

Anejo nº1

Antecedentes y estado actual

Proyecto básico de nuevos amarres en el puerto de Cullera (Valencia)

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	5
3. ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	7
4. ÁMBITO GEOGRÁFICO	8
5. ACCESOS AL PUERTO.....	9
6. ENTORNO SOCIOECONÓMICO.....	10
6.1. DEMOGRAFÍA	10
6.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	10
6.2.1. Agricultura.....	11
6.2.2. Industria	11
6.2.3. Servicios.....	11
7. EL PUERTO. ESTADO ACTUAL	12
7.1. SECTOR PESQUERO	12
7.2. SECTOR DEPORTIVO	13
7.3. INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES.....	14
7.4. SERVICIOS AL PUERTO	15
8. ENTORNO NATURAL	16
8.1. RED NATURA 2000.....	16
8.2. CONVENIO DE RAMSAR	17
8.3. INVENTARIO ESPAÑOL DE ZONAS HÚMEDAS (IEZH)	17
9. MARCO NORMATIVO Y RECOMENDACIONES	17
9.1. NORMAS	17
9.1.1. Legislación estatal.....	17
9.1.2. Legislación autonómica	17
9.2. RECOMENDACIONES.....	18
9.3. INSTRUCCIONES	18
10. CONCLUSIONES	18

1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente anejo es exponer las actuaciones administrativas y proyectos llevados a cabo, en el puerto de Cullera, previas a la redacción de este documento. Éstas en conjunto, explican el proceso de evolución del puerto hasta la actualidad y justifican, no sólo la necesidad de ejecución de las obras sino que además, han servido para generar criterios o consideraciones técnicas que son tenidas en cuenta en este proyecto.

En primer lugar, se ha agrupado en dos apartados, la descripción de los antecedentes administrativos y técnicos que detallan las actuaciones seguidas para la adecuación del puerto acorde con los problemas o necesidades de cada momento.

El desarrollo de estas actuaciones conlleva la elaboración de una serie de documentos técnicos de apoyo cuyo contenido ha introducido una serie de condicionantes recogidos en el último punto de este proyecto.

En segundo lugar, se describe la ubicación del Puerto de Cullera con la finalidad de dar un matiz del contexto geográfico en el que se sitúa, así como la accesibilidad del mismo.

A continuación, se detalla en tres capítulos la situación actual socioeconómica del municipio, el estado actual del Puerto de Cullera y el medio natural.

Por último, se indican la normativa, recomendaciones e instrucciones consultadas y se describen las conclusiones extraídas del presente documento con el fin de establecer un punto de inicio en la justificación de la necesidad de actuar sobre el puerto.

2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

En 1982, la Generalitat Valenciana asumió la titularidad del puerto de Cullera pasando a formar parte del conjunto de puertos de la misma entidad. Se iniciaron entonces estudios para planificar y ordenar su desarrollo en concordancia con las necesidades previstas.

En consecuencia se elabora el Plan General de Ordenación Urbanística de Cullera (PGOU), vigente hasta la fecha, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia (CTU) el 19 de Mayo de 1995, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP Valencia) en Junio de ese mismo año. Realizándose posteriormente numerosas modificaciones.

El citado PGOU contiene las Normas Urbanísticas contenidas en el texto refundido publicadas en el BOP de 17/07/1998.

En el plan se delimita el Sector NPR-5 "Vega – Puerto", calificado como suelo urbanizable no programado, dentro del cual se establece una superficie en forma de cuña destinada al área portuaria calificada como Sistema General Interno.

En dicho documento urbanístico se preveía una mejora de la comunicación entre el casco urbano y las playas del sur del municipio, mediante la ejecución de dos puentes. Uno de ellos, el actual Puente de la Vega, situado aguas abajo del muelle pesquero, que acabaría afectando a la funcionalidad del puerto, pues su gálibo no permitiría el paso de las embarcaciones de Vela. Se hace por ello necesaria una reordenación de las instalaciones portuarias aguas abajo del puente.

Para subsanar tal necesidad, en virtud del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Cullera y el Instituto Valenciano de la Vivienda S.A. (IVVSA), se redactan los documentos de Homologación Sectorial Modificada y el Plan Parcial de Mejora del Sector NPR-5 "Vega – Puerto". En el plan parcial se reserva una zona del sector para la ubicación de las nuevas instalaciones portuarias.

Estos documentos son sometidos, en 2004, a información pública y aprobados provisionalmente por el Ayuntamiento de Cullera en Junio de 2005.

En noviembre de 2005, la Comisión Territorial de Urbanismo supedita la aprobación del citado plan a la subsanación de ciertas cuestiones técnicas.

En 2007 se aprueba el Plan Parcial de Mejora del Sector NPR-5 "Vega – Puerto" por la Comisión Territorial de Urbanismo.

De lo proyectado en el citado Plan sólo se lleva a cabo la construcción de ambos puentes. El puente de acceso sur a Cullera situado 80 m aguas abajo del puente del ferrocarril, es una estructura mixta continua de tres vanos con un arco atirantado en el vano central. Y el puente de la Vega construido de hormigón armado con una longitud de 417 m y 23 m entre aceras, consta de seis carriles de circulación y un gálibo de 10 m (Fig. 1.1).



