



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Documento ambiental estratégico para la evaluación ambiental estratégica del plan de usos del puerto de Chipiona (Cádiz)



Agosto 2017



TECNOAMBIENTE

A TRADEBE COMPANY

ÍNDICE

1	Introducción.....	4
1.1	Antecedentes.....	4
1.2	Contenido.....	5
1.3	Marco jurídico y Procedimiento.....	6
2	Plan de usos del puerto de Chipiona (Cádiz).....	8
2.1	Objetivos de la planificación.....	8
2.2	Alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.....	8
2.2.1	Delimitación Física.....	8
2.2.2	Asignación de usos.....	8
2.3	Desarrollo previsible del plan o programa.....	13
3	Caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.....	15
3.1	Localización.....	16
3.2	Medio Físico.....	16
3.2.1	Climatología.....	16
3.2.2	Ríos.....	17
3.2.3	Geología, Edafología, Relieve y Aguas Subterráneas.....	19
3.3	Paisaje.....	21
3.4	Usos del Suelo.....	21
3.5	Espacios Naturales Protegidos (valores ambientales).....	22
3.5.1	Hábitat de interés comunitario.....	23
3.6	Medio Biótico (vegetación y fauna).....	25
3.6.1	Vegetación.....	25
3.6.2	Fauna.....	27
4	Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.....	30
4.1	Afección al paisaje.....	30
4.2	Alteración del suelo.....	30
4.3	Otras Variables Ambientales.....	31
4.4	Conclusiones.....	34
5	Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.....	35
5.1	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).....	36



5.2	Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA)	37
5.3	Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)	39
5.4	Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz (2011)	40
5.5	Plan General de Ordenación Urbanística del Término Municipal de Chipiona	42
5.6	Plan de protección del corredor litoral de Andalucía	44
5.7	Plan Andaluz de Humedales	45
5.8	Programa de actuaciones de aves de Humedales (PAAH)	46
5.9	Plan de recuperación y conservación de peces e invertebrados de medios acuáticos epicontinentales. (PRCPIE)	47
5.10	Plan de Gestión de la Anguila Europea en España (PGAEE)	47
5.11	Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir (PHDHG). Segundo ciclo de planificación 2015-2021	48
6	La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.	50
7	Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.	50
8	Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.	55
8.1	MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS	55
8.1.1	Medidas protectoras	55
8.1.2	Medidas correctoras	56
9	Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan. ..	58
10	Notas finales y firmas	59

1 INTRODUCCIÓN

El presente trabajo constituye el Documento Ambiental Estratégico (en adelante DAE), del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica del "Plan de usos del puerto de Chipiona (Cádiz)", (en adelante PUPC).

En el DAE se recopila, sintetiza y completa la información ambiental necesaria para iniciar la tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica del PUPC, promovida por la Agencia pública de Puertos de Andalucía (en adelante APPA), ante el Órgano Ambiental correspondiente.

El objetivo del presente documento es el siguiente:

- Solicitar el inicio de la evaluación ambiental simplificada.

1.1 ANTECEDENTES

El Puerto de Chipiona se adscribe a la Junta de Andalucía 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 (1940) y al uso por parte de una pequeña flota artesanal y por los prácticos del puerto de una mínima línea de muelle.

Con motivo del campeonato Mundial de Vela de 1992 se produce la gran transformación de las infraestructuras, consistente en la construcción de un contradique y la formación de dos dársenas. Con ello se mejora de forma sustancial las condiciones de trabajo de la flota pesquera y se crean 364 atraques para la flota de recreo.

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.

Entre los años 1997 y 1998 se prolonga el dique de mar en 100 m para mejorar el abrigo, completándose el espacio portuario actual con la construcción de los edificios de servicios.

En 2002 se redacta el proyecto de delimitación de la zona de servicio del Puerto de Chipiona, con carácter de Plan de Utilización, recogiendo los usos previstos en dominio público. Se tramitó de acuerdo con el artículo 15 de la ley 27/92 de puertos del Estado y de la Marina Mercante. Dicho proyecto obtuvo DIA favorable emitida por la Delegación Provincial de la Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente, informe favorable para la adscripción de los terrenos por parte de la Dirección General de Costas. En 2003 la Directora Gerente de la EPPA aprobó el proyecto de delimitación. Este proyecto visado y firmado se envió a la Dirección General de Costas para la formalización de la adscripción,

pero ésta nunca se firmó. Las determinaciones del proyecto nunca se llegaron a desarrollar.

En 2005 se redacta el Proyecto Básico de ampliación del varadero y nueva dársena pesquera a levante del puerto de Chipiona. Este proyecto implicaba aumentar la adscripción anterior. La Delegación Provincial de la Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente emitió DIA en febrero de 2006. La Dirección General de Costas exigió justificación de la ampliación en varias ocasiones y, aunque se encargó un estudio de viabilidad y análisis de alternativas, hecho por ALATEC en 2008, dada la amplia contestación social y la posición reticente de la Dirección General de Costas, se desestimó dicha ampliación.

En el año 2008 se amplía la dársena interior, llegándose a alcanzar una capacidad para la flota recreativa de 456 atraques, de los cuales se destinan 342 para estancia base y 114 a tránsito.

En 2009 se redacta el documento de avance del Plan de Usos del Puerto de Chipiona. Este documento tiene por objeto establecer la ordenación del recinto del puerto existente, correspondiente al dominio público marítimo-terrestre que ha sido adscrito a la Comunidad Autónoma en virtud del "*acta de adscripción de terrenos de dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma de Andalucía para la construcción del puerto deportivo de Chipiona (Cádiz)*", de fecha 10 de febrero de 1993. De este modo, únicamente se contempla la modificación del actual contorno exterior del recinto portuario para ejecución de obras de ampliación del varadero y para implantación de nueva zona de embarcaciones ligeras, pero siempre dentro de la delimitación actual del dominio público portuario. Dicho documento fue remitido a al órgano ambiental, y éste (la D. Gral. de Desarrollo Sostenible de la C^a de Medio Ambiente) acordó la No Existencia de Efectos Significativos Derivados del Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Chipiona, dado el reducido ámbito territorial del Plan, por lo que no debe ser sometido a al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica. La APPA no avanzó en la tramitación de dicho documento.

1.2 CONTENIDO

Dado que el PUPC se limita al Dominio Público portuario, su alcance se enmarca entre los criterios establecidos en el artículo 36.2 de la Ley 7/2007 modificada, que determina las condiciones para que un plan y programa sea objeto de tramitación ambiental estratégica simplificada:

"Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso de zonas de reducida extensión a nivel municipal."

Es por ello que la información de este documento tiene el alcance previsto en el punto 1 del artículo 39 de la Ley 7/2007 modificada por Decreto-Ley 3/2015, para la evaluación ambiental estratégica simplificada.

A continuación se expone el contenido establecido en la Ley 7/2007 modificada:

"Artículo 39. Procedimiento de la evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico.

1. El promotor de los planes y programas incluidos en el artículo 36 apartado 2, presentará ante el órgano ambiental, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento ambiental estratégico que contendrá, al menos, la siguiente información:

- a) Los objetivos de la planificación.
- b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
- e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.
- f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.
- g) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.
- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.
- j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan."

1.3 MARCO JURÍDICO Y PROCEDIMIENTO

Según establece el artículo 39 de la Ley 7/2007 Modificada, el procedimiento para llevar a cabo la tramitación ambiental es la siguiente:

En el plazo de veinte días hábiles desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, el órgano ambiental podrá resolver sobre su inadmisión por algunas de las siguientes razones:

1.º *Si estimara de modo inequívoco que el plan o programa es manifiestamente inviable por razones ambientales.*

2.º *Si estimara que el documento ambiental estratégico no reúne condiciones de calidad suficientes.*

La resolución de inadmisión justificará las razones por las que se aprecia, y frente a la misma podrán interponerse los recursos legalmente procedentes en vía administrativa y judicial en su caso.

2. El órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento ambiental estratégico y el borrador del plan o programa.

3. El órgano ambiental formulará el informe ambiental estratégico en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción de la solicitud de inicio y de los documentos que la deben acompañar.

El órgano ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación ambiental, resolverá mediante la emisión del informe ambiental estratégico, que podrá determinar qué:

a) El plan o programa debe someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso el órgano ambiental elaborará el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.

b) El plan o programa no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico.

El informe ambiental estratégico, una vez formulado, se remitirá por el órgano ambiental para su publicación en el plazo de 15 días hábiles al Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

En el supuesto previsto en el apartado 3 letra b) el informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan o programa.

Contra el informe ambiental estratégico no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el plan o programa sometido al mismo.

La falta de emisión del informe ambiental estratégico en el plazo establecido en el apartado 3 en ningún caso podrá entenderse que equivale a una evaluación ambiental favorable.

2 PLAN DE USOS DEL PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

2.1 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

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.

2.2 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.

Según establece la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía en su artículo 9, el Plan de Usos deberá recoger:

- a) La delimitación física
- b) La asignación de usos para los diferentes espacios incluidos en la zona de servicios
- c) La justificación de la necesidad o conveniencia de los usos previstos.

2.2.1 DELIMITACIÓN FÍSICA

El Puerto de Chipiona se adscribe a la Junta de Andalucía 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 (1940) y al uso por parte de una pequeña flota artesanal y por los prácticos del puerto de 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 de la cual se plantea su ordenación mediante el presente documento.

2.2.2 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.

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

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 como 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 pantalanés 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 pantalanés 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 extiende 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 [m ²]	%
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

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 [m ²]	%
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

2.3 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA.

El Plan de Usos constituye el instrumento sectorial básico para la ordenación del dominio portuario, correspondiendo a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía su redacción, y a la Consejería de Fomento y Vivienda su aprobación.

La ordenación fijada por el Plan permite la implantación de los distintos elementos precisos para el desarrollo de las operaciones y actividades portuarias, ya sea

directamente por la autoridad portuaria o mediante la participación de terceros a través de títulos de ocupación del dominio portuario.

Según establece la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía en su artículo 12, el sistema general de cada puerto se desarrollará urbanísticamente mediante un Plan Especial de Ordenación que redactará la Agencia Pública de Puertos y que formulará la Consejería competente en materia de Urbanismo, por su carácter supramunicipal, a propuesta de aquella. El Plan de Usos deberá estar aprobado con anterioridad al Plan Especial de Ordenación del Puerto, debiendo ajustarse éste a las determinaciones del citado Plan de Usos.

3 CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ANTES DEL DESARROLLO DEL PLAN O PROGRAMA EN EL ÁMBITO TERRITORIAL AFECTADO

En este apartado se procede a describir la situación del medio ambiente en el entorno del territorio afectado por el Plan. El entorno de la zona de estudio está caracterizado por la presencia del núcleo urbano de Chipiona y por la desembocadura del Guadalquivir. El territorio afectado por el plan no se encuentra de ningún espacio protegido por sus características ambientales, aunque dada su proximidad a la desembocadura del Guadalquivir, los espacios naturales protegidos asociados al mismo se encuentran a unos 7 km del ámbito de aplicación del plan.

Dichos espacios naturales protegidos son:

- Parque Nacional de Doñana
- Parque Natural de Doñana
- Reserva de la Biosfera de Doñana.
- ZEC Bajo Guadalquivir. ES6150019
- ZEPA Doñana. ES0000024
- Humedal de Importancia Internacional (según RAMSAR) Doñana:
- Lugar Patrimonio de la Humanidad "Doñana"



Figura 1.- Espacios Naturales Protegidos en el entorno del ámbito de aplicación del Plan de Usos.

3.1 LOCALIZACIÓN

La zona de estudio se localiza en el suroeste de la península ibérica, en la provincia de Cádiz, en un espacio de relevancia por su cercanía al estuario del Guadalquivir. La masa de agua que la baña es la desembocadura del Guadalquivir.



Figura 2.- Localización del ámbito de aplicación del Plan de Usos del Puerto de Chipiona.

3.2 MEDIO FÍSICO

3.2.1 CLIMATOLOGÍA

El clima en el litoral gaditano se encuadra en el tipo mediterráneo subhúmedo y se caracteriza por un régimen pluviométrico moderado, con totales anuales del orden de 500 mm. La sequía estival, como típico rasgo mediterráneo, se extiende desde el mes de junio hasta septiembre. Las lluvias suelen alcanzar medias máximas en los meses de noviembre, diciembre y enero, aunque su régimen es bastante irregular tanto anual como interanualmente.

Térmicamente, resulta destacable la influencia del mar en las temperaturas: los inviernos son suaves, con temperaturas medias que en el mes más frío (enero) rondan los 11°C. Los veranos son calurosos, aunque no extremos, pues las medias de las máximas no suelen estar por encima de 31°C.

El conjunto de espacios del litoral gaditano constituye un ámbito amplio y diverso, en los que no resulta completamente determinante el régimen local de precipitaciones, debido

al carácter mareal de buena parte del territorio y a la importancia que tienen los procesos hidrogeológicos para las formaciones vegetales.

En cuanto al régimen eólico, los vientos predominantes son los del sureste y oeste.

