PLAN de USOS del PUERTO de CHIPIONA (Cádiz)

BORRADOR PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

JUNTA DE ANDALUCIA

Agencia Pública de Puertos de Andalucía

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Junio 2017

ÍNDICE

1. Objeto.....5
2. Antecedentes.....5
3. Objeto del Plan de Usos.....9
4. Situación actual.....10
5. Relación con el entorno urbano.....17
6. Ordenación Territorial.....17
7. Diagnóstico y pautas básicas de ordenación.....19
8. Usos en el dominio portuario.....20

PLANOS.....25

1. Objeto

El objeto del presente documento es iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan de Usos del puerto de Chipiona, de acuerdo con el artículo 21 del Decreto-Ley 3/2015, de modificación de la ley 7/2007, de gestión integrada de la calidad ambiental, y otras.

2. Antecedentes

Con fecha 10 de febrero de 1993 fue suscrita entre la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico y la Consejería de Obras Públicas y Transportes *Acta de adscripción de terrenos de dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma de Andalucía para la construcción del puerto deportivo de Chipiona*. En paralelo, la Autoridad Portuaria de Sevilla había formalizado la entrega de la zona de servicio del puerto de Chipiona a la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico. Dicho recinto estaba constituido por un dique de abrigo construido en los años treinta del pasado siglo y una pequeña línea de muelle empleada por la flota artesanal local y los prácticos de la barra de la ría del Guadalquivir, con precarias condiciones de abrigo y problemas de aterramiento. De este modo, la Autoridad Portuaria de Sevilla realizaba campañas sistemáticas de dragado para mantener un calado mínimo.

Chipiona. 1956

Por tanto, desde febrero de 1993 Chipiona constituye un puerto de gestión directa integrado en el Sistema Portuario de Andalucía, de acuerdo con el artículo 1 de la ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, respondiendo la conformación de su zona de servicio a la construcción de un puerto de uso mixto pesquero y deportivo, en ejercicio de las competencias en materia portuaria que corresponden a la Comunidad Autónoma, a partir de la infraestructura básica de abrigo preexistente y que hasta entonces gestionaba la Autoridad Portuaria de Sevilla.

En este orden de cosas, cabe señalar que en virtud del convenio suscrito con fecha 26 noviembre de 1990 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General de Puertos y Costas, la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, y el ayuntamiento de Chipiona, y de acuerdo con el proyecto informado favorablemente por la Dirección General de Costas con fecha 13 de marzo de 1991, las obras de remodelación del puerto se habían ido acometiendo con anterioridad, de tal modo que en el año 1992 pudieron celebrarse en Chipiona las competiciones correspondientes al Campeonato Mundial de Vela de clases olímpicas, y el espacio portuario respondía ya a la nueva configuración resultante tras construcción del contradique y la conformación de dos dársenas.

Chipiona 1984 .Donde se aprecia una draga y la flota que busca resguardo tras el dique

Posteriormente, con objeto de recoger las modificaciones consecuencia de la inclusión en el recinto portuario de parte de la playa situada a poniente se suscribiría acta complementaria de adscripción con fecha 28 de marzo de 1996, y, para mejorar las condiciones de abrigo se sometería a informe de la Dirección General de Costas proyecto de prolongación del dique de mar, objeto de pronunciamiento favorable con fecha 18 de noviembre de 1996 de dicho

órgano. Del mismo modo, el espacio portuario se completa con la construcción de los edificios de servicios.

Finalmente, en el año 2008 se amplía la dársena interior de poniente, alcanzándose la capacidad náutico-recreativa actual, próxima a los 460 puestos de atraque.

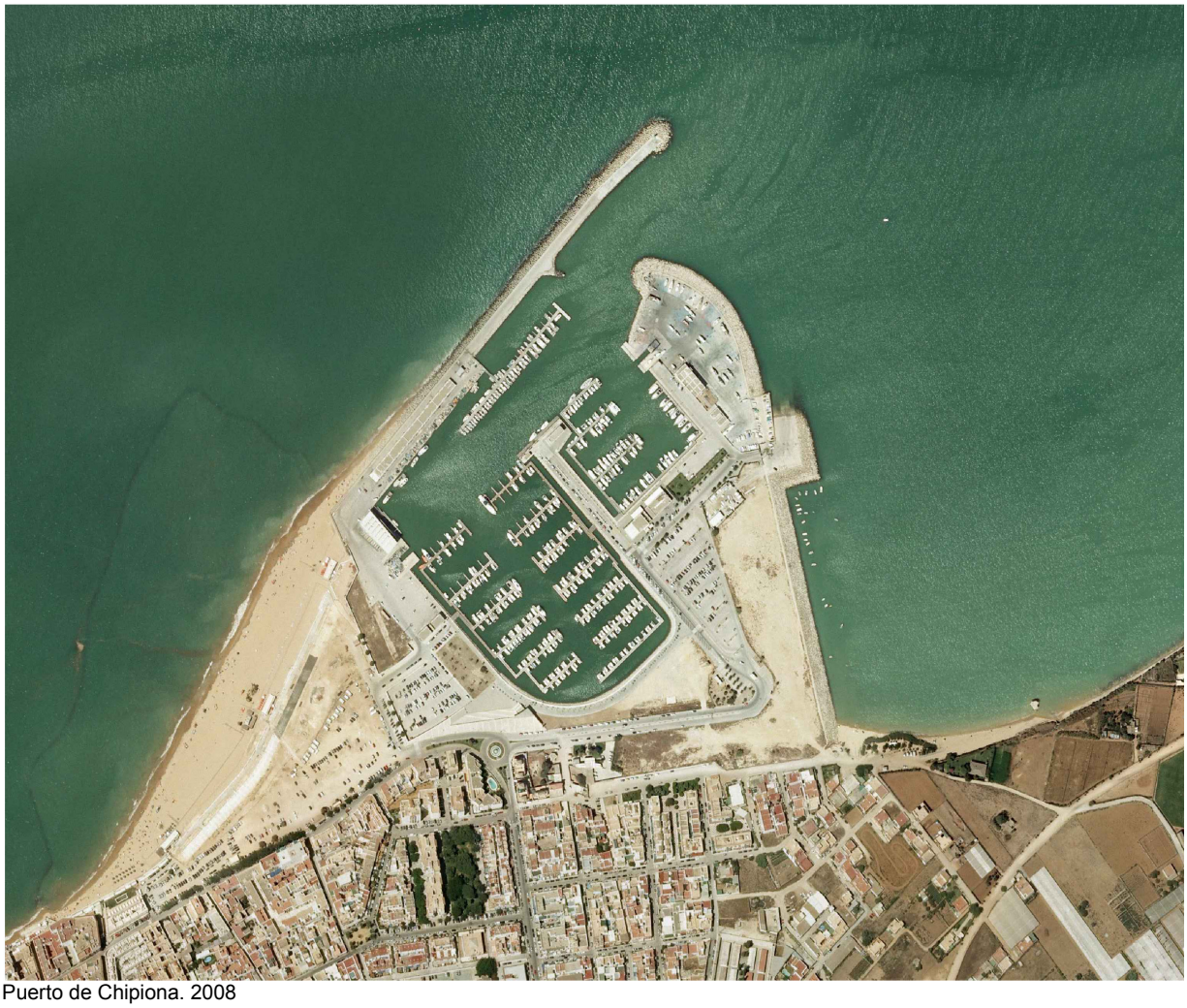
Puerto de Chipiona. 1998

A pesar del tiempo transcurrido, y de los distintos intentos llevados a cabo para la formalización de la ordenación del recinto portuario que no culminaron por diferentes vicisitudes, en la actualidad el puerto de Chipiona no dispone de plan de usos.