Figura 1.1. Puente de la Vega

En 2011 se publica en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV) el Proyecto de Reparcelación del Sector NPR-5 "Vega – Puerto", conocido posteriormente como Proyecto Manhattan.

Este proyecto se asemeja al planteado inicialmente, sobre una superficie de 610.000 m², se albergan 33 torres de viviendas, dos hoteles, un palacio de congresos y un puerto deportivo con 800 amarres.

Finalmente, el proyecto no se llevó a cabo, aunque actualmente sigue reactivándose sin ningún avance debido a la alta inversión que supone y el incumplimiento de la nueva legislación sobre la construcción en el litoral (PATIVEL), que rechaza este tipo de actuación.

3. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Desde 1995, la construcción de un nuevo puerto ha estado prevista y recogida como actuación a realizar en los planes urbanísticos del municipio.

En la siguiente Tabla 1.1, se indican algunos de los proyectos llevados a cabo en el Puerto de Cullera, tanto los que afectan a las inmediaciones de éste como los realizados en el propio puerto.

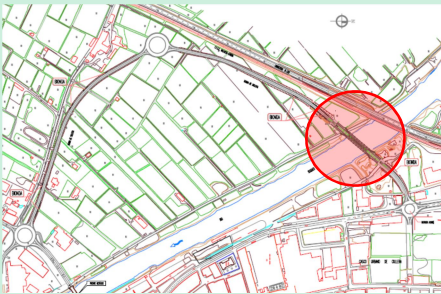

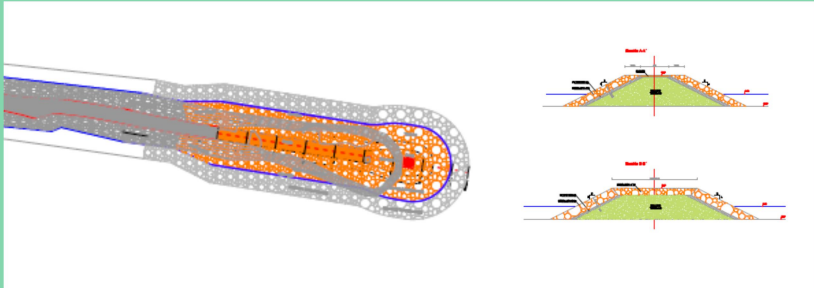


Año	Proyecto	Descripción
2007	Proyecto de construcción "Puente de acceso sur a Cullera sobre el río Júcar"	Mejora de la conexión entre el casco urbano y las playas del sur de Cullera.
 		
2009	"Refuerzo de Contradique en el Puerto de Cullera"	Refuerzo en el contradique mediante una sección constante formada con todo uno. Con la finalidad de suplir el deterioro causado en el contradique por el temporal de 2008.
		
2017	"Proyecto de Mejora y Ampliación de la Lonja del Puerto de Cullera"	Mejora y ampliación de la lonja por el deterioro y reducido tamaño de la instalación. Las obras consisten en: <ul style="list-style-type: none"> - Ampliación del edificio de la lonja - Aplicación de nuevos revestimientos y pavimentos - Construcción de nuevas gradas, vestuarios y aseos - Construcción de un nuevo puesto de venta al público
 		

Tabla 1.1. Proyectos antecedentes ejecutados en el Puerto de Cullera

4. ÁMBITO GEOGRÁFICO

Cullera está situado en la provincia de Valencia, a unos 38 km al sur de la capital y a 2,5 km de la desembocadura del río Júcar en el mar Mediterráneo (Fig. 1.2). Forma parte de la comarca de la Ribera Baja, ubicado al sur de la misma, delimita por el norte con Sueca y por el sur con la comarca de La Safor, concretamente con el término municipal Tabernes de Valldigna.

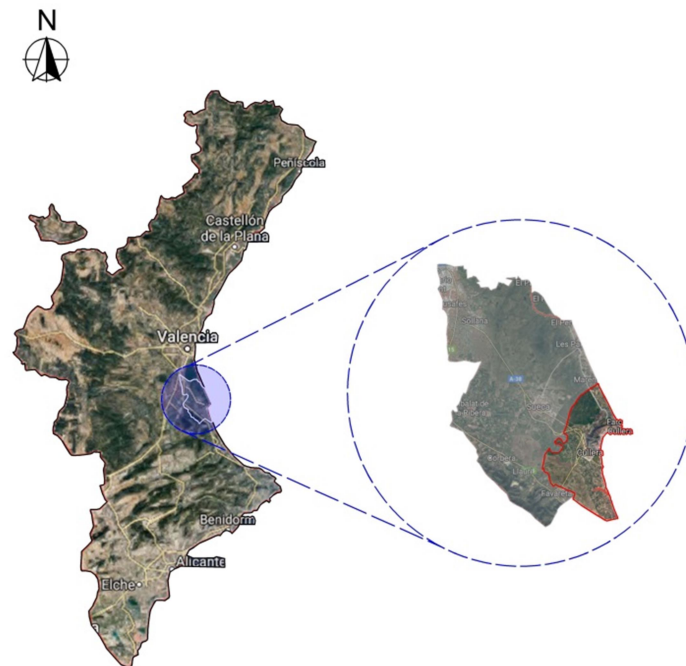


Figura 1.2. Localización del municipio de Cullera

El puerto de Cullera es un puerto fluvial, situado en el cauce del río Júcar y totalmente integrado en el casco urbano del municipio (Fig. 1.3).