3.2.2 Ríos

El río Guadalquivir pertenece a la cuenca del Guadalquivir, dentro de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir, perteneciente a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir, aprobado por Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Gadiana y Ebro. Este Real Decreto distingue 4 tipos de masas de agua en la cuenca: ríos (395), lagos (35), aguas de transición (13) y aguas costeras (3).



Figura 3.- Aguas Costeras Naturales de la Demarcación del Guadalquivir (fuente: Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir 2015-2021).

Como se aprecia en la figura anterior, el puerto de Chipiona, ámbito territorial del Plan objeto de estudio, pertenece a la masa de agua costera natural "Pluma del Guadalquivir ES050MSPF014114002". Según el plan hidrológico del Guadalquivir es una masa de agua costera que pertenece al tipo "Aguas costeras atlánticas influenciadas por aportes fluviales", perteneciente al tipo 19 de la IPH (Instrucción de Planificación Hidrológica).

La propia IPH no establece condiciones de referencia para este tipo de masas de agua, por lo que para estas aguas el plan hidrológico establece valores provisionales basados en la normativa vigente. Según se recoge en el anejo 7 del Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir 2015-2021, el estado ecológico de esta masa de agua, según los indicadores biológicos es bueno, el de indicadores físico químicos es muy bueno para las condiciones generales y bueno para los contaminantes específicos (a continuación se muestra el estado ecológico de la masa de agua según se recoge en el Plan Hidrológico).



Figura 4.- Estado ecológico de las masas de agua costeras (fuente: Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir 2015-2021).

3.2.3 GEOLOGÍA, EDAFOLOGÍA, RELIEVE Y AGUAS SUBTERRÁNEAS

Desde un punto de vista geológico, la desembocadura del Guadalquivir y sus inmediaciones se encuentran en una zona de materiales detríticos del cuaternario (Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir 2015-2021).

En cuanto a la litología, se compone de rocas sedimentarias, principalmente arcillas, además de arena, marga, yeso, conglomerado y caliza. Éstas se disponen siguiendo estratos horizontales.

En cuanto a los suelos sobre los que se ubica el puerto, la parte emergida está construida sobre litosuelos, concretamente sobre suelos de relleno antrópico, y sobre las areniscas conglomeradas del plioceno superior y cuaternario, así como las arenas, cantos y conchas de la playa de la cruz.

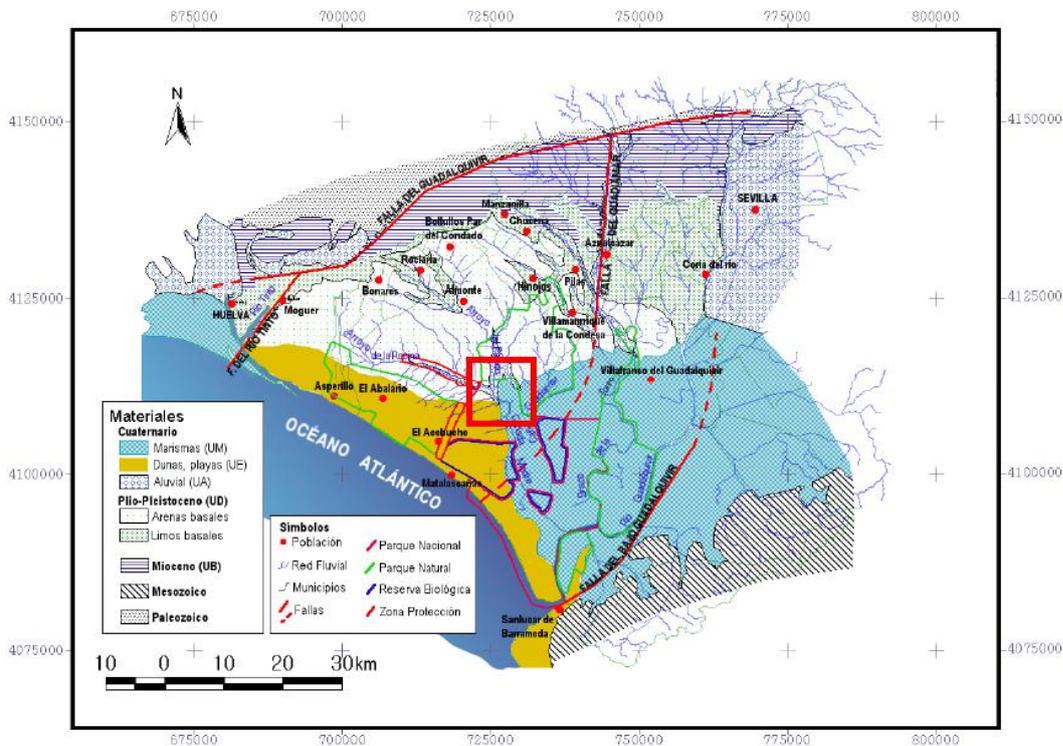


Figura 5.- Mapa geológico del bajo Guadalquivir (fuente: Salvany, 1995 y 2000).

Respecto a las aguas subterráneas, el ámbito del plan se ubica sobre la masa de agua subterránea Sanlúcar - Chipiona - Rota - Puerto de Santa María (código: ES063MSBT000620100) perteneciente a la Demarcación Hidrográfica del Guadalete y Barbate. Según se recoge en el Plan Hidrológico de dicha Demarcación, el estado cuantitativo es bueno, mientras que el estado químico y el global son malos.

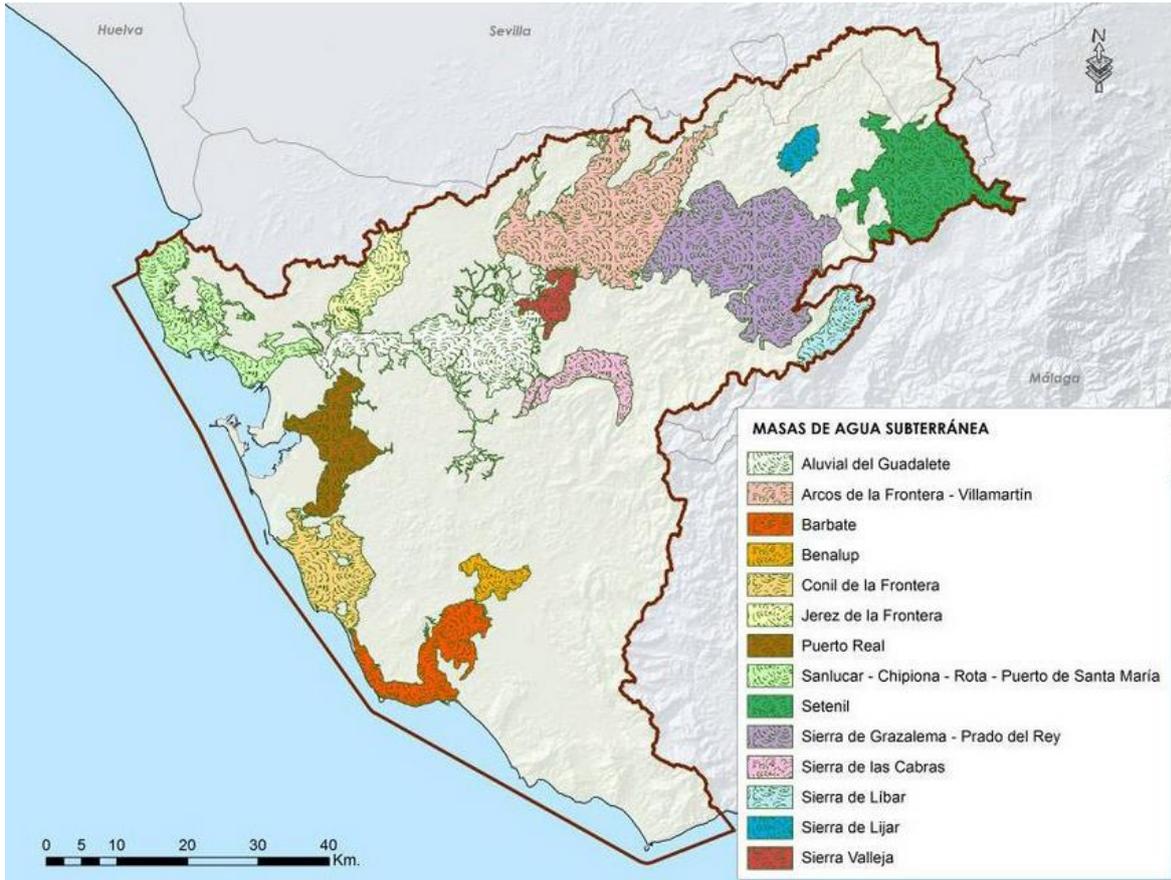


Figura 6.- Masas de aguas subterráneas de la Demarcación Hidrográfica del Guadalete y Barbate (fuente: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio).

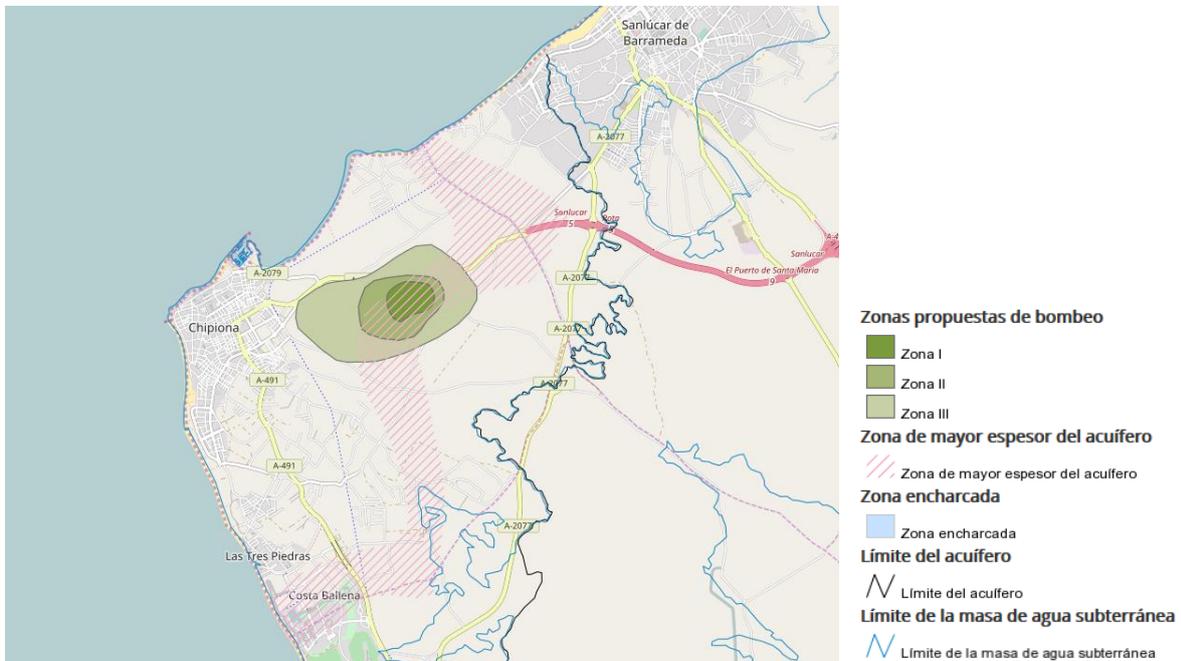


Figura 7.- Detalle de la masa de agua subterránea Sanlúcar – Chipiona – Rota - Puerto de Santa María (fuente: visor REDIAM).