En este sentido, cabe indicar que en agosto de 2009 fue enviado a la Consejería de Medio Ambiente *Documento Resumen del Plan de Usos del puerto de Chipiona,* a los efectos de pronunciamiento del órgano ambiental sobre la necesidad de evaluación ambiental del Plan, siendo dictada *Resolución de 3 de diciembre de 2010 de la Dirección General de Desarrollo Sostenible e Información Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente por la que se acuerda la no existencia de efectos significativos derivados del Plan de Usos*, de tal modo que el plan no debía, en ese momento, ser sometido al proceso de evaluación ambiental de planes y programas. No obstante, no se dio continuidad a la tramitación del Plan.

Con anterioridad, en el año 2002 había sido elaborado "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*", con el contenido formal correspondiente a un Plan de Utilización de acuerdo con la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que constituía en aquel momento legislación de aplicación supletoria en materia de puertos autonómicos, siendo objeto de Declaración de Impacto Ambiental por parte de la Delegación

Provincial de Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente de fecha 9 de septiembre de 2003, y de informe favorable por parte de la Dirección General de Costas con fecha 22 de octubre de 2003, posibilitando la adscripción adicional de bienes del dominio público marítimo-terrestre para ampliación de la zona de servicio hacia el noreste para ampliación de la zona de varadero e implantación de un nuevo recinto pesquero a levante que permitiera concentrar la actividad náutico-recreativa en torno a las dársenas ya existentes propiciando la integración entre el espacio portuario y el borde urbano de poniente.



Puerto de Chipiona. 2008

Atendiendo a esta tramitación, mediante Resolución de la Directora Gerente de la Agencia de fecha 22 de diciembre de 2003 fue aprobado el "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*", aunque no se formalizaron las correspondientes actas. Para la materialización de sus determinaciones fue elaborado el "*Proyecto de ampliación del varadero y nueva dársena pesquera a levante en el puerto de Chipiona*" (ALATEC, 2005) que, al introducir algunas modificaciones de relevancia respecto al Proyecto de Delimitación, entre las que cabe señalar la modificación de la primera alineación del contradique y, en consecuencia, la afección a la playa situada a levante del puerto, fue sometido a evaluación ambiental, obteniendo declaración de impacto por parte de la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente con fecha 1 de febrero de 2006, dejando en suspenso, por su parte, el preceptivo informe la Dirección General de Costas con fecha 11 de julio de 2006, al no entender suficientemente justificada la necesidad de ocupación de la playa a levante del puerto, y cuestionar la necesidad de ampliación de las infraestructuras pesqueras

y náutico-recreativas y su soporte mediante los correspondientes instrumentos de planificación. De este modo, la ampliación del puerto, que constituía una ambiciosa operación de coste estimado en torno a los 30 M€, fue finalmente desestimada, por lo que el *Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona* aprobado en 2003 no llegó en la práctica a operar como documento de ordenación.

Vista general del puerto desde el noreste. 2011

3. *Objeto del Plan de Usos*

Constituye objeto del Plan de Usos, de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, establecer la ordenación funcional del espacio portuario, recogiendo la delimitación física, asignación de usos y justificación de la necesidad de éstos.

- ***Delimitación física***

El Puerto de Chipiona se incorpora al sistema portuario autonómico en 1993, formalizándose dicha adscripción mediante la firma el 10 de febrero de 1993 de plano y acta; hasta ese momento formaba parte de la zona de servicio del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir y su configuración se limitaba al dique de abrigo y una mínima línea de muelle.
El 15 de septiembre de 1995 se aprueba mediante Orden Ministerial el deslinde del dominio público marítimo-terrestre en el tramo de costa en el que se ubican las instalaciones portuarias, y por ese motivo, con fecha 28 de marzo de 1996, se firma un acta de adscripción complementaria para adecuar la zona de servicio a dicho deslinde y a las obras marítimas ya ejecutadas. Esta es la zona de dominio portuario cuya ordenación aborda el presente documento.

- ***Asignación de usos***

El plan asigna usos a cada una de las áreas que conforman el puerto de Chipiona, planteando el máximo aprovechamiento de las explanadas portuarias y la lámina de agua, e identificando localizaciones para el desarrollo de usos complementarios a la actividad náutico-recreativa.

● ***Justificación de usos***

El puerto de Chipiona debe ser soporte de funciones portuarias de carácter pesquero y náutico-deportivo, acogiendo igualmente usos auxiliares y complementarios de éstos, así como usos compatibles con los portuarios atendiendo a la relación del espacio portuario con la trama urbana adyacente.

4. Situación actual

El puerto de Chipiona se localiza en la costa norte de la provincia de Cádiz, a poniente de la Punta de Montijo; aunque su posición es adyacente al extremo nororiental del casco urbano de Chipiona el espacio portuario resulta muy desestructurado funcionalmente de la trama urbana.

El recinto portuario se extiende sobre cerca de 28 Ha, albergando las instalaciones propias de la flota pesquera y de recreo, y constituye igualmente soporte de área técnica y actividades complementarias.

● ***Localización geográfica***

La situación del puerto está definida por las siguientes coordenadas:

Latitud: 36º 45´ 02,1" N
Longitud: 6º 25´ 37,6" W

Superficie de la zona de servicio

Agua	102.150 m^2
Tierra	177.455 m^2
Calado en bocana	3,0 m (BMVE)
Carrera de marea	3,6 m
Longitud de muelles	250 m y 130 m con pantalán flotante a dos caras
Calado	superior a 2,0 m (BMVE)

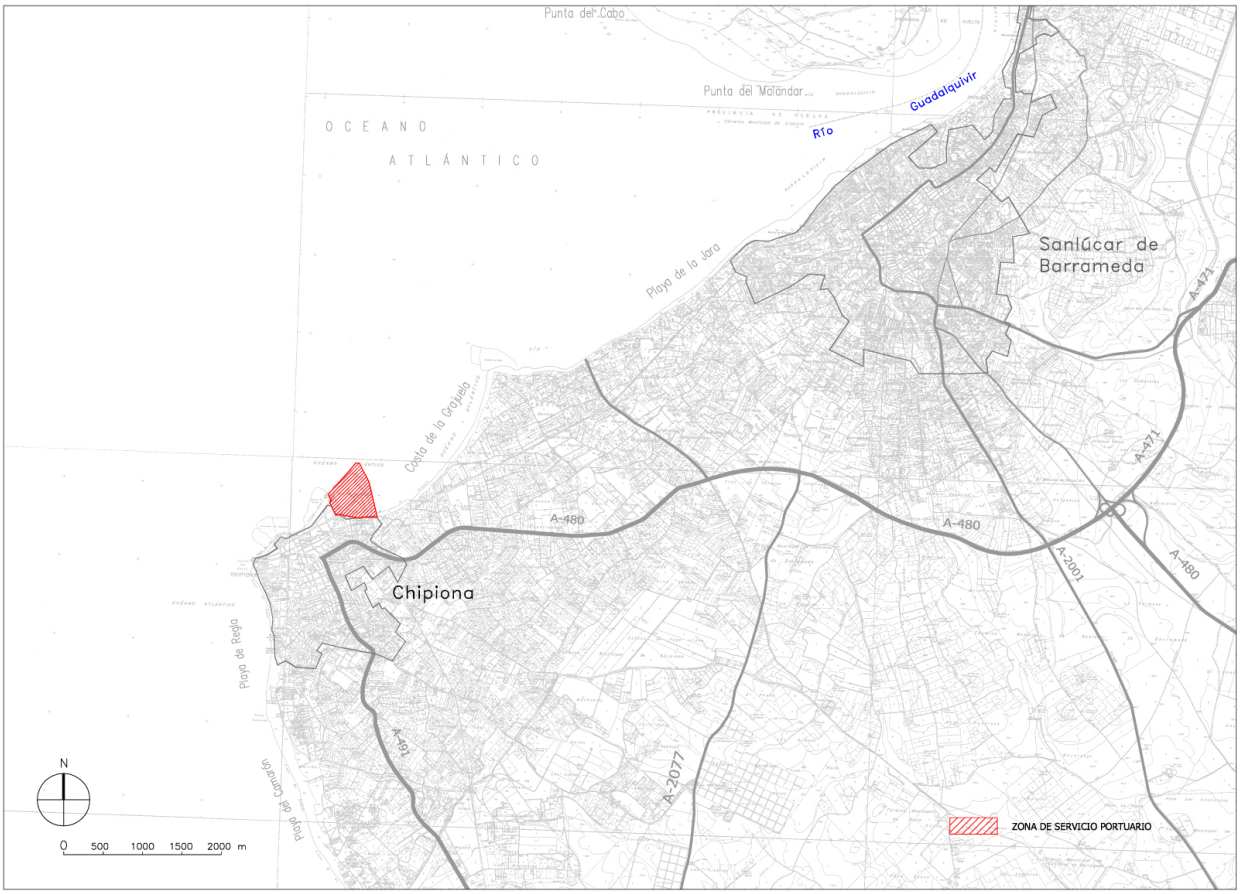
Edificios e instalaciones en zona de pesca