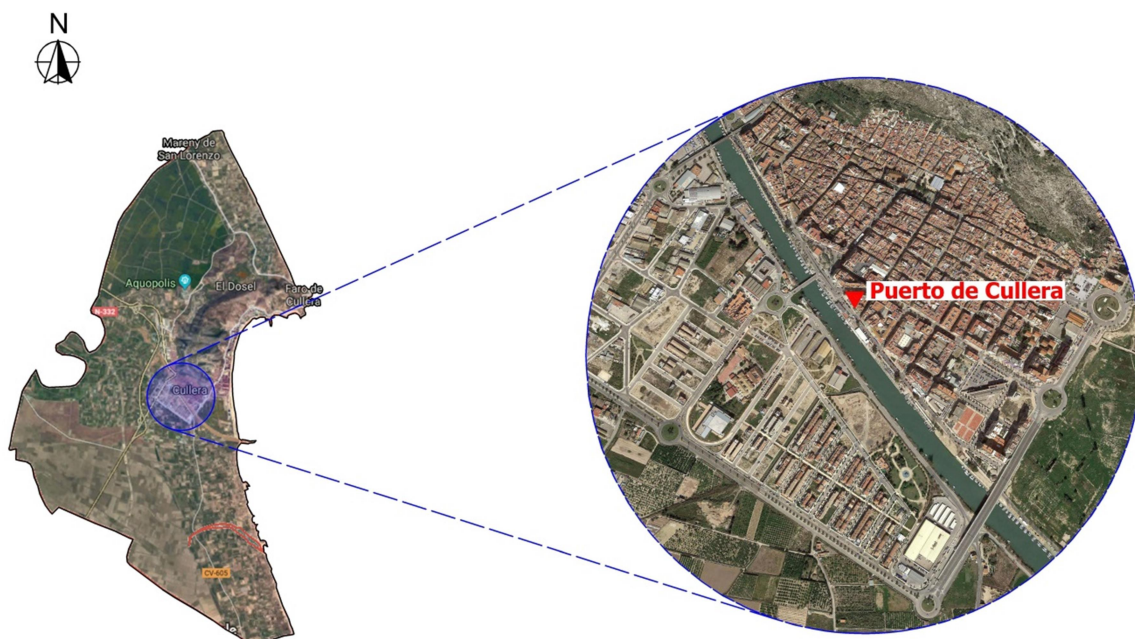


Figura 1.3. Localización del Puerto de Cullera

Ubicación del Puerto	
Latitud	39° 10' 00" N
Longitud	0° 14' 00" W
Carta náutica	475

5. ACCESOS AL PUERTO

- Centro-Oeste de la Península: desde la autovía A-3 mediante la AP-7 y N-322, a la que se accede desde la CV-5040.
- Corredor Norte-Sur: por medio de la A-7 y AP-7 desde la N-322.
- Costa de Valencia: a través de la CV-500 con acceso desde la CV-502.

A detailed map of the coastal region around Cullera, Spain. The map shows various towns such as Alcañet, Albalat de la Ribera, Sueca, and Cullera. Major roads are highlighted in green, including AP-7, E-15, CV-50, CV-42, CV-500, CV-502, CV-510, CV-5040, CV-605, CV-41, and CV-50. A red pin marks the location of Club Náutico de Cullera near the coast. Other landmarks include El Tello, Sierramar, Centro Penitenciario Picassent, Almufafes, Sollana, Ferrocarril, Les Palmeres, Mareny Blau, Riola, Corbera, Llaurí, Favareta, La Barraca d'Aigües Vives, Tabernes de la Valldigna, Villanueva de Castellón, Alberique, Carcagente, Benimuslem, Masalavés, Guadalupe, La Alcudia, Benimodo, Carlet, and El Perelló. A compass rose is located in the top right corner.

9

6. ENTORNO SOCIOECONÓMICO

6.1. DEMOGRAFÍA

Según los datos publicados en el *Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana (PEGV)* el municipio de Cullera tenía, en el año 2018, una población de 21.918 habitantes. Representa un 27,54 % de la población de la Ribera Baja, únicamente superado por el término municipal de Sueca; y un 0,86 % respecto a la provincia.

En los últimos 21 años, los valores demográficos han sufrido variaciones constantes, a excepción, del periodo entre el año 2002 y el 2005 en el que se produjo un incremento notable respecto a la tendencia normal; y el periodo comprendido entre el 2009 y 2013, en el que tiene lugar una disminución un poco menor, en magnitud, al crecimiento anterior. A partir de entonces se estabilizan de nuevo la cifra de habitantes entorno a los 22.000 (Fig. 1.5).