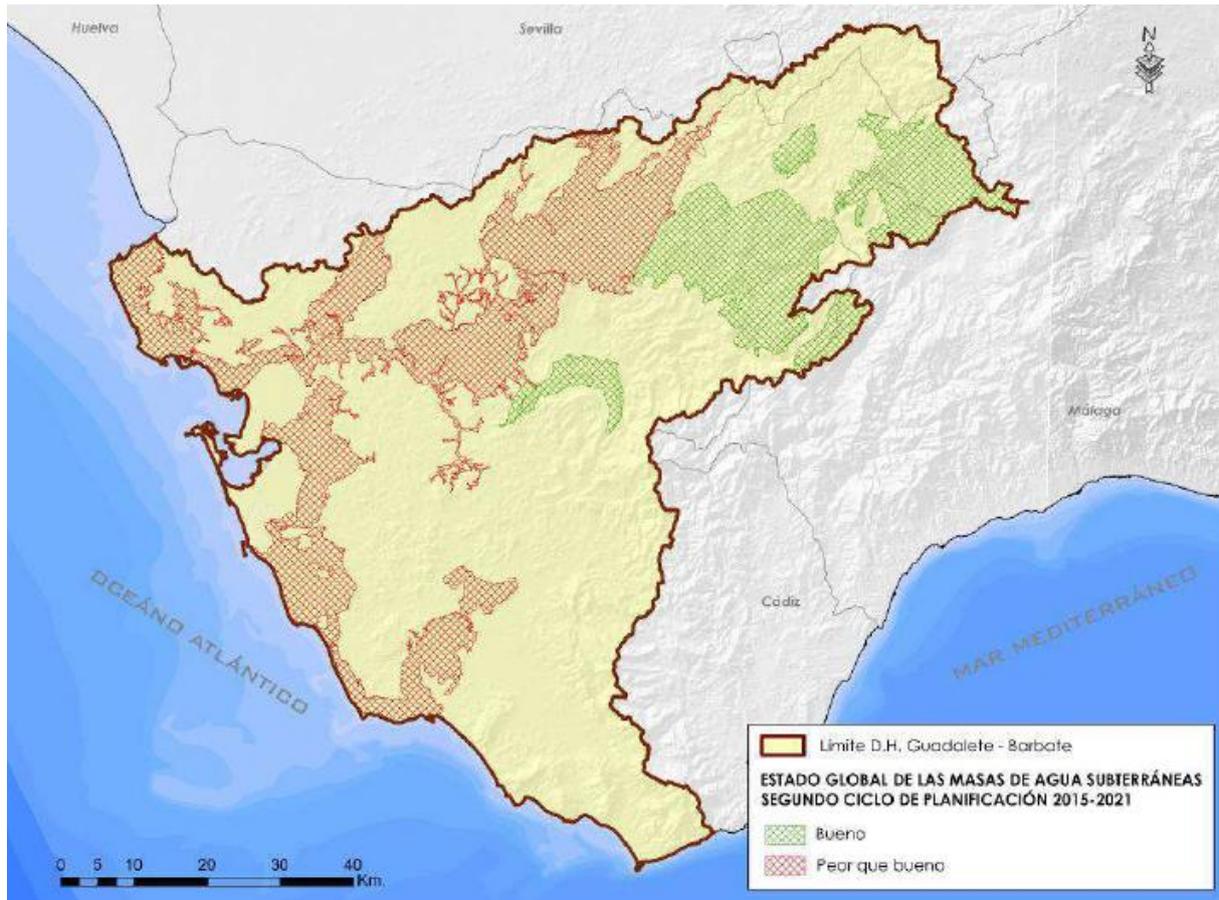


Figura 8.- Estado global de la masa de agua subterránea Sanlúcar – Chipiona – Rota - Puerto de Santa María (fuente: Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica Guadalete – Barbate, 2015-2021).

3.3 PAISAJE

El paisaje es considerado, según la Estrategia de Paisaje de Andalucía, como un capital territorial, un servicio suministrado por el capital natural y un valor cultural, importante para el desarrollo de la Comunidad Autónoma.

El ámbito de la zona de estudio se identifican dos tipos de áreas paisajísticas, dentro de la categoría litoral: costas bajas y arenosas y costas con campiñas costeras. El ámbito inmediato del puerto tiene baja calidad y baja fragilidad visual, puesto que se encuentra en el núcleo urbano. Al noreste del puerto, en la zona de la playa y acantilado de Montijo la calidad visual y la fragilidad son altas.

3.4 USOS DEL SUELO

Según se recoge en el Estudio Ambiental Estratégico de la Revisión parcial del P.G.O.U. referida al Suelo No Urbanizable del término municipal de Chipiona (Ayuntamiento de Chipiona, 2016), los usos predominantes en el territorio son los agrícolas, en concreto los cultivos protegidos bajo plástico, seguidos de los de secano y regadío. Estos

aprovechamientos dominan tanto los terrenos de campiña como los de albariza presentes en las zonas más elevadas de la localidad. Este uso se ve favorecido por la presencia del importante acuífero Sanlúcar-Chipiona-Rota.

El desarrollo urbano viene también condicionado por el uso turístico intensivo del litoral, de gran relevancia en época estival. El espacio portuario está sujeto al Plan Especial 2, estando la playa y acantilado de Montijo sujetos al Plan Especial 1, todo el puerto linda con suelo urbano.

3.5 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS (VALORES AMBIENTALES)

Tal y como se ha mencionado anteriormente, el ámbito de actuación del plan no se ubica dentro de ningún espacio natural protegido, y el fundamento del mismo es la delimitación normativa de las actividades actualmente existentes en el puerto, sin realizar ninguna modificación sustancial de los usos existentes. El Espacio Natural Protegido más cercano es la ZEPA Doñana, cuyo límite más cercano está a 4,9 km, mientras que el ZEC Bajo Guadalquivir está a 8,2 km. Teniendo en cuenta que el PUPC no implica la ocupación de la lámina de agua ni la modificación de los contornos del puerto, es descartable la afección sobre los ENP cercanos, por lo que no se realiza una descripción detallada de dichos espacios. El puerto de Chipiona existe, en su configuración actual, desde 1991, por lo que lleva conviviendo más de 25 años con el Parque Nacional de Doñana.

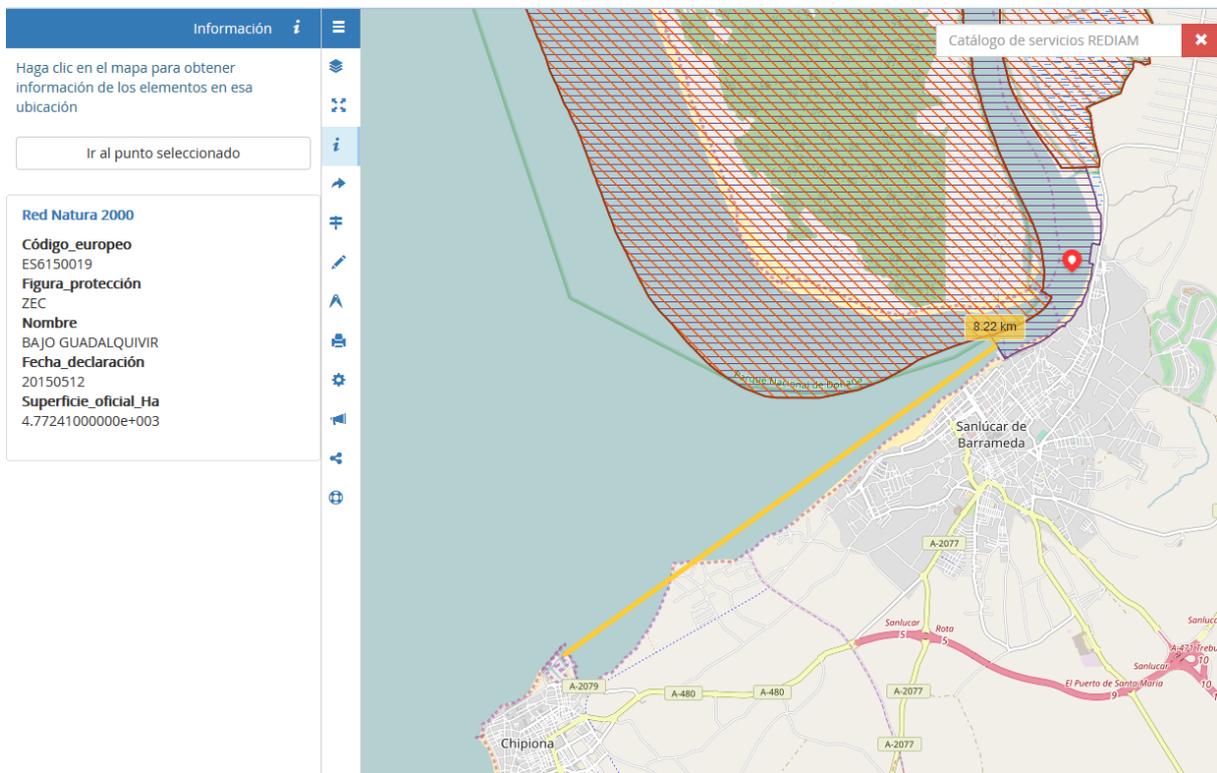


Figura 9.- Distancia desde el ámbito de aplicación del Plan hasta la ZEC “Bajo Guadalquivir” (fuente: visor REDIAM).

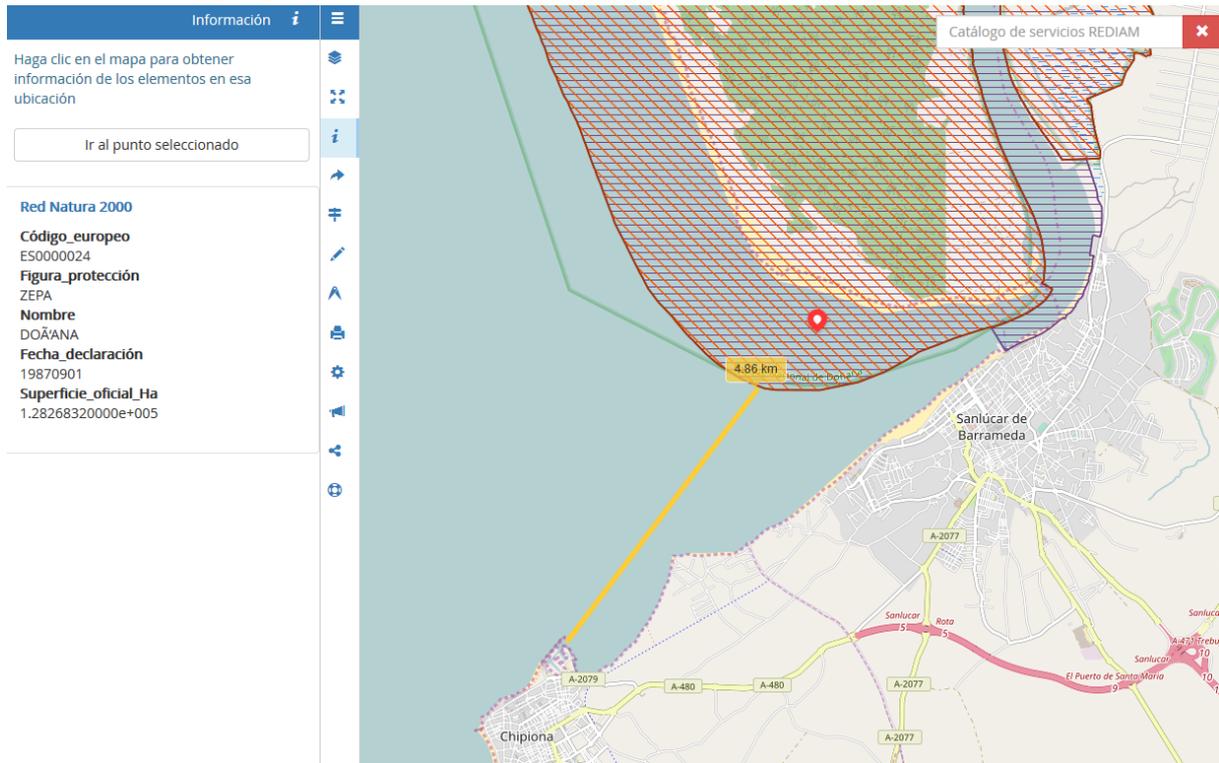


Figura 10.- Distancia desde el ámbito de aplicación del Plan hasta la ZEPA "Doñana" (fuente: visor REDIAM).

3.5.1 HÁBITAT DE INTERÉS COMUNITARIO

En cuanto a los hábitats de interés comunitario (HIC) presentes en el entorno, el más cercano es el HIC 1130 "Estuarios", que, como se observa en la siguiente figura, se encuentra a más de 4 km.

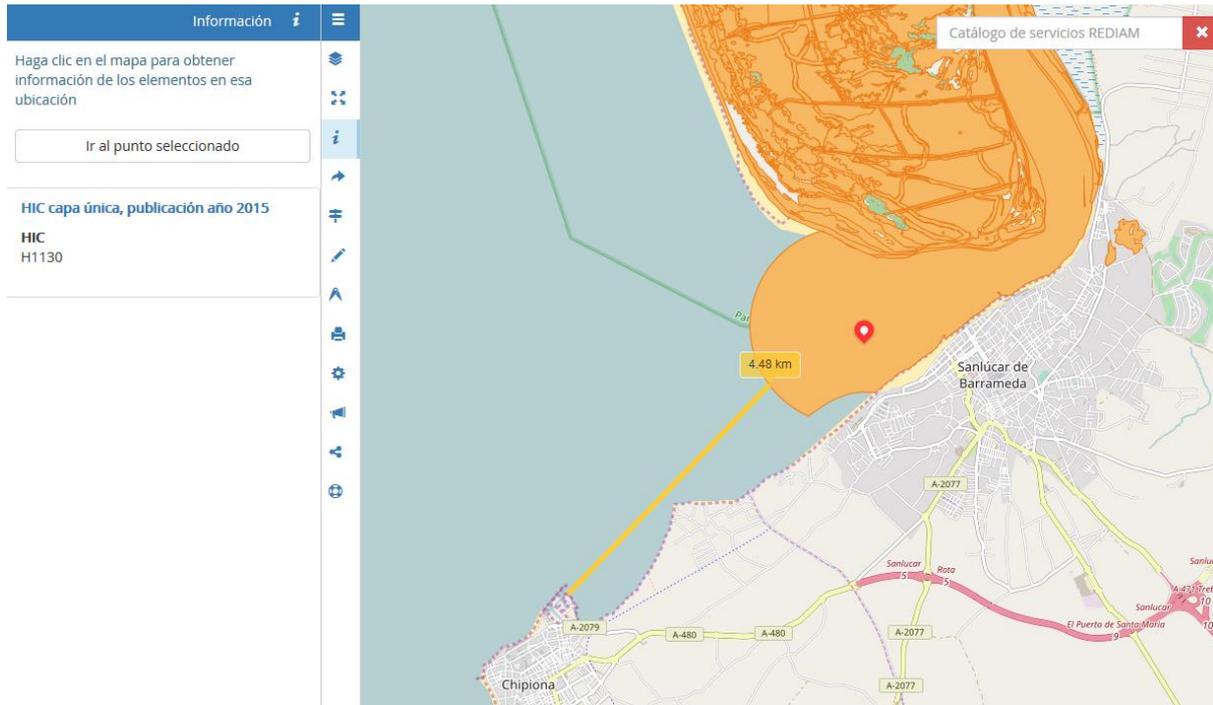


Figura 11.- Distancia desde el ámbito de aplicación del Plan hasta el HIC 1130 “Estuarios” (fuente: visor REDIAM).