Lonja	1423 m^2	
Fabrica de hielo	2,5 Tn/dia	
Cuartos de armadores	78 uds.	1.313 m^2
Naves uso industrial	269 m^2	

Zona náutica de recreo

Atraques	412 uds.
Varadero	12.000 m^2
Travel-lift	45 Tn con pluma de 1,5 Ton
Naves	450 m^2
Pañoles	20 Ud. 126 m^2
Rampa	sin armar
Surtidor de combustible	880 Tn/año

La comunicación por carretera se realiza a través de la A-480, que en el núcleo urbano pasa a denominarse Avda de Granada, que desemboca en la Avda Rocío Jurado, que finaliza a su vez en el puerto en el vial denominado Calle de la Mar del Caribe.



Conexiones territoriales

La privilegiada situación del puerto de Chipiona dentro del municipio, en su extremo occidental permite disponer de todo tipo de servicios próximos contando con infraestructuras adecuadas de comunicación, tiendas especializadas de efectos náuticos, supermercados, entidades bancarias, tiendas, comercios, cafeterías, restaurantes, hoteles, etc.

Actualmente la zona de servicio comprende las siguientes áreas funcionales:

- Actividades relacionadas con la pesca situada en el dique exterior y en la zona de levante del puerto, entre el acceso de levante y el límite de la zona de servicio, con cuartos de armadores, explanada, fábrica de hielo y lonja.
- La zona náutico-recreativa en el entorno de las dos dársenas.
- Al noreste, se dispone el varadero con travel lift junto con un edificio de actividad comercial y servicios. También dispone de una rampa sin armar adosada al contradique que se abre al exterior del puerto.
- Edificio administrativo en el dique central y edificio de servicios y aparcamiento en la ribera de la dársena de levante.
- Espacios libres y aparcamiento en la zona de contacto con la ciudad en la ribera sur, que se ha completado en 2016 con un área de estacionamiento para autocaravanas en el extremo sudeste.

● ***Actividad portuaria***

El puerto de Chipiona es base de operaciones pesqueras y náutico-recreativas.

Actividad pesquera

La flota pesquera se sitúa en torno a las 60 embarcaciones, renovada recientemente y que ha ido aumentando la eslora desde las embarcaciones artesanales de 7/9 metros hasta las embarcaciones de fibra de 11 metros.
De este modo, los datos de la Dirección General de Pesca y Acuicultura (fuente CFPO Andalucía Diciembre 2015) indican dos embarcaciones de arrastre de fondo, con arqueo acumulado de 45 GT, y 60 embarcaciones de artes menores con un arqueo acumulado de 216 GT. Las embarcaciones con antigüedad inferior a quince años representan el 56% del total de la flota.

La línea de atraque se desarrolla tanto en el muelle del dique, con una longitud de 250m como mediante pantalán exento con atraque a doble cara, sumando una longitud útil de atraque global, próximo a los 400 metros.
Los servicios disponibles para la actividad pesquera son: lonja, explanada, fábrica de hielo, cuartos de armadores y suministro de combustible.
En relación con las capturas, el comportamiento y su naturaleza son similares a los de Bonanza, por estar próximos y utilizar los mismos caladeros.
Las capturas actuales están estabilizadas en torno a las 400 toneladas (75% peces, 20% moluscos y 5% de crustáceos), con un precio de venta próximo a los 2,5 millones de euros, valores inferiores a los picos alcanzados en los años 2005 y 2009, en los que se superaron los tres millones de euros de precio de venta con capturas próximas a las 500 toneladas.
Durante el ejercicio 2016 las ventas se concentraron en torno a tres especies fundamentales: langostino, corvina y acedía, que significaron más del 55% del total de los desembarcos. Chipiona constituye de este modo el segundo mercado regional en la comercialización de la acedía, y el tercero para el langostino y la corvina.

PESCA FRESCA DESEMBARCA SEGÚN GENERO. 2006-2016

GÉNERO	CRUSTÁCEOS		MOLUSCOS		PECES		*TOTAL*	
AÑO	Kg	€	Kg	€	Kg	€	*Kg*	€
2006	81.628	1.550.378	85.110	392.150	185.623	1.083.463	***352.361***	***3.025.990***
2007	64.824	1.217.118	58.993	305.172	198.233	1.269.131	***322.050***	***2.791.420***
2008	55.345	1.066.420	76.316	328.444	253.127	1.541.022	***384.788***	***2.935.886***
2009	65.640	1.387.599	59.016	253.400	297.033	1.620.781	***421.689***	***3.261.780***
2010	57.344	1.013.806	47.312	204.398	316.354	1.503.712	***421.010***	***2.721.916***
2011	62.550	960.577	65.380	343.023	276.084	1.309.268	***404.014***	***2.612.867***
2012	56.178	663.858	117.692	602.570	269.855	1.330.041	***443.725***	***2.596.469***
2013	56.200	702.181	63.456	306.437	328.315	1.473.666	***447.971***	***2.482.284***
2014	63.665	839.406	55.519	337.699	322.101	1.523.493	***441.285***	***2.700.599***
2015	62.903	765.193	66.963	411.714	318.366	1.472.089	***448.232***	***2.648.995***
2016	47.590	649.858	67.135	423.297	289.576	1.475.160	***404.301***	***2.548.315***

De acuerdo con los datos de la Dirección General de Pesca y Acuicultura (fuente cofradías, asociaciones y organizaciones de pesca. Andalucía Año 2015), el empleo directo generado por el sector pesquero en Chipiona asciende a 111 trabajadores.

Actividad náutico-recreativa

Tras la ampliación interior de la dársena de poniente acometida en el año 2009, la capacidad del puerto deportivo de Chipiona asciende a 453 puestos de atraque, de esloras comprendidas entre 8 y 25 m, y eslora media próxima a los 10 m. En el periodo 2006-2015 la media de los índices anuales de ocupación total se sitúa ligeramente por encima del 80%, aunque para el periodo 2013-2015 desciende hasta el 66,7%, resultando en cualquier caso las cifras de ocupación notablemente superiores a los valores medios globales de la red de puertos deportivos gestionada por la Agencia. Las tripulaciones recreativas disponen de edificio de servicios básicos y pañoles, así como zona de aparcamiento.