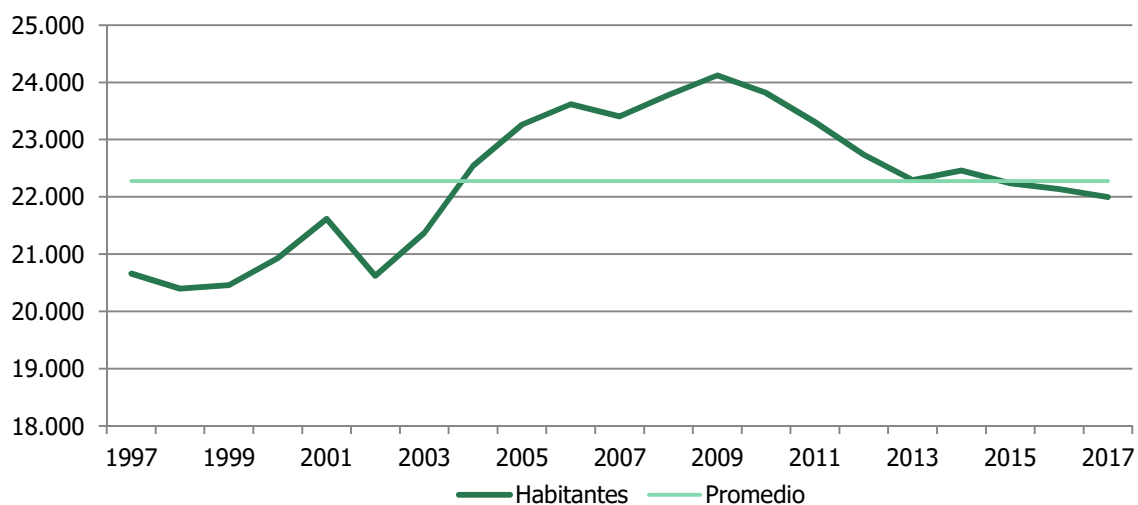


Figura 1.5. Evolución de la población de Cullera 1997 – 2018 (Fuente: PEGV, 2019)

6.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA

Los motores de la economía de Cullera, hasta la llegada del turismo, han sido la agricultura y la pesca. Actualmente, el sector servicios junto con el turismo son los que generan más actividad económica y mayor cantidad de puestos de trabajo (Fig. 1.6).

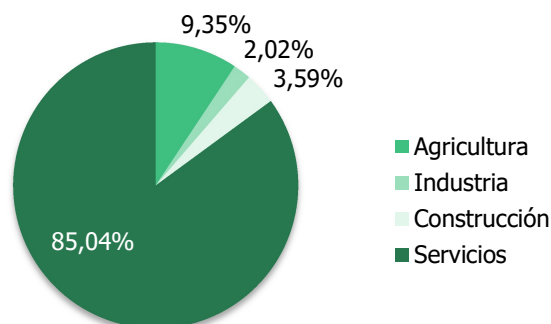


Figura 1.6. Contratación por actividad 2018 (Fuente: PEGV, 2019)

Un signo de ello es el número de empresas dedicadas a éstos, un 40,65% en servicios y un 41,38% en el comercio, transporte y hostelería.

A continuación, se describe la situación de cada uno de los sectores en el municipio de Cullera.

6.2.1. Agricultura

La localización del municipio lo hace idóneo para el cultivo de regadío pues se encuentra en un terreno plano, en su mayoría, y próximo al río Júcar del que parten numerosas acequias. Los principales cultivos son el arrozal y los cítricos.

Aunque el 78,45% de la superficie del municipio se emplea para explotación agrícola, este sector genera menos empleo que el de servicios, en parte, como consecuencia de la industrialización de los métodos de cultivo y recogida de producto.

Por otra parte, los puestos de trabajo son más permanentes respecto a los del sector servicio, que sufre el fenómeno de la estacionalidad del turismo.

6.2.2. Industria

En la comunidad valenciana, la industrialización comienza a finales del siglo XIX y principios del XX con un carácter familiar y de pequeñas industrias, fundamentalmente dedicada a la fabricación de maquinaria agrícola.

A partir de los años sesenta del siglo XX, la industria valenciana comienza a plasmar el modelo dual que actualmente presenta, formado por unas pocas grandes empresas y gran cantidad de pequeñas.

Según los datos estadísticos publicados en el Portal estadístico de la Generalitat Valenciana, en el municipio de Cullera el número de trabajadores en industria entre 2012 y 2018 ha disminuido un 7,6 %.

6.2.3. Servicios

La actividad económica principal de Cullera es la prestación de servicios turísticos, por lo que la terciarización de la economía es muy acusada. Este sector es el motor de la economía del municipio pero sufre la estacionalidad vacacional impidiendo la estabilidad.

