reordenando los usos y ampliando la dotación de equipamientos públicos. Además está prevista la mejora de los accesos y dotación de aparcamientos.

Corresponde a este documento proponer, una delimitación para la Zona de Servicio terrestre, y para la Zona de Servicio de agua.

La delimitación propuesta, incluyendo el cuadro de coordenadas de la nueva zona de servicio, queda plasmada en el Plano nº 3: Delimitaciones Administrativas.

4.- DISTRIBUCIÓN POR ÁREAS DE LA ZONA PORTUARIA

La zona terrestre que se delimita en este documento está configurada por ocho áreas para las que se proponen distintos usos. Se citan a continuación los usos asociados a cada una de estas áreas, y se comenta, someramente, los objetivos perseguidos en cada una de ellas. En el punto siguiente se realizará un análisis pormenorizado de cada una de las áreas, y si está previsto realizar alguna actuación en las mismas.

Las áreas propuestas por el presente documento, con las que quedará configurada la Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Denia, son las siguientes:

Área 1: Área comercial. Se pretende integrar en una misma zona todo el tráfico comercial tanto de mercancías como de pasaje, trasladando a esta zona la estación marítima.

Área 2: Área industrial o técnica. Destinada a acoger los usos industriales ubicados en el frente urbano. Con el cambio de ubicación de la actual área industrial a esta área, queda liberado el frente portuario de actividades inadecuadas, fomentando la relación puerto ciudad.

Área 3: Instalaciones pesqueras. Se pretende consolidar la actividad que se da actualmente. Se limita a la dársena existente y sus instalaciones anejas.

Área 4: Área deportiva – amarres deportivos. Se pretende consolidar y potenciar la actividad náutico deportiva que se desarrolla actualmente. En esta área se ubican los amarres públicos y los correspondientes a la nueva instalación náutica Licuas S.A.

Área 5: Área deportiva – amarres deportivos en concesión. En esta área se sitúan los amarres deportivos en concesión gestionados por el Club Náutico de Denia y Marina de Denia. Los objetivos perseguidos son análogos a los del área anterior.

Área 6: Área de servicios portuarios - Explanada norte. En esta área se pretenden ubicar servicios relacionados con la náutica de recreo, y una zona de servicios complementarios a la estación marítima.

Área 7: Área del Raset. Asociada al sector terciario, se pretenden crear grandes espacios comerciales para satisfacer la demanda de ocio, cada vez más creciente.

Área 8: Integración del frente urbano portuario - Muelle central. Se pretende generar espacios peatonales, a través de un paseo marítimo, así como liberar la zona de la fachada marítima trasladando la actual estación marítima y el área técnica, incrementando de esta forma la relación puerto-ciudad.

5.- ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA

La Zona de Servicio terrestre propuesta en este Plan de Utilización de los Espacios Portuarios incluye ocho áreas con sus correspondientes usos.

En el presente capítulo se acomete el análisis pormenorizado de cada área. La descripción gráfica de las mismas con los usos asignados se proporciona en el Plano nº 9: Delimitación de Usos.

ÁREA 1

El Área 1, de aproximadamente 60.000 m², ocupa parte del actual muelle de la Pansa. El uso que se propone para esta área es el **comercial**.

En esta área se situará la nueva estación marítima, liberando de esta forma el frente portuario. Seguirán ubicados en esta área los muelles comerciales destinados al tráfico de mercancías.

ÁREA 2

El Área 2, de aproximadamente 30.000 m², formada por terrenos de nueva creación, ubicada en las proximidades de los muelles comerciales de la Pansa.

El uso que se propone para esta área es el **industrial**, para la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones. Con la ubicación de este uso en esa zona se consigue localizar los sectores presentes en el puerto por zonas de funciones homogéneas y muy compatibles, no interfiriendo las actividades comerciales e industriales en las actividades deportivas y recreativas.

ÁREA 3

En esta área se ubica el **sector pesquero**. Hace algunos años fueron remodeladas las instalaciones pesqueras concentrando en una zona exclusiva todos los servicios pesqueros: almacenes de pesca artesanal, tendadero de redes, plataformas para el estacionamiento de vehículos, fábrica de hielo, suministros, etc, y sobre todo la nueva lonja que satisface las exigencias sanitarias y de manipulación de productos alimentarios.

El total de la superficie destinada a este uso ocupa un total de aproximadamente 13.000 m².

ÁREA 4

El Área 4, de aproximadamente 45.000 m², linda por el sur con la zona pesquera, por el norte con la zona del Raset, y por el este con el área 6 denominada de servicios portuarios.

En la zona contigua al muelle de Ribera, actualmente se encuentran los amarres deportivos de gestión directa. Además esta área comprende la superficie de agua y de tierra situada frente al muelle de Ribera, correspondiente a la concesión otorgada en 2005, para una nueva instalación náutico deportiva.

El uso que se propone para esta área es el **náutico-deportivo**.

ÁREA 5

Esta área incluye dos de las instalaciones deportivas en concesión presentes en el puerto de Denia. Una instalación está gestionada por el Club Náutico de Denia, y la otra por la sociedad Marina de Denia.

Se encuentra ubicada en la zona sur del puerto, ocupando un área aproximada de 215.000 m².

El uso que se propone para esta área es el **náutico-deportivo**.

ÁREA 6

En el Área 6, de aproximadamente 15.000 m², se ubicará una zona de servicios portuarios. Está formada por dos subáreas, ambas lindantes con la zona de tierra del área deportiva designada con el número 4, ocupando parte del muelle de la Pansa, en la zona comprendida entre los muelles comerciales y el Raset, en estos momentos sin urbanizar.

El uso previsto para esta área es **servicios portuarios**; en la que se pretende fundamentalmente fomentar las actividades náuticas de recreo tales como vela, buceo, etc...

Está prevista la ubicación de una nueva instalación náutico deportiva, con el objeto de aumentar la oferta deportiva en el puerto de Denia, y de servicios complementarios (chárter, marina seca, etc..),

Es previsible también la creación de una zona que ofrezca servicios complementarios a los propios de la actividad portuaria.

ÁREA 7

Esta área se ubica en el extremo Norte del puerto. Está constituida por dos superficies sin urbanizar, de aproximadamente 30.000 m², separadas por el vial de acceso al muelle central.

Para generar una oferta turística complementaria, y para incrementar la relación puerto-ciudad, se propone destinar esta superficie a actividades propias del sector **terciario**.

ÁREA 8

La vocación de esta área es básicamente la misma que la de la anterior, favorecer la integración entre puerto y municipio. Comprendida entre la zona deportiva y la zona pesquera, comprende el paseo marítimo y el muelle central. Ocupa una superficie aproximada de 46.000 m²

El frente urbano portuario del muelle central es la zona que hoy está ocupada por el muelle comercial, el varadero, y el anterior muelle pesquero. El traslado de estas actividades a otros emplazamientos ha de liberar definitivamente lo que fue el núcleo de servicios del puerto de sus servidumbres, por lo que quedará disponible para implantar una urbanización integrada que mejore el frente de la ciudad, sin perjuicio de los nuevos usos portuarios que puedan implantarse.

El uso propuesto para esta zona es **servicios**.