Eslora (m)	< 8	<10	<12	<15	<18	<20	<25	total
Ud	186	123	119	18	2	3	2	453

Las instalaciones presentan una elevada demanda, con valores medios de ocupación en los últimos años superior a las 300 embarcaciones, si bien se ha producido un decremento en los últimos años. Este hecho, unido al incremento de la oferta, han supuesto el descenso en los valores del
grado de ocupación del que llegó a ser del 100%, con una larga lista de espera, al 60% actual. El comportamiento de los tránsitos es variable, aunque con una tendencia a decrecer, fluctuando alrededor de los 60 atraques, lo que supone un porcentaje próximo al 10% con respecto a la oferta total.
El número de estancias tuvo su máximo en los años 2008 y 2009, ya con las instalaciones ampliadas, donde se superaron las 40.000 estancias (33.000 de embarcaciones de base y 7.000 de embarcaciones de tránsito), habiéndose reducido debido a la situación socioeconómica hasta las 25.000 estancias (22.000 de embarcaciones de base y 3.000 de embarcaciones de tránsito).
Se han realizado dragados en la canal de acceso y en la zona de atraque con el objetivo de ampliar calados y facilitar la entrada de embarcaciones de mayor eslora y calado.

Instalaciones para la reparación de embarcaciones y suministro de combustible

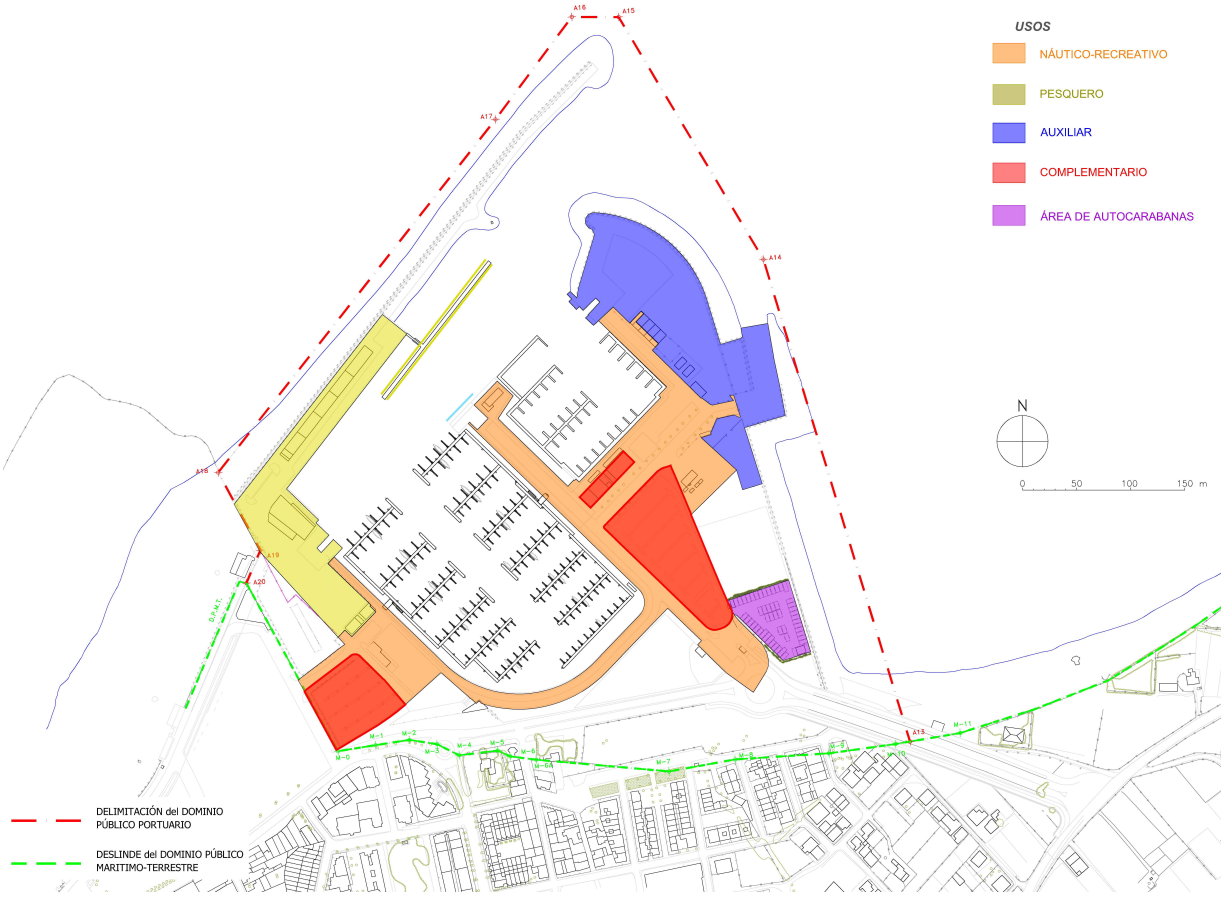
El área técnica se extiende sobre cerca de 14.000 m², estando dotada de armarios de suministro eléctrico y agua, así como foso, rampa de varada, travel-lift de 50 Tn una pluma de 1,5Tn, así como naves para talleres, prestando servicio a la flota pesquera de Bonanza, así como las embarcaciones recreativas de la costa norte de Cádiz. Se dispone igualmente de instalaciones para la vela ligera.

Se presta suministro de combustible, tanto Gasoil A y B como Gasolina.

Otras actividades

Las actividades complementarias a la función portuaria se centran fundamentalmente en la hostelería, disponiendo de un edificio para locales comerciales y amplia zona de aparcamiento, así como área de estacionamiento para autocaravanas.

SITUACIÓN ACTUAL



SUPERFICIES TERRESTRES. USOS PORTUARIOS ACTUALES

USO	SUPERFICIE [m²]	%
ACTIVIDAD PESQUERA	13.200	18,4
ACTIVIDAD NÁUTICO RECREATIVA	38.600	54,0
ÁREA TÉCNICA	16.400	22,9
AREA DE AUTOCARAVANAS	3.200	4,4
TOTAL	**71.400**	**100**

AGUAS PORTUARIAS. TIPOLOGÍA

TIPO	SUPERFICIE [Ha]	%
AGUAS ABRIGADAS	94.045	74,7
AGUAS NO ABRIGADAS	32.001	25,3
TOTAL	**126.047**	**100**

- **Ocupación del dominio público.**

  Las características principales de las autorizaciones y concesiones que actualmente se encuentran otorgadas en el puerto se detallan en los cuadros adjuntos:

AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUP [m²]
TERRAZA EXTERIOR (locales B01 y B07)	YOLANDA PÉREZ SABORIDO	20/12/2014	30/09/2017	70,18
SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB NÁUTICO DE CHIPIONA	04/06/2015	30/04/2018	31,71
BAR Y TERRAZA	JUAN M. RODRIGUEZ MELLADO	09/02/2017	31/12/2019	176,82
SEDE CLUB	CLUB DE ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CHIPIONA	30/06/2015	30/04/2018	33,92
TIENDA DE EFECTOS NÁUTICOS	AGUSTÍN BENÍTEZ ALONSO	08/07/2014	31/03/2017	27,71
LONJA Y FABRICA DE HIELO	A.P.Ps. 18-DELEG CADIZ	31/12/2015	30/10/2018	369,87

CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUP [m²]
BAR Locales del B01 al B08	YOLANDA PÉREZ SABORIDO	04/09/2014	03/09/2024	117,49
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	REPSOL C.P. PETROLIFEROS S.A.	25/07/2009	24/07/2019	462,69
BAR-RESTAURANTE	FCO JAVIER RODRÍGUEZ GÓMEZ	30/12/2015	29/12/2023	130,83

CONVENIOS

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUP. [m²]
DEPENDENCIAS GUARDIA CIVIL	MINISTERIO DEL INTERIOR (Secretaría General Est. SGDA)	25/05/2016	24/05/2026	

5. Relación con el entorno urbano

El puerto se sitúa en contacto con la trama urbana y por tanto es a través del sistema general viario urbano como se accede al recinto. Es preciso considerar que el frente urbano en contacto con la zona de servicio de 545 m de longitud es radicalmente diferente de un extremo a otro en su proceso de generación y en la situación que presenta. Así, a poniente puede considerarse el proceso urbano totalmente consolidado mientras que a levante presenta las características de crecimiento marginal donde el proceso edificatorio precede al de urbanización.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento fueron aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Cádiz y publicadas en el B.O.J.A. de 16 de Agosto de 1985. Este documento fue revisado mediante la redacción de PGOU, publicado en B.O.P. el día 15 de marzo de 2005.