Este tipo de hábitat, según se recoge en el Manual de interpretación de los hábitats de la Unión Europea (EUR25, abril 2003) se define como: “Parte final de un valle fluvial, sujeto a las mareas y que se extiende a partir del límite de las aguas salobres. Los estuarios fluviales son sistemas costeros donde, contrariamente a las bahías y golfos, generalmente hay una influencia substancial del agua dulce. La mezcla de agua dulce y salada y la reducción de la corriente causan la deposición de sedimentos finos que, a menudo, forman extensas llanuras intermareales de arena y fango. En los casos donde las corrientes fluviales dominan sobre las mareales los sedimentos se depositan para formar un delta a la desembocadura del estuario. Las desembocaduras fluviales del Báltico, consideradas un subtipo de estuario, son de agua salobre y no tienen marea, y presentan grandes zonas húmedas con vegetación helofítica y acuática en zonas someras”.

La ficha del hábitat, publicada en 2009, propone la siguiente distribución del hábitat 1130 por región biogeográfica, dentro de la Red Natura 2000 y para todo el territorio nacional:

Región biogeográfica	Superficie ocupada por el hábitat	Superficie incluida en el LIC	
		(ha)	(%)
Alpina	-	-	-
Atlántica	5.810,31	2.492,75	42,90
Macaronésica	-	-	-
Mediterránea	-	-	-
TOTAL	5.810,31	2.492,75	42,90

Tabla 1. Distribución del hábitat 1130 en el territorio nacional

La distribución del hábitat 1130 por comunidades autónomas muestra que en Andalucía el porcentaje de la superficie ocupada por el ecosistema respecto a la superficie total de su área de distribución a nivel nacional se desconoce, aunque el porcentaje del número de LICs con presencia significativa del hábitat respecto al total de LICs propuestos por la comunidad en la región biogeográfica es del 66,66%. En cuanto a la riqueza, no se ha encontrado información disponible al respecto.

Los requerimientos ecológicos necesarios para garantizar su adecuado estado de conservación son los siguientes:

- *Régimen mareal*: mesomareal bajo (1-3 m)
- Estratificación de la columna de agua: moderada
- Temperatura: elevada
- *Salinidad media*: moderada (polihalinos)
- *Hidrodinámica*: predominio de los pulsos de marea
- Proporción de área intermareal: pequeña
- *Profundidad*: someros (<15 m)
- *Sustrato*: predominio de sedimentos finos

3.6 MEDIO BIÓTICO (VEGETACIÓN Y FAUNA)

3.6.1 VEGETACIÓN

En lo que a la vegetación potencial se refiere, la zona de estudio pertenece al piso termomediterráneo (Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Guadalquivir 2015-2021) y se encuentra en la Provincia Gaditano-Onubo-Algarviense, concretamente, se encuadra en el sector Onubense Litoral, que abarca desde la margen izquierda y desembocadura del río Guadalquivir hasta las proximidades de Cádiz (http://www.dipucadiz.es/desarrollo_sostenible/medio-natural/Vegetacin).

Tal y como se recoge en el WMS de Vegetación Potencial de la REDIAM (Junta de Andalucía), el puerto linda con dos series de vegetación potencial (OQs y Psa), habiendo una tercera serie tierra adentro (SmQr):

- Serie OQs: Serie termomediterránea gaditano-onubo-algarviense y tingitana seco-subhúmedo-subhúmeda sabulícola del alcornoque (*Quercus suber*): Oleo-*Querceto suberis* S.
- Psa: Geoserie edafoixerófila litoral psamófila termomediterránea mediterráneo-iberoatlántica.
- SmQr: Serie termomediterránea, bética, algarviense y mauritánica, seco-subhúmeda, basófila de la encina (*Quercus rotundifolia*): *Smilaco mauritanicae-Querceto rotundifoliae* S. Faciación típica.



Figura 12.- Series de vegetación potencial (fuente: WMS de la REDIAM).

En cuanto a la vegetación real, en la zona colindante al puerto, perteneciente al núcleo urbano, la única vegetación existente es vegetación formada por especies antropófilas, especies plantadas por el ser humano a modo ornamental y de escaso valor ambiental. En cuanto a la zona de la playa y acantilado de Montijo, según se recoge en el Estudio Ambiental Estratégico de la Revisión parcial del P.G.O.U. referida al Suelo No Urbanizable del término municipal de Chipiona (Ayuntamiento de Chipiona, 2016), la vegetación existente pertenece a las formaciones siguientes:

- Retamal, tomillar y cañaveral.
- Invasiones de *Carpobrotus spp.*
- Asociación *Cytiso grandiflorí-Retametum monospermae*.

Las especies presentes son:

- *Retama monosperma*, (Retama blanca)
- *Pistacia lentiscus* (lentisco)
- *Arundo donax* (caña)
- *Phragmites australis* (carrizo)
- *Thymus carnosus* (tomillo carnososo)
- *Ammophila arenaria* subsp. *Amndinacea* (barrón)
- *Pancratium maritimum* (azucena marina)
- *Elymus farctus*

- *Eryngium maritimum*
- *Helicrisum picardii*
- *Euphorbia paralias*
- *Othantus marítimus*
- *Artemisia críthmifolia*
- *Armería pungens*
- *A. velutina*
- *Crucianella marítima*
- *Linaria lamarkii*
- *Helicrisum picardii*
- *Carpobrotus accinaciformis*
- *C.edulis* (uña de león)

En las aguas y fondos litorales circundantes al ámbito del plan, y según el Estudio Ambiental Estratégico de la Revisión parcial del P.G.O.U. referida al Suelo No Urbanizable del término municipal de Chipiona (Ayuntamiento de Chipiona, 2016), la vegetación existente es la siguiente.

- *Fitoplancton*
- *Enteromorpha spp*
- *Ulva lactuca*, lechuga de mar
- *Codium spp.*
- *Cladostephus verticillatus*
- *Fucus vesiculosas*
- *Halopteris scoparia*
- *Padina pavonia*
- *Halurus equisetifolius*
- *Coralina spp.*
- *Chondria dasyphilla*
- *Lithothamnium sp.*
- *Halarachnion ligulatum*

3.6.2 FAUNA

En cuanto a la fauna existente en dicha zona, en ese mismo EAE de la revisión parcial del PGOU de Chipiona, indica que las especies son:

REPTILES:

- *Chamaeleo chamaeleon* (camaleón común)
- *Acanthodactylus ervthrurus* (lagartija colirroja)
- *Chalcides bedriaaai* (eslizón ibérico)

AVES:

- *Gasterida cristata* (cogujada común)
- *Upupa epops* (abubilla)
- *Larus spp.* (gaviotas)
- *Cisticola iuncidis* (buitrón)
- *Saxicola torauata* (tarabilla común)

- *Svlvia melanoceohala* (curruca cabecinegra)

En las aguas y fondos litorales circundantes al ámbito del plan, y según el Estudio Ambiental Estratégico de la Revisión parcial del P.G.O.U. referida al Suelo No Urbanizable del término municipal de Chipiona (Ayuntamiento de Chipiona, 2016), la fauna existente es la siguiente.

- ZOOPLANCTON
- CNIDARIOS
 - o *Rhizostoma ocyopus*, aguamala
- ANÉLIDOS Poliquetos:
 - o *Arenicola marina*
 - o *Nereis diversicolor*, miñoca
 - o *Eulalia veridis*
- ECHIURIDOS:
 - o *Bonellia veridis*
- MOLUSCOS
 - o *Solen marginatus*, muergo
 - o *Chamalea gallina*
 - o *Astraea rugosa*, peonza
 - o *Octopus vulgaris*, pulpo
 - o *Crassostrea angulata*, ostión
 - o *Murex brandaris*, canaula
 - o *Monodonta turbinata*, burgaillo
 - o *Patella caerulea*, lapa
 - o *Octopus vulgaris*, pulpo
- CRUSTÁCEOS:
 - o *Chtamalus spp.*, balanos
 - o *Upogebis deltaura*, cigalita
 - o *Palaemonetes varians*, camarón
 - o *Carcinus maenas*, coñeta
 - o *Pachygrapsus marmoratus*
 - o *Eriphia verrucosa*, cangrejo moro
- EQUINODERMOS:
 - o *Paracentrotus lividus*, erizo
 - o *Cocinasterias tenuispina*, estrella de mar
 - o *Holoturia tubulosa*, cohombro
- PECES
 - o *Solea solea*, lenguado
 - o *Bothus maximus*, rodaballo
 - o *Trachinus draco*, pez araña
 - o *Dicentrarchus labrax*, robalo
 - o *D. punctatus*, baila
 - o *Mujil spp.*, lisas
 - o *Diplodus spp.*, sargos
 - o *Sparus spp*, dorada, urta, pargo
 - o *Sarpa salpa*, salema
 - o *Muraena helena*, morena
 - o *Serióla dumerili*, pez limón

- *Labrus spp.*, bodiones
 - *Scorpaena spp.*, rascados
 - *Blennius spp.*,
 - *Gobius spp.*, gobios
- AVES
- *Larus spp.*, gaviotas
 - *Charadrius dubius*. chorlitejo chico
 - *Ch. hiaticula*, chorlitejo grande
 - *Ch. Alexandrinus*, chorlitejo patinegro
 - *Haematopus ostraleus*, ostrero
 - *Himantopus / wnanfoPüs*, cigüeñuela.
 - *Numenius arauata*, zarapito real
 - *N. ohaeopus*, zarapito trinador
 - *Arenaria Interpres*. vuelvepedras
 - *Sterna albifrons*. Charrancito
 - *S. sandvicensis*, charrán patinegro
 - *Pandion haliaetus*, águila pescadora.

4 LOS EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y, SI PROCEDE, SU CUANTIFICACIÓN.

Como se ha podido observar en el apartado anterior, en el diseño de las diferentes alternativas, así como en la selección final, se han tenido en consideración criterios ambientales influyendo en la selección final de una manera muy significativa.

En general, desde el punto de vista ambiental, el hecho de que no se ocupe más frente costero ni se haga una modificación de los usos actualmente en desarrollo, la aprobación del plan no tiene, a priori efectos ambientales significativos.

No obstante, los factores ambientales que presentan un mayor grado de afectación a causa de las actuaciones contempladas en el Plan de Usos son las siguientes:

- Afección al paisaje por modificación de las superficies y construcción de edificios.
- Alteración del suelo por asfaltado de nuevas zonas.
- Otras variables ambientales.

Se trata de efectos menores comunes en cualquier actuación de infraestructura.

A continuación se expone una descripción somera de las características de las principales variables ambientales que pueden verse afectadas por el Plan de Usos.

4.1 AFECCIÓN AL PAISAJE

Tal y como se ha indicado, el paisaje de la zona con la que linda el puerto tiene baja calidad y baja fragilidad, puesto que se trata del entramado urbano del municipio. Al Noreste del puerto sí existe una unidad de mayor calidad fragilidad, como son la playa y acantilados de Montijo. El plan contempla la modificación de alguna superficie de suelo (actualmente como relleno o descampado pasa a estar pavimentada o asfaltada) y la construcción de algún edificio de poca altura.

Teniendo en cuenta esto, se puede afirmar que la afección sobre el paisaje no será significativa, puesto que no implica alteraciones sobre la tipología de elementos ya presentes en el puerto, no modificando por lo tanto el entorno.

4.2 ALTERACIÓN DEL SUELO

Algunas superficies actualmente de relleno sin asfaltar pasarán a estar asfaltadas o pavimentadas, tal y como se muestra en la siguiente figura. Sin embargo, dado que el suelo se trata de material de relleno portuario, tiene muy baja calidad, por lo que la afección es no significativa.



Figura 13.- Zonas que pasarán a estar pavimentadas con la aplicación del nuevo plan de usos.

4.3 OTRAS VARIABLES AMBIENTALES

En este apartado se consideran otras variables tales como la calidad del aire, la biodiversidad marina, el consumo de recursos naturales, la socio economía o el patrimonio. El impacto sobre ellas no se considera de entidad como para que sean consideradas individualmente, por lo que se presentan a continuación una reflexión general para aquéllas.