Los beneficios económicos que obtiene el puerto se basan, principalmente, en la industria pesquera y el sector náutico, siendo mayores en la práctica deportiva y de recreo. Datos que se correlacionan con la importancia del sector terciario en la economía del municipio (Fig. 1.7).

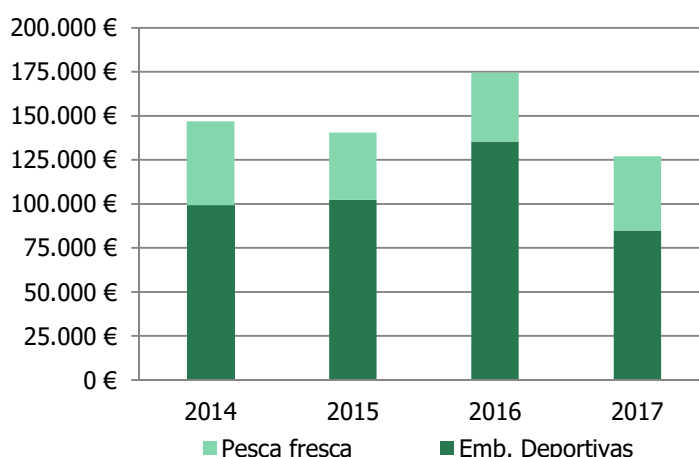


Figura 1.7. Facturación del Puerto de Cullera 2014- 2017 (Fuente: CHOPVT-GVA, 2019)

7. EL PUERTO. ESTADO ACTUAL

A partir de la información publicada por la *Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana (CHOPVT-GVA)* se ha realizado un análisis y resumen que recoge los datos del sector pesquero y deportivo del Puerto de Cullera.

El Puerto de Cullera combina el uso deportivo y pesquero, facilitando zonas diferenciadas para cada uno de ellos, en este apartado se describen detalladamente las instalaciones portuarias para cada ocupación, así como los servicios prestados.

7.1. SECTOR PESQUERO

El puerto de Cullera destaca por su actividad pesquera siendo uno de los más importantes en la costa valenciana en la captura de moluscos. La evolución del volumen total de capturas se mantiene estable en torno a las 800 tn (Fig. 1.8), generando de media en primera venta 4 millones de euros al año.

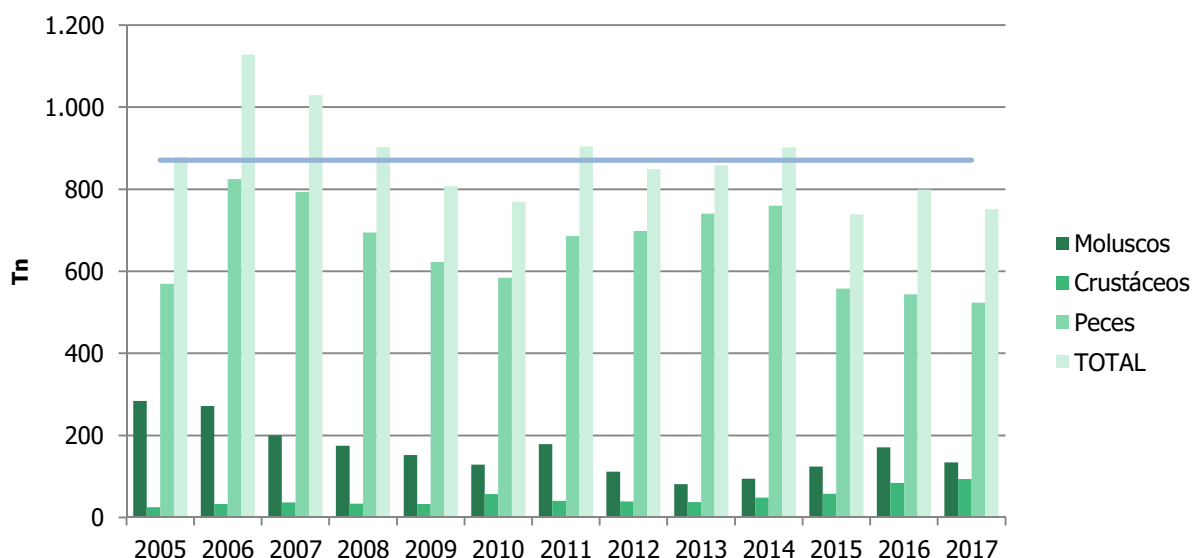


Figura 1.8. Evolución de las capturas en el Puerto de Cullera (Fuente: Memoria de Explotación. CHOPVT-GVA, 2019)

Sin embargo, la reconversión de la flota para adaptarse a las directrices comunitarias de conservación de los recursos pesqueros ha provocado un descenso generalizado, a lo largo de la última década, del número de embarcaciones (Fig. 1.9). En consecuencia, la tendencia futura de crecimiento del sector pesquero es nula.