La Revisión del PGOU aprobada contempla un acceso por Levante que significa una mejora importante para la conexión del puerto con la red viaria supramunicipal, y que ya ha sido materializado.

6. Ordenación Territorial

Mediante Decreto 92/2007, de 27 de marzo, se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz, como instrumento de planeamiento supramunicipal en cumplimiento de la ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y de acuerdo con la ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.

El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de Cádiz comprenderá los términos municipales completos de: Chipiona, Rota, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena. El documento se encuentra en trámite, y en la fecha actual aún no tiene aprobación definitiva, si bien resulta interesante su consideración y coherente desde un punto de vista formal.

El modelo de aprovechamiento, común para toda la Costa Noroeste, que se propone se configura en torno a los siguientes fines generales:

- Configuración de un destino turístico percibido como tal por la demanda potencial.
- Refuerzo del turismo de servicios frente al residencial.
- La utilización sostenible del territorio.

Para lograr los fines anteriores, el modelo adopta las siguientes bases:

- La recuperación de los valores de posición marítima mediante la potenciación de los usos náuticos y la regeneración y adecuación del uso del espacio playero.
- La diversificación de su oferta mediante la incorporación de otros atractivos: espacio natural de Doñana, uso recreativo del Guadalquivir, recursos de interés cultural, actividades deportivas y recreativas, etc.
- El apoyo al uso hotelero y de servicios turísticos mediante la reserva de este uso para las mejores posiciones en el desarrollo del nuevo suelo urbano.
- La reserva de espacios libres en el desarrollo del frente litoral que reduzcan la densificación y contribuyan a cualificar el borde marítimo.

En coherencia con lo anterior el mejor aprovechamiento del puerto de Chipiona requiere mejorar la integración territorial de los mismos (accesos y zonas de borde entre el puerto y la

ciudad) y potenciar el uso del espacio portuario como zonas de actividad turística ligadas al mar.

Así en su normativa se establece lo siguiente:

CAPITULO TERCERO. USOS NAUTICO-DEPORTIVOS.
Artículo 72. Objetivos. (N)
En relación con las infraestructuras náutico-deportivas son objetivos del Plan los siguientes:
a) Contribuir a la estabilidad de la costa limitando la construcción de nuevas infraestructuras náutico-deportivas.
b) Establecer la debida integración de los puertos en los núcleos urbanos mediante la ordenación de las áreas colindantes al dominio público portuario, la mejora de los accesos viarios en Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota y la dotación de espacios para aparcamientos en Rota.
c) Posibilitar la instalación de usos recreativos, de ocio y comerciales en los puertos deportivos de Rota y Chipiona.
d) Favorecer las actividades turísticas marítimo-costeras y fluviales en Sanlúcar de Barrameda y Trebujena.

Artículo 73. Infraestructuras portuarias deportivas. (N)
1. En el ámbito de la Costa Noroeste no estará permitida la construcción de nuevos puertos deportivos.
2. Se podrán efectuar obras de acondicionamiento, consolidación y mejora de los espigones y escolleras de los puertos siempre que las mismas no impliquen la ampliación de su capacidad de atraque.
3. El aumento de la capacidad de atraque sólo será posible siempre que sea consecuencia de la reordenación de la zona de servicio del puerto.

Artículo 74. Determinaciones para el planeamiento urbanístico. Ordenación de los espacios y accesos a los puertos. (D)
1. El planeamiento urbanístico de los municipios de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota establecerá las medidas de ordenación necesarias para la mejora de los accesos viarios a los puertos. Adicionalmente, en el caso de Rota se deberá prever la disponibilidad de aparcamientos dentro de la zona portuaria y la ordenación de la zona colindante al dominio público portuario.
2. El planeamiento urbanístico de Rota y Chipiona preverá en los puertos deportivos usos comerciales y recreativos destinados a mejorar la integración del uso turístico de los mismos en el espacio urbano de estos núcleos.

7. Diagnóstico y pautas básicas de ordenación

Como consecuencia de su proceso de conformación, el recinto portuario de Chipiona a pesar de estar en contacto con el frente urbano presenta una débil e incompleta relación con la trama adyacente, constituyendo un espacio de reciente generación, obedeciendo su materialización a la transformación acometida en el año 1992 y resultando determinada por otras intervenciones también recientes como el nuevo acceso a Chipiona por el sur, no completado hasta el año 2010, y que divide en dos el extremo sur del recinto. De este modo, la zona de servicio dispone de superficies terrestres vacantes de gran extensión, en torno a los 26.000 m², que exceden, muy posiblemente, de las necesidades de suelo para el cumplimiento de las funciones portuarias propias de carácter pesquero, náutico-recreativo y área técnica, por lo que cabe plantearse su asignación a usos complementarios de éstos, o a usos compatibles con los portuarios, resultando necesario en este último supuesto su ajuste al planeamiento urbanístico.

Del mismo modo, resulta de importancia señalar la necesidad del tratamiento adecuado de los suelos situados al sur del nudo de acceso al puerto, donde se detectan ocupaciones carentes del preceptivo título de ocupación del dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma, resultando necesaria la formalización de la ordenación de los espacios situados al sur de la ronda de acceso que no responden funcionalmente al puerto, así como la mejora de la accesibilidad peatonal y mediante bicicleta a la ribera de las dársenas, donde se concentran las operaciones propiamente portuarias.

Se considera, por tanto, que la ordenación portuaria a desarrollar por el Plan de Usos contemplará el actual recinto portuario, formalizado mediante el acta complementaria de adscripción de fecha 28 de marzo de 1996, y el informe favorable de la Dirección General de Costas al proyecto de prolongación del dique de mar de fecha 18 de noviembre de 1996. No se plantea por tanto la posible ampliación de la zona de servicio hacia levante, a pesar de que en su momento se obtuvo el pronunciamiento favorable de la Administración General del Estado, mediante el informe favorable de octubre de 2003 al "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*".

El puerto de Chipiona debe cumplir las funciones pesquera, náutico-recreativa y de área técnica, albergando igualmente un volumen equilibrado y debidamente justificado de actividades complementarias. A tal efecto, se asume básicamente la organización funcional actual, y debe potenciarse fundamentalmente la disponibilidad de espacios para el desarrollo de la ampliación del área técnica actual, para varadero y espacio para estancia en seco y/o invernaje, entendiendo que las necesidades pesqueras y náutico-recreativas están en líneas generales debidamente resueltas, por lo que únicamente cabría contemplar la posibilidad de incremento de la lámina de agua destinada a flota de recreo como una opción a largo plazo, mediante ampliación interior de las dársenas sin modificación del actual contorno exterior de las obras de abrigo.