Es muy relevante, en este sentido, referir que la planificación propuesta no implica un incremento de las actividades pesquera y/o náutica-recreativa ni del número de embarcaciones que en la actualidad hace uso del puerto. Tampoco conllevará ampliación de infraestructuras y equipamientos al servicio de la flota pesquera y/o recreativa. Uno de los fundamentos de la redacción del Plan de Usos, en una instalación que lleva varias décadas funcionando, es responder a lo establecido en el art. 9 de la Ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía (BOJA núm. 253 de 27/12/07) y hacerse con un instrumento de ordenamiento, el Plan de Usos, inexistente hasta la fecha y de acuerdo al marco legal y el de desarrollo portuario establecidos por la Agencia Pública de Andalucía.

En la misma línea, si se comparan la distribución de usos actual con la propuesta (véase ilustraciones) se detecta que no hay ampliación de la Zona de Servicio Portuario, sino que en ésta se asignan ciertas explanadas a los usos complementarios, auxiliar y

compatibles. **Éstos darán lugar a la aparición de algunos los siguientes elementos, no habiéndose definido aún, porque no procede en esta etapa de planificación, los que finalmente vayan a ejecutarse:**

- Uso auxiliar: área técnica, rampas, rampas armadas, naves y talleres, punto limpio, puntos de suministro de combustible y explanadas auxiliares de reserva.
- Uso complementario: restaurantes y establecimientos de esparcimiento, parking y terrazas.
- Compatible: complemento de líneas de atraque para pantalanes fijos y en espera y los pesqueros de los muelles de ribera y adosados al dique, así como línea de atraque para el suministro de combustible.



Figura 14.- Distribución de usos del Plan actual

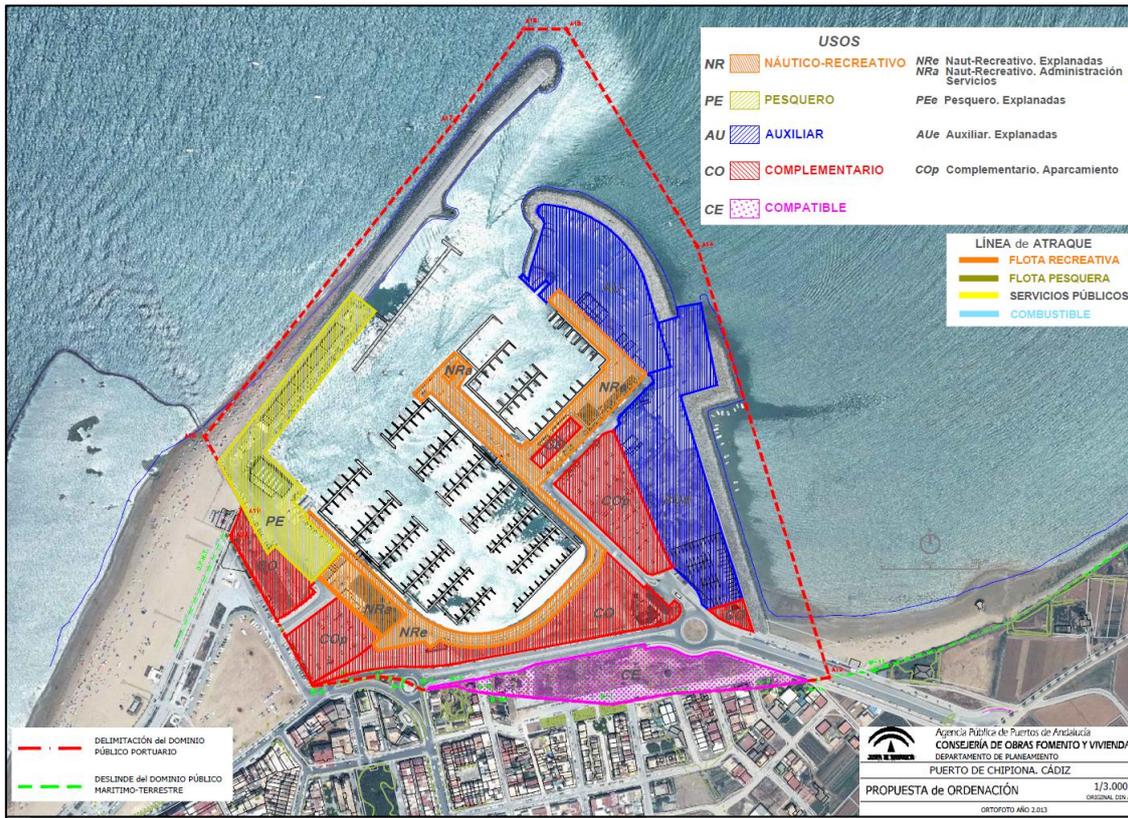


Figura 15.- Distribución de usos con la modificación del Plan de Usos actual

Así, teniendo en cuenta los aspectos comentados y, sobre todo, la inconcreción en cuanto al tipo de servicios /elementos que finalmente se instalarán en cada área, lo que sí puede afirmarse es que en el puerto de Chipiona ya se producen la actividad pesquera y la náutico-recreativa, con servicios asociados, de forma que tienen lugar impactos tales como emisiones atmosféricas de los barcos, producción de residuos, peligrosos y no peligrosos, consumo de recursos naturales (agua y energía), etc. que van a mantenerse. Estas afecciones se seguirán produciendo si se materializara el Plan de Usos con la misma magnitud e intensidad, al no preverse ningún incremento de actividad ni del número de barcos del puerto, sino un documento que ordena lo ya existente.

Con todo ello, en relación a las emisiones de la navegación (gaseosas y sonoras), éstas seguirán produciéndose con la misma entidad. El consumo de recursos, por su parte, podría incrementarse pero en baja proporción debido a la creación de naves, oficinas, talleres, posible restaurante, etc., que precisarán básicamente agua y electricidad para su suministro pero en cantidades insignificantes y necesarias. Por otra parte, estos consumos tienen lugar en la actualidad porque los barcos necesitan mantenimientos y los usuarios oferta de servicios, recreativa y de esparcimiento, consumidora de recursos. Además, si se construyen nuevos edificios para albergar actividades complementarias y dotacionales la localización de las parcelas, actualmente vacantes, de desarrollo de los nuevos usos, en el núcleo urbano de Chipiona, y su adyacencia a la trama urbana hace que esos posibles efectos queden absorbidos en el entorno y formando parte de los actuales.

Finalmente, el hecho de que la planificación se efectúe sobre la parte terrestre de la instalación portuaria y el no incremento de las actividades pesqueras, náutico-recreativas y otros usos programados hace que pueda descartarse cualquier efecto sobre la biodiversidad marina.

En cuanto a los aspectos socioeconómicos, aunque se mejora la utilidad y aprovechamiento para ciertas zonas (las zonas que se pavimentan y en las que se mejora su aprovechamiento), el efecto positivo sobre la socioeconomía es poco significativo.

El plan no tiene efecto alguno sobre el medio cultural.

4.4 CONCLUSIONES

En conclusión, se puede decir que el presente documento recopila todos aquellos aspectos necesarios para que el órgano ambiental evalúe el grado de afección del Plan de usos del Puerto de Chipiona.

La evaluación efectuada ha tenido presente que la planificación propuesta no implica un incremento de las actividades pesquera y/o náutica-recreativa ni del número de embarcaciones que en la actualidad hace uso del puerto. Tampoco conllevará ampliación de infraestructuras y equipamientos al servicio de la flota pesquera y/o recreativa.

Los principales efectos negativos sobre el medio, derivados de la ejecución del presente Plan, se producirán sobre el paisaje y la calidad del suelo, por la construcción de edificios y la alteración de la cobertura del suelo por asfaltado del terreno. Estos efectos pueden considerarse de intensidad muy baja, y compatibles con el medio receptor.

Los principales efectos positivos derivan del aprovechamiento de ciertas superficies actualmente en desuso (creación de nuevos aparcamientos), la ordenación de la actividad náutico-portuaria de la zona, zona de estancia de caravanas y mejoras en las instalaciones portuarias y la restauración de zonas degradadas. A todo esto hay que añadir que los citados efectos son permanentes en el tiempo.

Por todo esto, debe dejarse constancia de que el citado plan no presenta vectores de impacto negativo significativos que puedan suponer un riesgo manifiesto sobre la calidad del aire, el consumo de recursos, la generación de residuos, la conservación de los ecosistemas, la salud humana y calidad de vida ni sobre el patrimonio cultural del lugar, estimándose plenamente compatible con el medio receptor en los términos en los que ha sido definido.

5 LOS EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.

La planificación de un puerto no puede realizarse de forma aislada de la del territorio en que se ubica, sino que ha de hacerse de una forma integrada con aquél.

En el plan de usos del puerto de Chipiona se han tenido en cuenta los condicionantes impuestos por la planificación heredada y planificación vigente; así como su influencia sobre:

1. Elementos estratégicos del territorio
Que incluyan aquellos de carácter dotacional, así como equipamientos. Y diversas infraestructuras de transporte y comunicación, entre otras.
2. Planificación sectorial implicada.
3. Planificación territorial.

Consecuentemente, para la elaboración del Plan de usos del puerto de Chipiona se hace necesaria la consideración de los diversos planes de ordenación del territorio, existentes y planes de desarrollo urbano del Municipio de Chipiona, y correspondientemente sus aspectos ambientales.

Por otra parte, el puerto forma parte de las cadenas logísticas y de transporte en las que se integra. A tal efecto, su desarrollo se verá condicionado por lo establecido en los planes sectoriales de transporte, que pueden adquirir rangos que van desde lo local a lo supranacional.

En este epígrafe solo se hace referencia a la planificación sectorial y territorial que tiene una incidencia expresa y concreta sobre el ámbito del presente Plan. No se hace referencia a planes o programas que, si bien forman parte del marco estratégico que orienta la gestión de los espacios portuarios, no recogen actuaciones concretas para el ámbito del Plan, sino otras de carácter general y de aplicación a un ámbito de actuación regional o subregional.

Para el caso del Puerto de Chipiona, estos planes son los siguientes:

5.1 PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT)

El PEIT pretende establecer un marco regional y eficiente para el sistema de transporte a medio y largo plazo. Se aprobó en Diciembre de 2004 y se encuentra actualmente en periodo de revisión y actualización a la situación actual del país.

Los cuatro objetivos generales del PEIT son:

- Mejorar la eficiencia del sistema
- Fortalecer la cohesión social y territorial
- Contribuir a la sostenibilidad general del sistema
- Impulsar el desarrollo económico y la competitividad

Para llegar a estos objetivos se proponen una serie de actuaciones en todos los campos del transporte: sistema de transporte por carretera, sistema ferroviario, transporte marítimo y puertos, transporte aéreo y aeropuertos, transporte intermodal de mercancías y de viajeros, transporte urbano y metropolitano y finalmente, innovación en el transporte.

El PEIT establece tres fases para llevar a cabo las actuaciones propuestas:

- 2005-2008: Establecer las bases del cambio. Completar el desarrollo del sistema de transporte y la vertebración del territorio, asegurando la funcionalidad de las actuaciones y compromisos en marcha, crear las alternativas modales y técnicas que posibiliten la disociación y mejorar el comportamiento ambiental del sector.
- 2009-2012: Avanzar en la integración intermodal. Consolidar las tendencias de cambio modal y establecer las bases para la disminución de la elasticidad de la demanda de transporte respecto del crecimiento económico.
- 2013-2020: Avanzar en la construcción de un sistema integrado de transporte. Finalizar el proceso de integración de los objetivos medioambientales y de desarrollo sostenible en el sector del transporte.

El PEIT establece unas directrices clave que deberán ser tenidas en cuenta por los planes específicos de cada sector del transporte. En concreto, el PEIT marca unos objetivos y líneas de actuación que deberían ser apuntados de una manera directa en el Plan Sectorial del Transporte Marítimo y Puertos que recogerá el marco estratégico del sistema portuario de interés general elaborado por Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias:

- Actuaciones en infraestructuras portuarias, desarrolladas a partir de la revisión del marco estratégico del sistema portuario, y orientadas hacia la mejora de la competitividad del sistema portuario de interés general.
- Autopistas del Mar: actuaciones orientadas hacia el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia
- Accesos terrestres: actuaciones encaminadas a la mejora de los accesos terrestres a los puertos
- Actuaciones no infraestructurales: subdivididas en cuatro grupos, pretenden proporcionar el marco regulatorio, sostenible y seguro, para el buen fin del Plan Sectorial:
 - o Desarrollos normativos
 - o Integración local y nacional
 - o Servicios de Seguridad Marítima y Salvamento
 - o Protección del medio ambiente marino y lucha contra la contaminación
- Servicios de transporte marítimo: actuaciones orientadas a la normalización y la facilitación del desarrollo de los servicios prestados por los operadores del sistema del transporte marítimo.

Desde una perspectiva ambiental el Plan de usos del Puerto de Chipiona no colisiona con las directrices y principios del PEIT, siendo un elemento orientado en el mismo sentido y con el mismo ánimo de ordenar y optimizar las infraestructuras y el transporte.

5.2 PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA (PISTA)

El PISTA 2020 es una revisión del PISTA 2007 su estructura, y revisa sus contenidos, añadiendo algunas cuestiones.