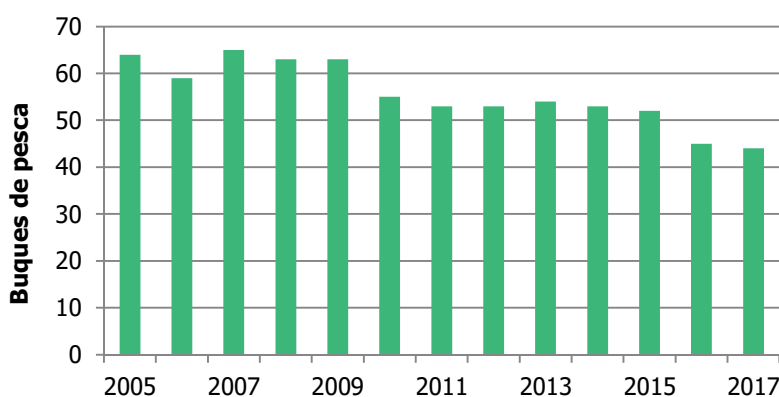


Figura 1.9. Evolución del número de buques de pesca en el Puerto de Cullera (Fuente: Memoria de Explotación. CHOPVT-GVA, 2019)

La flota pesquera presente en el Puerto de Cullera en el año 2017, cuenta con un total de 44 embarcaciones de arrastre y trasmallo.

La actividad pesquera se desarrolla principalmente en la margen izquierda del río Júcar, contando con un total de 350 metros lineales de muelle. Las características de las infraestructuras y equipamientos quedan reflejadas en la Tabla 1.3.

Infraestructuras	Dársenas (m ²)	5.456
	Área de servicios (m ²)	5.848
	Muelles (ml)	350
	Calado (m)	3 – 5,5
Equipamientos	Lonja (m ²)	444,80
	Tendido de redes (m ²)	857

Tabla 1.3. Infraestructuras y equipamientos del sector pesquero del Puerto de Cullera

Esta zona también dispone de un almacén frigorífico y una fábrica de hielo que produce al año en torno a 250.000 Tn de hielo.

7.2. SECTOR DEPORTIVO

En las últimas décadas el gran desarrollo del turismo ha contribuido a que actividades como la náutica deportiva hayan experimentado un extraordinario aumento.

Como consecuencia de lo anterior, en los próximos años, la demanda de amarres en el litoral mediterráneo aumentará de forma excepcional respecto a la oferta actual.

Este sector tiene un altísimo potencial de crecimiento, puesto que en la actualidad la demanda ya ha superado la oferta y en un futuro próximo se prevé un importante aumento.

En el puerto de Cullera la prestación de este servicio se realiza a través de las instalaciones gestionadas por una empresa privada en régimen de concesión (Club Náutico) o bien por medio de las instalaciones de gestión directa de la Generalidad Valenciana.

En el año 2018, el número de amarres en concesión para embarcaciones deportivas y de recreo era de 100.

El Club Náutico de Cullera cuenta con un total de 250 ml de muelle aproximadamente, una superficie de agua en torno a 4.700 m² y una superficie de tierra de aproximadamente 3.500 m². Tiene sus instalaciones en la margen izquierda del río, contigua a la zona pesquera. El atraque se realiza abarloándose al muelle o a otras embarcaciones que ya estén abarloadas a él, formando habitualmente andanas de tres o cuatro barcos, con la proa hacia aguas arriba.

Ante las crecidas del río la forma de proceder para asegurar el amarre de las embarcaciones consiste en reforzar las amarras de las embarcaciones a unas anillas situadas en tierra, sin realizar ningún cambio en la disposición de las embarcaciones.

Según los últimos datos publicados, en el año 2017 el puerto de Cullera contaba con un total de 95 embarcaciones deportivas y de recreo, de las cuales 23 eran de gestión directa y 72 de gestión indirecta. Como se puede apreciar en la figura 1.10, a partir del año 2012 se ha producido un descenso importante en el número de embarcaciones en el puerto llegando a la mitad de las que había en años anteriores.

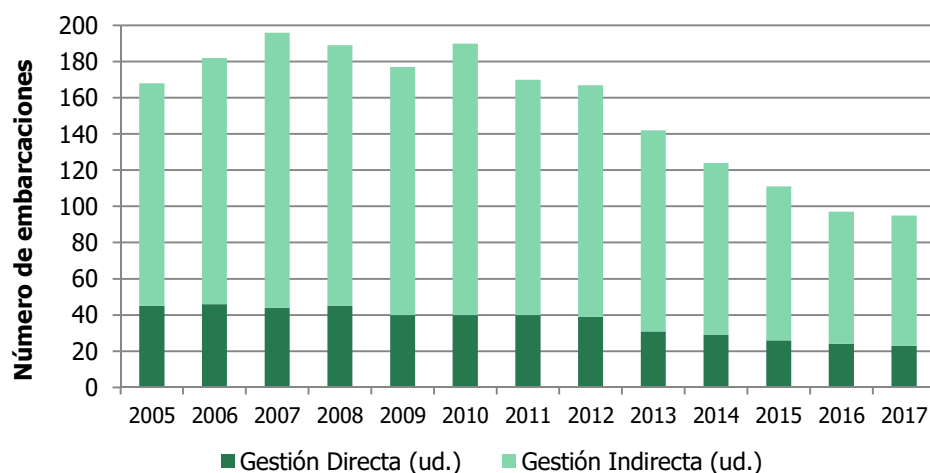


Figura 1.10. Evolución del número de embarcaciones deportivas (Fuente: Memoria de Explotación. CHOPVT-GVA, 2019)

Las embarcaciones deportivas cuya gestión depende directamente de la Generalitat Valenciana, se sitúan en la margen derecha de río Júcar, aguas abajo del puente metálico de la carretera Silla – Alicante, ocupando unos 1.300 m de la margen. No poseen ningún tipo de instalación; atracan en embarcaderos de madera muy rudimentarios.