De acuerdo con en el artículo 16.1 y 2 de la ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, cabe considerar que en el puerto de Chipiona además de los usos propios portuarios encuentran justificación los usos complementarios de éstos y los usos no portuarios compatibles, donde puedan desarrollarse actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos, y que se ajusten al planeamiento urbanístico. Atendiendo a la configuración del espacio portuario de Chipiona y sus relaciones con el entorno que resulta necesario potenciar, así como la gran disponibilidad de suelo vacante en posiciones excéntricas de los núcleos de la actividad propia portuaria, la asignación de los usos compatibles y complementarios a aquellas zonas susceptibles de

desarrollo debe constituir uno de los ejes estratégicos del plan de usos. En este sentido, como ya se ha señalado anteriormente, resultará necesario el desarrollo urbanístico del sistema general portuario tanto para posibilitar nuevas edificaciones ajenas a las actividades propias portuarias como para la debida formalización de los espacios de borde entre puerto y ciudad aún no resueltos, facilitando la conexión con la trama viaria y la consolidación del esquema urbano, así como la eliminación de las ocupaciones indebidas del dominio público.

8. Usos en el dominio portuario

De acuerdo con el artículo 16 de la ley 21/2007, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, los usos admitidos en el dominio portuario de Chipiona serán los siguientes:

Usos terrestres

■ Uso Pesquero

Se corresponde con las actividades propias del sector pesquero profesional extractivo y acuícola que permitan la adecuada realización de todas las tareas que requiere la explotación pesquera posibilitando que los productos de la pesca lleguen hasta los mercados organizados en condiciones eficientes y con el adecuado control sanitario, y que se desarrollan en el extremo noroccidental de la dársena sur.

Por tanto, en la zona pesquera se podrán ubicar las distintas edificaciones destinadas a la función pesquera, incluyendo las de administración y servicios, así como los elementos precisos para el tránsito rodado y el movimiento de pertrechos, aprovisionamiento de la flota (incluyendo en su caso suministro directamente desde camión de combustible), y transporte de productos de la pesca, y las explanadas precisas para el desarrollo de operaciones relacionadas con la actividad pesquera extractiva y acuícola y, específicamente, el tendido de redes. Entre las edificaciones propias de la actividad pesquera cabe señalar la lonja o edificio de comercialización de productos de la pesca, fábrica de hielo, cuartos de armadores, así como edificios que puedan albergar industrias y actividades de transformación de la pesca y las instalaciones de recogida y tratamiento de los residuos generados por la actividad de la flota pesquera.

Del mismo modo, podrán alojarse edificaciones o instalaciones que complementen la actividad pesquera, constituyendo soporte de actividades de carácter pesquero-turístico, cuando quede debidamente justificada su implantación en el recinto pesquero. Se admitirán de este modo actividades de restauración, venta de efectos navales, y prestación de servicios náuticos cuyas intensidades de uso no interfieran en la operatividad de la flota pesquera.

El recinto donde se desarrollan las actividades de comercialización y transformación de la pesca estará dotado de cerramiento y control de accesos limitándose el tránsito a los vehículos y peatones directamente relacionados con la actividad pesquera extractiva y de transformación, y las operaciones asociadas a éstas. No obstante, podrá permitirse el acceso de personas ajenas a las actividades productivas debidamente autorizadas que participen en acciones divulgativas o de perfil pesquero-turístico facilitándose, en ese caso, los recorridos por muelles, explanadas, centro de comercialización de la pesca y otras zonas del puerto en condiciones compatibles con las exigencias de seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias.

Con el objeto de garantizar la operatividad de la plataforma pesquera deberá quedar libre de ocupación una franja de 6 m de explanada asociada a la línea de atraque destinada a estancia de la flota.

■ **Uso Náutico-recreativo**

Se corresponde con las actividades propias de la flota y tripulaciones recreativas y los servicios y equipamientos por éstas requeridos.

Por tanto, en la zona náutico-recreativa podrán implantarse aquellos elementos destinados a atención al público y administración, servicios de acogida a tripulaciones recreativas, incluyendo aseos, lavandería y aprovisionamientos básicos, venta de efectos navales y comercialización de servicios náuticos, y almacenamiento de pertrechos o pañoles, así como suministro de combustible. Podrán igualmente habilitarse espacios para la atención a usuarios de actividades relacionadas con el ocio, esparcimiento, restauración y divulgación cultural y ambiental desarrolladas en el puerto, así como transporte marítimo de pasajeros, pero siempre de modo complementario al uso principal de carácter náutico-recreativo, así como las zonas de estacionamiento de los vehículos directamente relacionados con la función náutico-recreativa.

Atendiendo a la configuración del puerto de Chipiona se han diferenciado zonas a las que se asignan específicamente ciertos usos náutico-recreativos con carácter restrictivo respecto a los usos y actividades globalmente permitidos en los espacios a los que se asigna el uso náutico-recreativo genérico. Estos usos específicos se corresponden con las explanadas, y administración y servicios.

- *Uso Náutico-Recreativo. Administración y Servicios*.

  Los usos permitidos en esta zona son aquellos directamente relacionados con la atención al público y administración de los servicios náutico-recreativos, y de transporte marítimo de pasajeros, así como almacenamiento de pertrechos y aprovisionamiento de combustible. Las edificaciones a disponer en esta zona podrán por tanto albergar oficinas, servicios higiénicos, lavandería, pañoles, y elementos destinados al aprovisionamiento básico de tripulaciones recreativas, control de seguridad y gestión de residuos.

- *Uso Náutico-Recreativo. Explanadas*.

  Los usos permitidos en esta zona son aquellos directamente relacionados con el tránsito y acceso a las instalaciones náutico-recreativas, así el estacionamiento de los vehículos directamente relacionados con la función náutico-recreativa, contemplándose como espacios libres habilitados igualmente para paseo y estancia, y disposición de carril-bici. Complementariamente a la función náutico-recreativa, se permitirá la implantación en esta zona de terrazas, resueltas mediante elementos de carácter ligero y desmontable que se integren en la ribera portuaria sin interferir en la percepción del paisaje ni obstaculizar los espacios de tránsito y estancia, donde se desarrollen actividades relacionadas con el ocio, esparcimiento, restauración y divulgación cultural.

■ **Uso Auxiliar.**

Se corresponde con las actividades complementarias y auxiliares de la función pesquera y náutico-recreativa, asociadas a la estancia, mantenimiento y reparación de embarcaciones en el área técnica, y las actividades logísticas relacionadas con la flota pesquera y recreativa, así como otras actividades comerciales cuya localización en el recinto portuario encuentra justificación en los servicios que se prestan a las personas usuarias del puerto.

Los usos permitidos en los espacios habilitados como área técnica serán aquellos directamente relacionados con la estancia en seco, reparación, mantenimiento y construcción de embarcaciones, comprendiendo la instalación de los medios necesarios para el izado y botadura de embarcaciones (rampas, rampas armadas, *travel-lift*, grúa, etc.), y la implantación de naves y talleres náuticos, instalaciones para recogida de residuos, y zona de mantenimiento, reparación y carenado de embarcaciones. Del mismo

modo, se permite el suministro de combustible a embarcaciones pesqueras y recreativas, en adecuadas condiciones de seguridad, control, y operatividad.

Atendiendo a la configuración del puerto de Chipiona se han diferenciado zonas a las que se asignan específicamente ciertos usos auxiliares, con carácter restrictivo respecto a los usos y actividades globalmente permitidos en los espacios a los que se asigna el uso auxiliar genérico. Estas funciones específicas se corresponden con las explanadas auxiliares.

- *Uso Auxiliar. Explanadas*.-

  Esta zona se reserva para la estancia en seco, reparación y mantenimiento de embarcaciones de pequeño y mediano porte que emplean, fundamentalmente, la rampa para botadura y puesta en seco, así como los elementos destinados a almacenamiento de pertrechos, pañoles, aulas de formación, y servicios náuticos, así como instalaciones de entidades deportivas de carácter náutico, servicios higiénicos y equipamiento básico para recogida de residuos. Dichos elementos serán de carácter ligero y desmontable, no permitiéndose la construcción de edificaciones ya que esta zona se contempla como reserva para la ampliación de la lámina de agua. La disposición y tipología de los elementos a implantar en este ámbito perseguirá minimizar el impacto visual atendiendo a su ubicación en las explanadas adosadas al contradique.