El PISTA establece que el sistema portuario andaluz ha experimentado un notable desarrollo en las tres últimas décadas, acometiéndose un gran esfuerzo inversor posibilitado por la disponibilidad de fondos europeos, de tal modo que se ha ido conformado una red funcional de instalaciones pesqueras y recreativas que permite, en la mayoría de los casos, la prestación del servicio en adecuadas condiciones operativas, quedando únicamente aspectos de carácter puntual por completar.

Para alcanzar los objetivos en materia portuaria que corresponden a la Consejería de Fomento y Vivienda, cabe diferenciar intervenciones en tres grandes ejes de actuación: desarrollo portuario, conservación y mantenimiento de instalaciones portuarias, y relación puerto-ciudad.

Las intervenciones que signifiquen la puesta en servicio de nuevas infraestructuras y equipamientos para flota, tripulaciones, viajeros y usuarios en general del dominio público portuario, permitiendo completar el desarrollo portuario, responden a cuatro líneas de actuación: actividad pesquera, actividad náutico-recreativa, áreas técnicas, y tráfico comercial y de pasajeros.

Actividad pesquera

Para dar continuidad al adecuado desarrollo de la actividad pesquera resulta necesario completar infraestructuras y servicios de modo puntual en algunos puertos y adaptar instalaciones a las transformaciones del sector profesional que se están produciendo en algunas zonas.

Actividad náutico-recreativa

Se impone el ajuste de la oferta de puestos de atraque a la realidad de la demanda social, optimizando las infraestructuras, equipamientos y espacios del dominio público portuario puestos a disposición de los usuarios náutico-recreativo, incluyendo la optimización del uso de los espacios portuarios existentes mediante reordenación o traslado de actividades.

Áreas técnicas

El apoyo a las actividades industriales asociadas a la construcción constituye objetivo estratégico por su potencialidad en la creación de tejido industrial que propicie la generación de riqueza y empleo, dinamizando y diversificando la economía local, prestándose especial importancia al cumplimiento de la Estrategia Europa 2020, en lo que a los criterios de ahorro y eficiencia energética se refiere.

Las actuaciones propuestas son:

- Completar y adaptar las infraestructuras, medios y servicios de las áreas técnicas, a través de remodelación de explanadas y edificios, implantación de nuevas áreas técnicas, y establecimiento de campos de fondeos específicos.
- Desarrollo de marinas secas a través de la implantación de recintos regulados y mediante flexibilización en el régimen de operación de las áreas técnicas, diferenciando la zona activa donde se llevan a cabo las operaciones de mayor especialización, y que deben estar sometidas a fuerte restricción de acceso, del resto de explanadas donde pueden realizarse tareas de mantenimiento o almacenaje con menor nivel de control.

Tráfico comercial y de pasajeros

Del mismo modo, el transporte público marítimo de viajeros, ya sea de carácter regular o ligado a actividades turísticas, constituye en muchas ocasiones una alternativa sostenible a otros modos y rutas que registran alta congestión, por lo que resulta necesaria su potenciación, mejorando las condiciones de seguridad, comodidad y puntualidad del servicio, así como infraestructuras y equipamientos.

Por último el PISTA establece la necesidad de conservación y mantenimiento de instalaciones portuarias:

Accesibilidad marítima

La mayor parte de los puertos autonómicos sitúan sus bocanas en zonas activas de la dinámica de las playas adyacentes, precisando de actuaciones periódicas para el mantenimiento de calados que consumen gran parte del esfuerzo inversor de la administración portuaria. Con el objeto de garantizar el acceso marítimo a las instalaciones portuarias en adecuadas condiciones de seguridad y operatividad para la flota, se impone avanzar en una gestión integrada para la mejora de la eficiencia en el mantenimiento de los canales de acceso y la conservación de playas adyacentes, transitando definitivamente desde el carácter extraordinario de las actuaciones hacia la programación de una gestión integrada de la unidad morfológica costera.

Mantenimiento de infraestructuras y superestructuras

Las actuaciones de conservación y mantenimiento de las infraestructuras, instalaciones y equipamientos portuarios deben cobrar especial relevancia en los próximos años, atendiendo al proceso de configuración en el tiempo del sistema portuario autonómico, con el objeto de garantizar la plena operatividad y adecuada custodia del patrimonio público.

Desde una perspectiva ambiental el Plan de Usos del Puerto de Chipiona, no sólo no colisiona con las directrices y principios del PISTA, sino que además contribuye a su desarrollo de forma evidente ya que contribuye al mantenimiento, adaptación y desarrollo íntegro de las infraestructuras, medios y servicios portuarios.

5.3 PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (POTA)

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, marca un hito en el esfuerzo de los sucesivos Gobiernos andaluces para consolidar en Andalucía la ordenación del territorio como una función pública, de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma y estrictamente al servicio del interés general. Gracias a este esfuerzo, iniciado en 1986 con la propuesta del Sistema de Ciudades y siempre atento a valorizar uno de los principales activos del territorio andaluz, como es la distribución equilibrada de sus ciudades y pueblos, Andalucía es hoy una región sin graves disparidades territoriales de desarrollo.

Estrategias y prioridades territoriales del Sistema Portuario

El Sistema Portuario debe lograr una organización del conjunto de puertos comerciales, pesqueros y deportivos como un sistema integrado y coordinado, conjuntamente con la red ferroviaria y viaria de alta capacidad y la red de Áreas de Transporte de Mercancías. Ello supone implicar a la totalidad de las autoridades portuarias y a las instituciones autonómicas y estatales corresponsables en estas materias, en la planificación del transporte de Andalucía, basado en los siguientes contenidos:

- a. Creación de un marco legal propio en relación con el Sistema Portuario de Andalucía.

- b. Asignación del nivel jerárquico y de las estrategias de complementariedad a tener en cuenta en cada puerto dentro del sistema, mediante el análisis del sistema portuario regional, de sus niveles de integración y coordinación interior y, de las funciones a desempeñar como tal en el sistema portuario español y europeo.
- c. Determinación de las funciones de los puertos y de las demandas territoriales y urbanísticas que el desarrollo de aquéllas plantea, estableciendo criterios para la adecuada integración de las infraestructuras portuarias en la planificación urbanística y territorial, y que permitan la gestión económica sostenible de las mismas.
- d. Medidas para la potenciación del conjunto de puertos comerciales, y en especial del Puerto de la Bahía de Algeciras como nodo de primer nivel para el tráfico marítimo internacional y de su articulación con el resto de Andalucía.
- e. Establecimiento de una estrategia coordinada y con una visión prospectiva, sobre las funciones de los puertos andaluces en relación con el sistema portuario mediterráneo, en especial de Ceuta y Melilla y Magreb, y Atlántico (Islas Canarias).
- f. Establecimiento de modos concretos de participación de la Comunidad Autónoma en el desarrollo de funciones propias de su competencia en los Puertos de Interés General.
- g. Potenciación de las funciones comerciales, turísticas y económicas de los puertos pesqueros y de recreo sobre los ámbitos territoriales y urbanos en que se ubican.**
- h. Mejora de la oferta de atraques de los puertos náuticos deportivos andaluces, dando prioridad a las actuaciones sobre las infraestructuras existentes.
- i. El establecimiento, reestructuración o ampliación de nuevos puertos deportivos deberán estar comprendidos en una estrategia regional que justifique, estructure y valore el conjunto de impactos acumulados del sistema portuario náutico-deportivo.

La puesta en marcha del nuevo plan de usos del puerto de Chipiona conlleva el desarrollo del punto g y por lo tanto, no colisiona con las directrices y principios del POTA al contribuir con su desarrollo.

5.4 PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA COSTA NOROESTE DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ (2011)

El Decreto 95/2011 de 19 de abril, aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz. (Boja nº 97 de 19 de mayo de 2011).

El ámbito territorial de este plan abarca 360 km², situándose en la margen izquierda de la desembocadura del Guadalquivir, en el espacio comprendido entre el río, el litoral y el corredor de transportes Sevilla - Bahía de Cádiz. A continuación se muestra el ámbito del mismo.

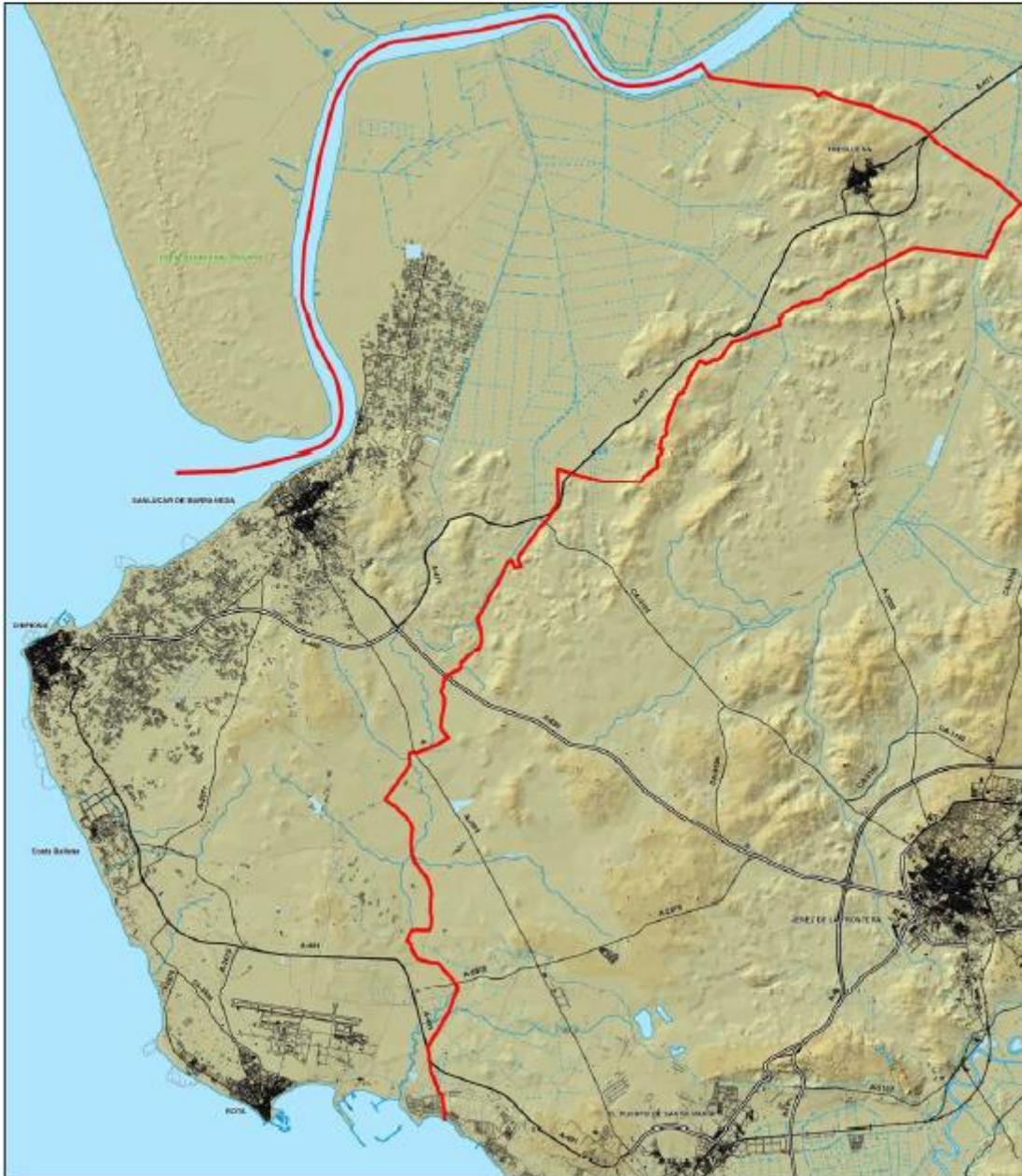


Figura 16.- Ámbito de aplicación del POT de la Costa Noroeste de la Provincia de Cádiz.

Los objetivos del plan son:

- Integrar ordenadamente la Costa Noroeste en el sistema urbano de la Bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera y mejorar su articulación interna.
- Reforzar y articular el espacio turístico
- Ordenar territorialmente el complejo productivo de la agricultura y compatibilizarlo con el desarrollo urbano-turístico.
- Poner en valor los espacios marismes y proteger el litoral.