Comparando con el resto de puertos de la Comunidad Valenciana el puerto de Cullera, con 132 (incluyendo los de gestión directa e indirecta), es el menor en número de amarres para embarcaciones deportivas.

7.3. INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES

Tras haber analizado con carácter general las instalaciones por actividad desarrollada, se procede a detallar las principales características de algunas de las instalaciones que forman parte de las anteriores.

Para ello, con el fin de localizarlas, se muestra en la siguiente imagen la división por zonas establecidas entre puentes:



Figura 1.11. Infraestructuras e instalaciones por zonas

En la Tabla 1.4 se muestran por orden de construcción algunas de las instalaciones del puerto que se complementa gráficamente en el *Anejo nº2: reportaje fotográfico*.

Instalación	Ubicación	Longitud (m)	Anchura (m)	Superficie (m ²)	Año construcción	Material
Muelle (1)	Zona 1 / Z. Norte	290,00	2,40	696,00	1967	Madera
Edificio Social (2)	Zona 1	-	-	440,00	1967 (ampliación 1979)	Hormigón armado
Aparcamiento (3)	Zona Norte	-	-	2.432,45	1996	Zahorra/aglomerado asfáltico
Muelle (4)	Zona Sur	120,00	3,80	456,00	2004	Hormigón
Inst. combustible (5)	Zona Sur	-	-	104,50	2004	-
Muelle (6)	Zona 1 / Zona Sur	125,00	3,30	412,50	2008	Madera
Superficie tránsito peatonal (7)	Zona 1	-	-	102,00	2008	Baldosa gres
	Zona Sur	-	-	600	2008	Zahorra/adoquín hormigón
	Zona Sur	-	-	660	2008	Zahorra/solera hormigón
	Zona Sur	-	-	923,78	2008	Zahorra/tierra compactada

Tabla 1.4. Características instalaciones actuales. (Fuente: Informe valoración de los terrenos, lámina de agua e instalaciones e infraestructuras de la zona de servicio del Club Náutico-Deportivo de Cullera 2017)

7.4. SERVICIOS AL PUERTO

Los servicios que ofrece el puerto son los siguientes:

Servicios a las embarcaciones

- Amarre
- Remolque
- Varado y bote mediante grúa de 5 tn
- Rampa para pequeñas embarcaciones
- Asistencia técnica a embarcaciones
- Estación de combustible (Gasoil)
- Electricidad
- Retirada de aguas sucias
- Estancia en seco de motos acuáticas y barcos de hasta 7 metros

Servicios al usuario

- Edificio social
- Restaurante
- Duchas
- Botiquín
- Lonja
- Alquiler de motos acuáticas

- Paseos en barca
- Aparcamiento
- Escuela de Vela
- Escuela de Buceo
- Escuela de Piragüismo
- Pesca Deportiva
- Actividades náuticas dirigidas: Windsurf, Surf, kayaks y remo

8. ENTORNO NATURAL

El territorio de Cullera es una extensa llanura formada por los aluviones depositados por los ríos Turia y Júcar, cuya acumulación llegó hasta lo que eran las islas de la sierra de Cullera, su única prominencia con una cota de 233 m.

8.1. RED NATURA 2000

El entorno natural del municipio tiene una gran importancia medioambiental con espacios incluidos en la Red Natura 2000. Los espacios de especial importancia ambiental son:

- ZEPA L'Albufera ES0000023
- LIC L'Albufera ES0000023
- LIC Cap de Cullera ES5232010
- LIC Río Júcar ES5232007
- ZEC Río Júcar ES5232007

En la siguiente imagen se muestra la localización de las distintas zonas de la lista.