  En los espacios a que se asignan este uso se admite el estacionamiento de autocaravanas.

■ **Uso Complementario.**

Se corresponde con las actividades complementarias de la función pesquera y náutico-recreativa, incluyendo los usos correspondientes a empresas comerciales y otras entidades cuya localización en el recinto portuario encuentra justificación en las operaciones portuarias o los servicios que se prestan a las personas usuarias del puerto.

Se contempla, de este modo, la implantación de actividades, ya sean de carácter mercantil o las propias de otro tipo de entidades sin ánimo de lucro, relacionadas con el ocio, esparcimiento, y restauración, así como servicios náuticos, así como el estacionamiento de vehículos.

En esta zona pueden igualmente disponerse terrazas donde se llevan a cabo las actividades anteriormente descritas, ya sean de carácter mercantil o las propias de otro tipo de entidades sin ánimo de lucro, relacionadas con el ocio, esparcimiento, y restauración, así como servicios náuticos.

- *Uso Complementario. Explanadas*.-

  Esta zona se reserva para el estacionamiento de vehículos, no permitiéndose la construcción de nuevas edificaciones.

■ **Uso no portuario compatible.**

Se corresponde con los usos compatibles con los portuarios admitidos en el artículo 16.2 de la ley 21/2007, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, identificados con actividades culturales, deportivas, educativas, recreativas y otras actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos, y que deberán ajustarse al planeamiento urbanístico.

Usos en la lámina de agua

■ Línea de atraque pesquera.-

El frente operativo de las zonas a las que se asigna el uso pesquero se corresponde con línea de atraque para la flota pesquera profesional destinada a la estancia y aprovisionamiento (incluyendo en su caso combustible) de las embarcaciones pesqueras profesionales y las auxiliares de la actividad acuícola, correspondiente a los muelles de ribera y adosados al dique.

■ Lámina de agua de uso recreativo

Se contempla el uso específicamente recreativo de parte de las instalaciones mediante pantalanes para atraque de embarcaciones de recreo en puestos fijos, así como la disposición de línea de atraque de espera.

Con el objeto de garantizar las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, así como alcanzar un aprovechamiento óptimo de la lámina de agua abrigada, el sistema de elementos correspondiente a la configuración final de la dársena recreativa deberá cumplir los siguientes requisitos:

- El recorrido máximo sobre estructuras flotantes quedará limitado a 215 m
- El ancho mínimo de los pantalanes será de 2 m, hasta un máximo de 100 m de longitud, debiendo los elementos flotantes de longitud superior a los 100 m adoptar un ancho mínimo de 2,5 m. La sección del pantalán será constante en toda su longitud.
- Las pasarelas de acceso a los elementos flotantes de longitud superior a 15 m deberán disponer de un ancho mínimo de 1,5 m.
- La embarcación tipo de tamaño mínimo a alojar en puestos de atraque fijos será de eslora no inferior a 6 m.
- Deberá habilitarse algún punto de embarque accesible a las personas con movilidad reducida.

■ Línea de atraque para suministro de combustible

Se dispone en el tramo final del pantalán central, prestando servicio a embarcaciones pesqueras y recreativas.

Utilización del dominio portuario

El dominio público portuario de Chipiona se extiendo sobre una superficie total de 27,8 Ha, correspondiendo cerca de 121.280 m² a superficies terrestres útiles, y el resto a aguas y obras de abrigo, según se recoge en el cuadro adjunto:

DOMINIO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

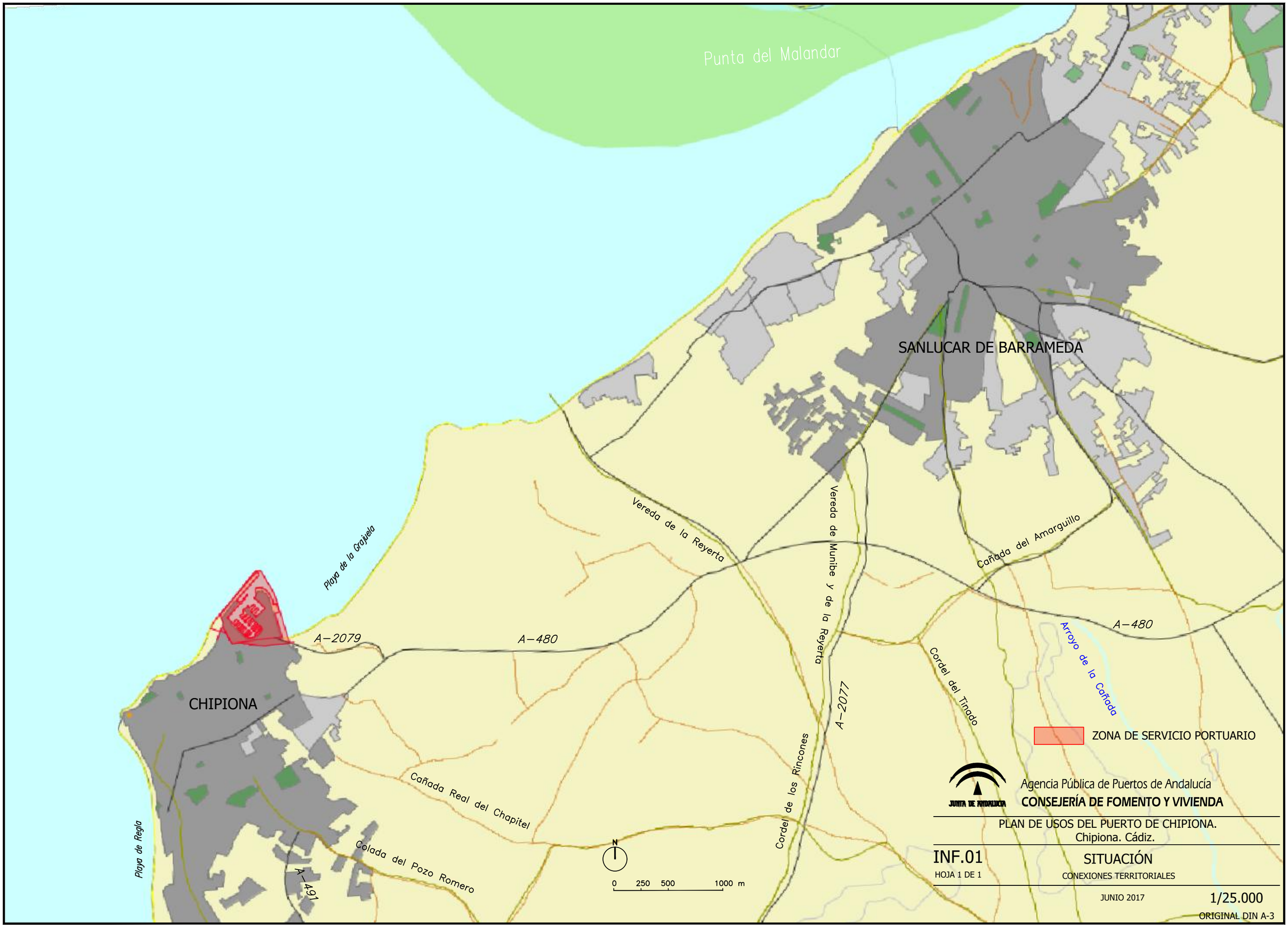
TIPOLOGÍA	SUPERFICIE [m²]	%
SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES	120.300	43,3
OBRAS de ABRIGO	31.427	11,3
AGUAS ABRIGADAS	94.045	33,8
AGUAS NO ABRIGADAS	32.001	11,6
TOTAL	**277.773**	**100,0**

La asignación pormenorizada de usos terrestres realizada sobre las superficies terrestres útiles portuarias implica la distribución recogida en el cuadro adjunto, incluyéndose, además, cerca de 16.400 m² correspondientes a viario estructurante, precisos para materializar las conexiones entre las distintas áreas funcionales portuarias así como con el sistema viario exterior.

SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES. USOS ASIGNADOS

USO	SUPERFICIE [m²]	%
PESQUERO	13.700	11,4
NÁUTICO-RECREATIVO	18.800	15,6
AUXILIAR	31.200	25,9
COMPLEMENTARIO	28.000	23,2
COMPATIBLE	12.200	10,1
VIARIO ESTRUCTURANTE	16.400	13,6
TOTAL	**120.300**	**100,0**

PLANOS


Punta del Malandar
SANLUCAR DE BARRAMEDA
Vereda de la Reyerta
Vereda de Munibe y de la Reyerta
Cañada del Amarguillo
Playa de la Grajuela
A-2079
A-480
A-480
A-2077
Arroyo de la Cañada
Cordel del Tinado
CHIPIONA
Cañada Real del Chapitel
Cordel de los Rincones
Playa de Regla
Colada del Pozo Romero
A-491
N
0 250 500 1000 m
ZONA DE SERVICIO PORTUARIO
JUNTA DE ANDALUCIA
Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
PLAN DE USOS DEL PUERTO DE CHIPIONA.
Chipiona. Cádiz.
INF.01
HOJA 1 DE 1
SITUACIÓN
CONEXIONES TERRITORIALES
JUNIO 2017
1/25.000
ORIGINAL DIN A-3

OCEANO ATLÁNTICO

Río Guadalquivir

Playa de la Jara

Sanlúcar de Barrameda

ZONA DE SERVICIO PORTUARIO

N

0 250 500 1000 m

Playa de la Grajuela

A-480

A-480

A-2001

A-2077

Chipiona

A-2001

Playa de Regla

Agencia Pública de Puertos de Andalucía

JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN DE USOS DEL PUERTO DE CHIPIONA.
Chipiona. Cádiz.

INF.02

HOJA 1 DE 1

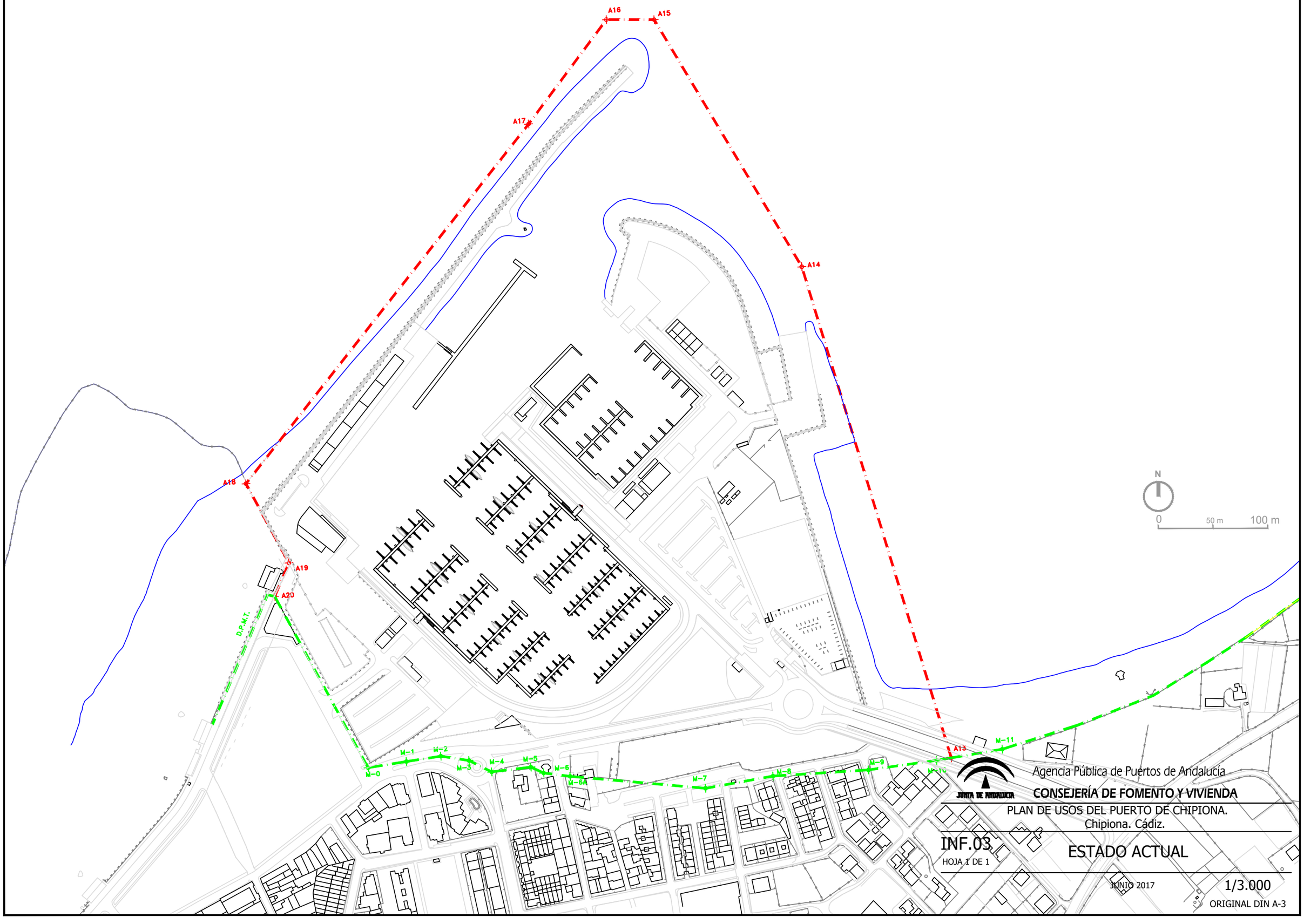
SITUACIÓN

(ORTOFOTO 2013)

JUNIO 2017

1/30.000

ORIGINAL DIN A-3



Agencia Pública de Puertos de Andalucía

JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN DE USOS DEL PUERTO DE CHIPIONA.
Chipiona. Cádiz.

INF.03

HOJA 1 DE 1

ESTADO ACTUAL

JUNIO 2017

1/3.000

ORIGINAL DIN A-3

Agencia Pública de Puertos de Andalucía

JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN DE USOS DEL PUERTO DE CHIPIONA.
Chipiona. Cádiz.

INF.04
HOJA 1 DE 1

ESTADO ACTUAL

ORTOFOTO 2016

JUNIO 2017

1/3.000
ORIGINAL DIN A-3

DELIMITACIÓN del DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

DESLINDE del DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE

USOS

NR	NÁUTICO-RECREATIVO	NRe Naut-Recreativo. Explanadas NRa Naut-Recreativo. Administración y Servicios
PE	PESQUERO	
AU	AUXILIAR	AUe Auxiliar. Explanadas
CO	COMPLEMENTARIO	COp Complementario. Aparcamiento
CE	COMPATIBLE	

LÍNEA de ATRAQUE

- FLOTA RECREATIVA
- FLOTA PESQUERA
- COMBUSTIBLE

N

0 50 m 100 m

Agencia Pública de Puertos de Andalucía

JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN DE USOS DEL PUERTO DE CHIPIONA.
Chipiona. Cádiz.

ORD.01
HOJA 1 DE 1

ORDENACIÓN PROPUESTA
ORTOFOTO 2016

JUNIO 2017

1/3.000
ORIGINAL DIN A-3