La estrategia del plan para desarrollar esta ordenación se basa en lo siguiente:

- a) La integración del ámbito en el marco de la Bahía de Cádiz y la mejora de su posición relativa en Andalucía mediante su inserción en los grandes ejes viarios y en los modos colectivos ferroviario y aeroportuario.
- b) La apuesta por el desarrollo en red de su sistema urbano, propiciando la distribución de las dotaciones públicas de carácter supramunicipal de forma equilibrada entre los núcleos principales del ámbito y la reducción de la movilidad y el incremento de la accesibilidad entre los mismos.
- c) La contribución a la ordenación urbanística de los diseminados y parcelaciones urbanísticas mediante la adopción de criterios que permitan a los municipios su resolución mediante el planeamiento urbanístico, reduciendo los efectos pernicioso sobre el medio ambiente (consumo excesivo de suelo, contaminación, incremento de los consumos energéticos etc.)
- d) La potenciación del uso turístico, tratando de contribuir a la mejora de la calidad de la oferta turística e incrementar la presencia de los alojamientos reglados y de las actividades recreativas complementarias.
- e) El fortalecimiento del sector agrícola, mediante las acciones de orden territorial que permitan reducir los conflictos por el uso del suelo con otras actividades y la localización ordenada de las actividades de transformación.
- f) La contribución a la recualificación del eje litoral, que permita un desarrollo más ordenado del mismo, favoreciendo su acceso, esponjamiento y la dotación de los equipos necesarios para su mejor uso y disfrute.**
- g) La valorización y protección del patrimonio territorial (natural, ambiental, paisajístico y cultural) mediante las medidas que permitan su conservación y a la vez pongan en valor y uso en favor de la población del ámbito, del fortalecimiento de su identidad territorial y como recurso que contribuya al desarrollo socioeconómico.

La puesta en marcha del nuevo plan de usos del puerto de Chipiona conlleva el desarrollo del punto f) y por lo tanto, no colisiona con las directrices y principios de este POT al contribuir con su desarrollo.

5.5 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE CHIPIONA

En la revisión parcial del PGOU de Chipiona en 2016, el Puerto pertenece al Plan Especial 2, lindando con suelo urbano hacia el sur, y con sistema general al Oeste (playa de Cruz del Mar) y al Este (playa y acantilado de Montijo), tal y como se ve en la siguiente figura.

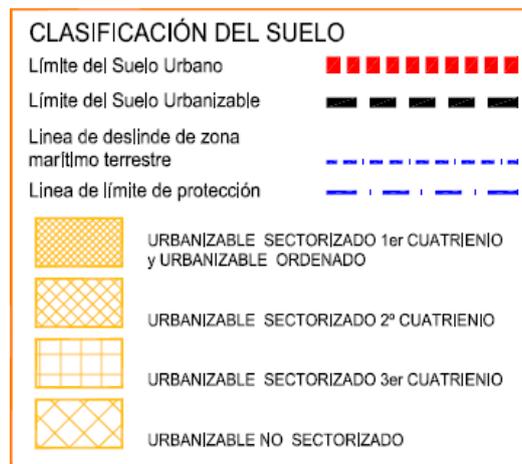
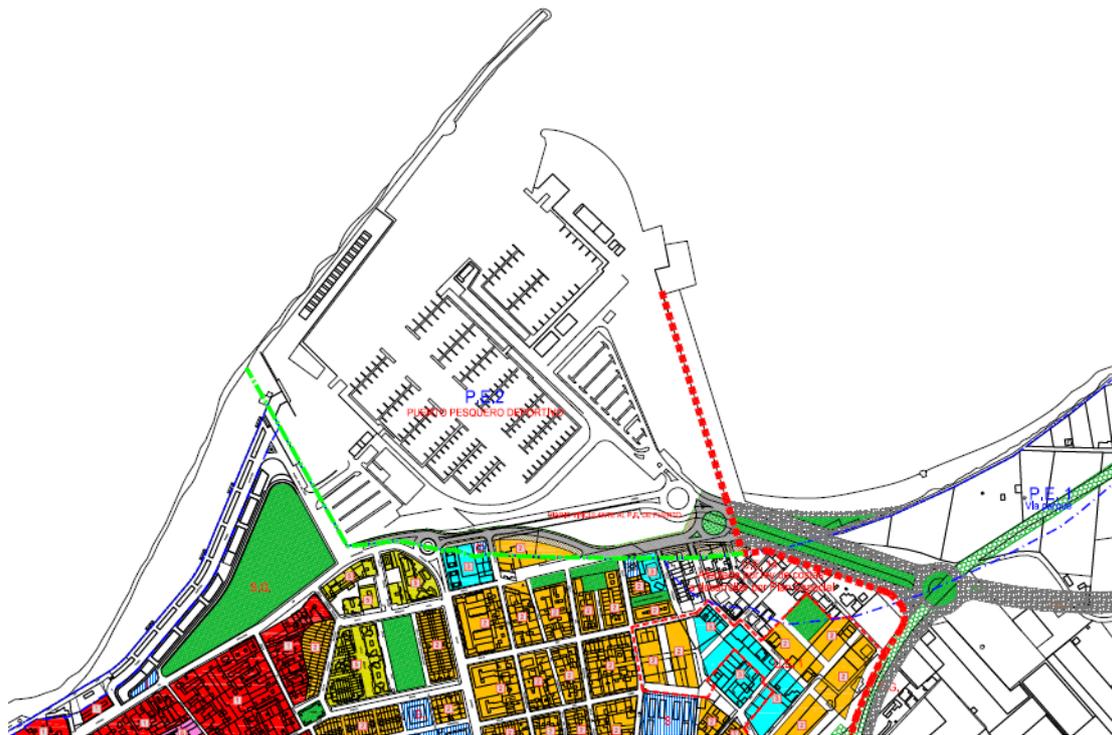


Figura 17.- Clasificación del suelo de la revisión parcial del PGOU de Chipiona en 2016.

El Plan de Usos del Puerto de Chipiona no contempla actuaciones fuera de la zona delimitada como Plan Especial en el PGOU, por lo que su coherencia con el PGOU es completa en este aspecto.

También hay que destacar que en la modificación del PGOU de Chipiona en 2005, el Puerto Deportivo se considera de gran trascendencia para el desarrollo urbano del municipio, por lo que considera necesaria la remodelación del área cercana, impulsando la creación de apartamentos (en la zona periférica del mismo) y zonas de ocio (éstas dentro del recinto portuario), de forma que se configure como un auténtico Puerto Deportivo. También prevé, la creación de un acceso rodado independiente que estructure toda la zona que está creciendo de forma anárquica hasta la vía del ferrocarril.

5.6 PLAN DE PROTECCIÓN DEL CORREDOR LITORAL DE ANDALUCÍA

El Plan de Protección del Corredor del Litoral se aprobó por el Consejo de Gobierno mediante el Decreto 141/2015, de 26 de Mayo, y se publicó en el BOJA el 20 de julio de 2015.

El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía persigue conservar y destacar los valores del litoral andaluz, espacio muy tensionado por presiones urbanísticas, industriales, etc.

Este Plan viene a completar la ordenación establecida por los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional en la zona costera. Estos planes subregionales, elaborados a lo largo de una década, han establecido el modelo de ordenación del litoral de cada ámbito costero, los criterios de ordenación de los principales sistemas territoriales, la protección de los espacios y los recursos más valiosos por sus valores naturales, culturales o paisajísticos, y las determinaciones básicas sobre las infraestructuras y servicios de carácter supramunicipal.

El Plan de Protección del Corredor Litoral establece medidas para evitar la consolidación de nuevas barreras urbanas entre los espacios interiores y los costeros; favorecer la biodiversidad a través de la continuidad de ambos, y armonizar la regulación del Suelo No Urbanizable en los municipios costeros.

Las zonas de aplicación del PPCLA se muestran a continuación, situándose a cierta distancia del Plan de usos del puerto de Ayamonte, por lo que no existirían incompatibilidades entre ambos planes.

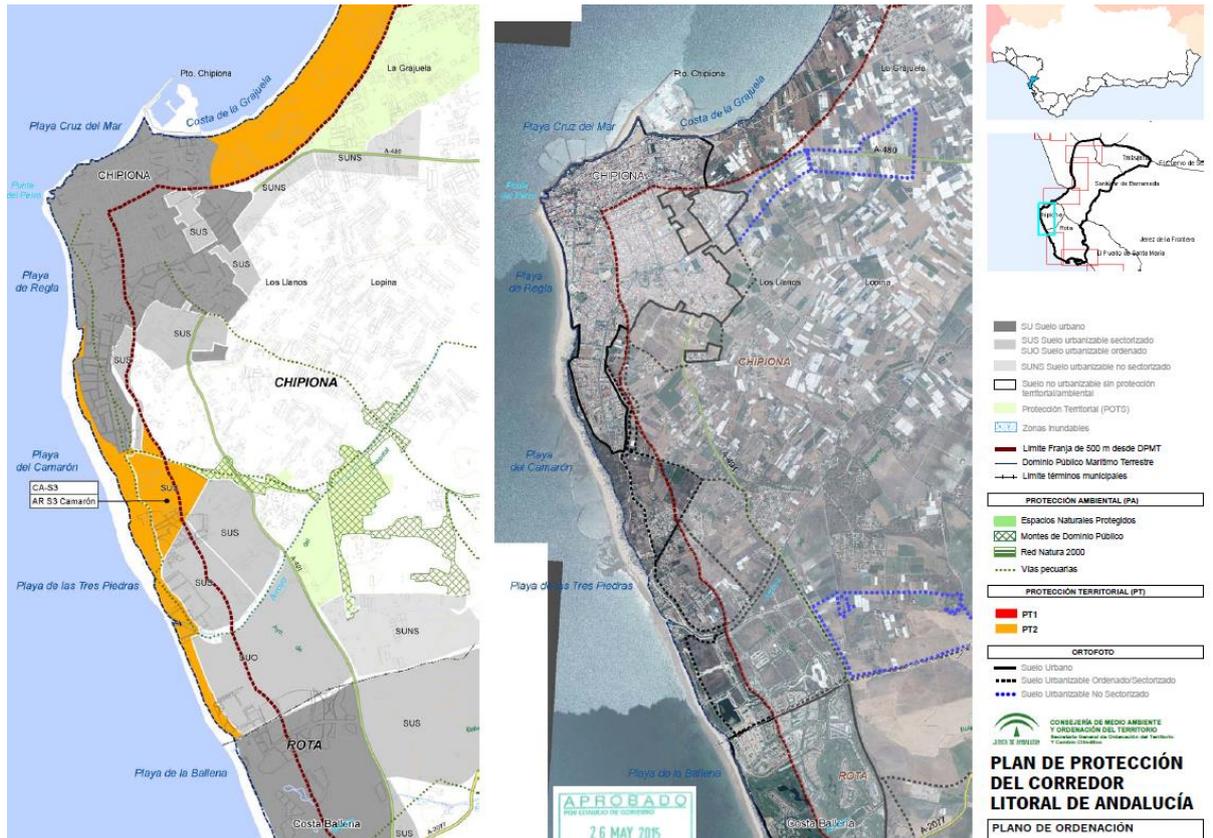


Figura 18.- Plano de ordenación del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía en la zona de estudio.

5.7 PLAN ANDALUZ DE HUMEDALES

El PAH es un documento elaborado en la Consejería en el que han participado científicos y técnicos vinculados profesionalmente a las zonas húmedas y a la gestión de especies amenazadas. Dicho documento fue aprobado mediante la Resolución de 4/11/2002, de la Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales.

En el ámbito del plan de usos del puerto de Chipiona no se ubica ningún humedal del inventario abierto de los humedales de Andalucía, siendo el más cercano el Parque Nacional de Doñana.

Entre los objetivos básicos del PAH se encuentra "Asegurar la conservación de todos los humedales incluidos en el inventario abierto de los humedales de Andalucía mediante su protección, aunque sean de propiedad privada.

No se esperan afecciones derivadas del plan de usos del puerto sobre aquellos espacios ubicados en el ámbito de dicho plan y fuera de éste por las limitaciones espaciales de su desarrollo. Tampoco se espera, como se ha visto en apartados anteriores, afecciones sobre las Marismas de Isla Cristinas (incluidas en el ámbito del plan de usos del puerto), por lo que no existen incompatibilidades entre el PAH y el plan de usos.

5.8 PROGRAMA DE ACTUACIONES DE AVES DE HUMEDALES (PAAH)

La Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad aprobada en Acuerdo de Consejo de Gobierno el 27 de septiembre de 2011 establece como uno de sus objetivos implementar un marco instrumental adecuado para acometer el objeto de frenar la pérdida de biodiversidad. En este sentido establece la necesidad de aprobar y desarrollar los planes de recuperación y conservación, así como los Programas de Actuación derivados de los mismos.

En el Consejo de Gobierno de aprobó el Plan de Recuperación y Conservación de Aves de Humedales (Acuerdo del 13 de marzo de 2012 del Consejo de Gobierno), por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos) que incluye a siete especies en peligro de extinción (avetoro común, cerceta pardilla, porrón pardo, malvasía cabeciblanca, focha moruna, fumarel común y garcilla cangrejera) y una especie vulnerable (águila pescadora) según el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Ley 8/2003, de 28 de octubre).

Como se ve en el plano siguiente, el ámbito del Plan de Usos del Puerto de Chipiona, está fuera del ámbito del Programa de actuaciones de aves de humedales.