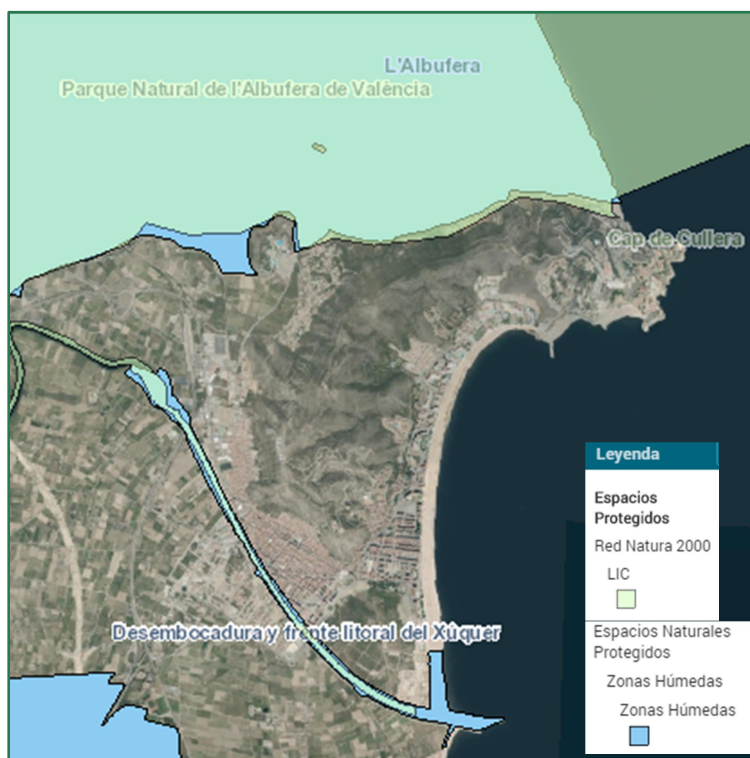


Figura 1.12. Espacios protegidos próximos a la zona de actuación. (Fuente: Visor cartográfico de la gva, 2019)

8.2. CONVENIO DE RAMSAR

Además, la albufera se encuentra dentro de la lista del convenio Ramsar por ser un humedal de importancia internacional para el hábitat de aves acuáticas.

8.3. INVENTARIO ESPAÑOL DE ZONAS HÚMEDAS (IEZH)

Dentro de este inventario se encuentra el frente litoral y desembocadura del río Júcar, considerados como un humedal de aguas “de transición” con aportación de agua continental.

En la siguiente tabla se resumen la caracterización del humedal.

	Frente litoral y desembocadura del río Júcar
Modo de alimentación	Mixta (aportes superficiales y subterráneos).
Tipo de drenaje	Exorreico (descarga de agua natural hacia el mar).
Tipo de hidropериодо	Permanente no fluctuante (lámina de agua permanente que se ve favorecida por el efecto regulador del nivel del mar).
Régimen hidrológico	Influenciado funcional (funcionamiento afectado por la regulación del área de alimentación).
Sustrato hidrogeológico	Permeable (el sustrato está formado por depósitos detríticos cuaternarios en los que predominan las formaciones arenosas).

Tabla 1.5. Caracterización del humedal. (Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica)

9. MARCO NORMATIVO Y RECOMENDACIONES

Las normas, recomendaciones e instrucciones de aplicación en el presente proyecto son las siguientes:

9.1. NORMAS

9.1.1. Legislación estatal

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

9.1.2. Legislación autonómica

- Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat.
- Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

- Decreto 58/2018, de 4 de mayo, por el que se aprueba el PATIVEL y el Catálogo de Playas de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 67/2010, de 23 de abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 123/2004, de 23 de julio, por el que se establecen medidas para el desarrollo de actuaciones en materia de puertos e instalaciones náutico-deportivas.

9.2. RECOMENDACIONES

- Recomendaciones para obras marítimas ROM 0.0-01. Procedimiento general y bases de cálculo en el proyecto de obras marítimas y portuarias.
- Recomendaciones para obras marítimas ROM 0.2-90. Acciones en el proyecto de obras marítimas y portuarias.
- Recomendaciones para obras marítimas ROM 0.4-95. Acciones climáticas II: Viento.
- Recomendaciones para obras marítimas ROM 0.5-05. Recomendaciones geotécnicas para obras marítimas y portuarias.
- Recomendaciones para obras marítimas ROM 2.0-11. Recomendaciones para el proyecto y ejecución en obras de atraque y amarre.
- Recomendaciones para obras marítimas ROM 3.1-99. Proyecto de la configuración marítima de los puertos; canales de acceso y áreas de flotación.
- Guía de buenas prácticas para la ejecución de obras marítimas.

9.3. INSTRUCCIONES

- Instrucción de Hormigón Estructural, EHE.
- Instrucción de Acero Estructural EAE.
- Norma de Construcción Sismorresistente (NCSE-02).

10. CONCLUSIONES

El Puerto de Cullera situado en la desembocadura del río Júcar cuenta con instalaciones contiguas para el uso pesquero y el uso deportivo. Dispone de 185 amarres para embarcaciones de recreo, cantidad que lo coloca como el puerto de la Comunidad Valenciana con menor oferta de amarres.

En este sentido son varios los proyectos que se han redactado y estudiado para solventar este déficit sin llevarse a cabo ninguno de ellos, en unos casos por incompatibilidades con el PGOU del municipio o por falta de fondos y resultar desmesurados respecto a las necesidades en otros casos.

Actualmente, el motor económico de Cullera se basa en el turismo, sin embargo el número de embarcaciones de recreo en el puerto ha llegado a disminuir hasta la mitad en los últimos años.

Al respecto hay que analizar la posibilidad de aumentar la oferta de amarres de modo que el puerto sea un potenciador de integración entre sus habitantes y los turistas que frecuentan sus numerosas playas.