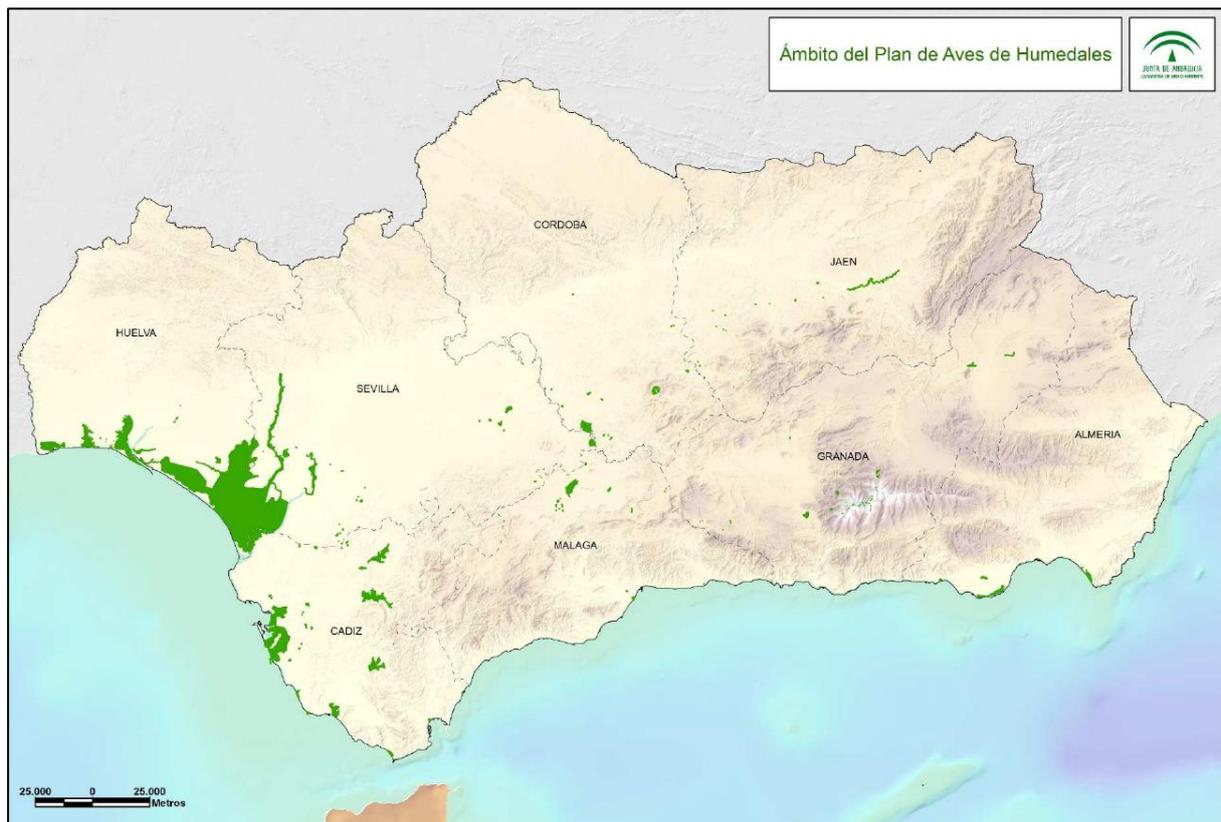


Figura 19.- Ámbito de aplicación del programa de actuaciones de aves de humedales.

La finalidad del Plan de recuperación consiste en conseguir poblaciones sostenibles de las especies que se incluyen con el objeto de que puedan ser retiradas del Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.

Dado que los ámbitos de aplicación de los dos planes no se solapan, no existen incompatibilidades entre el PAAH y el plan de usos.

5.9 PLAN DE RECUPERACIÓN Y CONSERVACIÓN DE PECES E INVERTEBRADOS DE MEDIOS ACUÁTICOS EPICONTINENTALES. (PRCPIE)

La Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad aprobada en Acuerdo de Consejo de Gobierno el 27 de septiembre de 2011 establece como uno de sus objetivos implementar un marco instrumental adecuado para acometer el objeto de frenar la pérdida de biodiversidad. En este sentido establece la necesidad de aprobar y desarrollar los planes de recuperación y conservación, así como los Programas de Actuación derivados de los mismos.

El Consejo de Gobierno aprobó el Plan de Recuperación y Conservación de Peces e Invertebrados de Medios Acuáticos Epicontinentales (Acuerdo de 13 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos) que incluye a ocho especies en peligro de extinción (*Aphanius iberus*, *Aphanius baeticus*, *Acipenser sturio*, *Petromyzon Marinus*, *Anaocypris hispanica*, *Macromia splendens*, *Iberocypris palaciosi* y *Austropotamobius pallipes*) y seis especies vulnerables (*Leuctra bidula*, *Orculella bulgarica*, *Salaria fluviatilis*, *Oxygastra curtisii*, *Gomphus graslinii*, *Unio gibbus* y *Unio tumidiformis*) según el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Ley 8/2003, de 28 de octubre de flora y fauna silvestres).

El Acuerdo de 13 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno, establece que los Planes de Recuperación y Conservación serán ejecutados mediante Programas de Actuación, que concretarán en el tiempo y el espacio las actuaciones necesarias para el desarrollo de las medidas previstas en los correspondientes Planes.

Entre la fauna presente en la zona de estudio se incluyen varias especies de peces propios de aguas marinas. Es muy dudosa la presencia de *Petromyzon marinus* (con la construcción de la presa de Alcalá del Río). Descartándose la presencia de las demás especies incluidas en el PRCPIE.

Por estos motivos no se esperan incompatibilidades entre el citado plan de usos del puerto de Chipiona y el PRCPIE.

5.10 PLAN DE GESTIÓN DE LA ANGUILA EUROPEA EN ESPAÑA (PGAEE)

Aprobado mediante Decisión de la Comisión el 1 de octubre de 2010. Este documento tiene como origen el Reglamento (CE) Nº 1100/2007 del Consejo de 18 de septiembre de 2007 por el que se establecen medidas para la recuperación de la población de anguila europea. En su Artículo 1 apartado primero dice: "El presente Reglamento establece el marco necesario para la protección y la explotación sostenible de la población de anguila

europea de la especie *Anguilla anguilla* en aguas comunitarias, en las lagunas costeras, en los estuarios, y en los ríos y aguas interiores que comunican con ríos de los Estados miembros que vierten sus aguas en las zonas CIEM III, IV, VI, VII, VIII y IX, o en el Mar Mediterráneo”.

La distribución de esta especie incluye el río Guadiana y su desembocadura.

MEDIDAS DE GESTIÓN DEL PLAN

El Reglamento 1100/2007 en su artículo 2 apartado 8 dice que los planes de gestión de la anguila podrán incluir, entre otras, las siguientes medidas:

1. Reducción de la actividad pesquera comercial.
2. Restricción de la pesca deportiva.
3. Medidas de repoblación.
4. Medidas estructurales para hacer los ríos transitables y mejorar los hábitats fluviales, junto con otras medidas ambientales.
5. Transporte de anguilas europeas desde aguas interiores a otras desde las que puedan escapar libremente al Mar de los Sargazos.
6. Lucha contra los depredadores.
7. Desconexión temporal de las turbinas de producción hidroeléctrica.
8. Medidas relativas a la acuicultura.

Ninguna de estas medidas interaccionan con el plan de usos del puerto de Chipiona ya que la ejecución de éste no supone merma alguna en la transitabilidad del río Guadalquivir Guadiana y sus caños de marea, por lo que no se esperan incompatibilidades entre el citado plan de usos y el PGAE.

5.11 PLAN HIDROLÓGICO DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR (PHDHG). SEGUNDO CICLO DE PLANIFICACIÓN 2015-2021.

La planificación hidrológica es un requerimiento legal que se establece con los objetivos generales (Art.40 del Texto refundido de la Ley de Aguas) de conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación, la satisfacción de las demandas de agua y el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial. Estos objetivos han de alcanzarse incrementando las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.

Para la consecución de los objetivos, la planificación hidrológica se guiará por criterios de sostenibilidad en el uso del agua mediante la gestión integrada y la protección a largo plazo de los recursos hídricos, prevención del deterioro del estado de las aguas, protección y mejora del medio acuático y de los ecosistemas acuáticos y reducción de la contaminación. Asimismo, la planificación hidrológica contribuirá a paliar los efectos de las inundaciones y sequías.

Con objeto de cumplir con los objetivos señalados y bajo esos criterios, el proceso de planificación hidrológica se constituye en varias etapas:

- I) Documentos Iniciales. Elaboración del "*Programa, calendario y fórmulas de consulta*", el "*Estudio general de la demarcación*" y el "*Proyecto de participación pública*". En estos documentos se recogen un primer diagnóstico del estado de las masas de agua en la demarcación, se exponen los calendarios y procedimientos a seguir durante el proceso de planificación y se incluyen los pasos para hacer efectiva la participación pública.
- II) Esquema de Temas Importantes (ETI). Elaboración del documento que contiene la descripción y valoración de los principales problemas, actuales y previsibles, de la demarcación relacionados con el agua, así como las posibles alternativas de actuación.
- III) Proyecto de Plan Hidrológico y su aprobación. Documento que establecerá los objetivos y líneas estratégicas para la gestión del agua y del medioambiente hídrico de la demarcación. Además, deberá coordinar e integrar los planes y actuaciones con otros planes y estrategias sectoriales. Al igual que en las dos fases anteriores, su borrador se somete a consulta pública de 6 meses y su texto final integra la participación pública desarrollada durante dicha etapa de consulta.

El Plan de Usos del Puerto de Chipiona no entra en colisión con los objetivos del PHDHG.

6 LA MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.

Tal y como se ha indicado en la introducción, al presente Plan de Usos se le aplica el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada porque su alcance se limita al Dominio Público portuario, por lo que se enmarca entre los criterios establecidos en el artículo 36.2 de la Ley 7/2007 modificada, que determina las condiciones para que un plan y programa sea objeto de tramitación ambiental estratégica simplificada:

"Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso de zonas de reducida extensión a nivel municipal."

7 UN RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.

Las alternativas contempladas para el puerto de Chipiona pueden resumirse en 4, que se muestran a continuación

- Alternativa 1: Delimitación de la zona de servicio del puerto (propuesta en 2002)



Figura 20.- Planta general de la alternativa 1.

Como se aprecia en la figura anterior, es alternativa contempla la ampliación del varadero y la creación de un nuevo muelle y atraques al Este del puerto, hacia el acantilado y playa de Montijo.

- Alternativa 2: ampliación de varadero y nueva dársena pesquera a levante del puerto (propuesta en 2005).



Figura 21.- Planta general de la alternativa 2.

La alternativa 2 representa una ampliación hacia el este aún mayor que la 1, con mayor ocupación de lámina de agua y de frente costero.

- Alternativa 3. Documento de avance del plan de usos de 2009.



Figura 22.- Planta general de la alternativa 3.

Esta alternativa representa una pequeña ampliación de la zona de varadero, la creación de una nueva zona de embarcaciones ligeras en la zona de levante, en el arranque del contradique así como la ampliación de la lámina de agua en la zona donde se ubica el aparcamiento actualmente.

- Alternativa 4. Plan de Usos 2017.



Figura 23.- Planta general de la alternativa 4.

En esta alternativa no se amplía el puerto por lo que se ocupa nueva lámina de agua ni zona terrestre. Simplemente se reconocen los usos existentes.

La alternativa seleccionada es la 4, que se presenta y analiza detalladamente en el presente documento, y cuya elección se fundamenta en sus escasos efectos ambientales, puesto que es la única que:

- No ocupa nueva superficie de agua
- No ocupa fondos marinos
- No modifica la línea de costa
- No altera la dinámica litoral
- Implica cambios mínimos en el paisaje puesto simplemente modifica la superficie de algunas explanadas
- Implica cambios mínimos en los suelos de relleno del puerto, asfaltando ciertas zonas.

8 LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CORREGIR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO RELEVANTE EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

8.1 MEDIDAS PROTECTORAS Y CORRECTORAS

8.1.1 MEDIDAS PROTECTORAS

Son las medidas que pueden ir integradas en el propio planeamiento y actúan desde el momento inicial. De esta manera, los posibles efectos negativos, o bien no llegan a producirse o se desarrollan controladamente siempre que la evolución sea la correcta.

Las medidas tomadas para este caso se han diferenciado en los siguientes apartados generales.

Zona terrestre

A continuación se exponen las medidas incorporadas en el Plan respecto a la zona terrestre:

- Prohibición de aquellas actividades que puedan originar ruidos o causar molestias a los usuarios del puerto y vecinos del entorno como discotecas o establecimientos de diversión nocturna.
- El diseño y disposición de elementos tanto marítimos como terrestres perseguirá la mínima afección a la continuidad de la ribera marítimo-fluvial.
- En las zonas a las que se les asigna el uso Paso Peatonal y Zona Verde sólo se permite el desarrollo de áreas de tránsito peatonal y carril bici, quedando expresamente prohibido el tránsito de vehículos, salvo los de emergencia o autorizados por la APPA.
- Dentro de las zonas a las que se les asigna este uso sólo se permite el desarrollo de áreas de tránsito peatonal y carril bici, quedando expresamente prohibido el tránsito de vehículos, salvo los de emergencia o autorizados por la APPA.

Zona marítima

A continuación se exponen las medidas incorporadas en el Plan respecto a la zona marítima:

- El diseño y disposición de elementos tanto marítimos como terrestres perseguirá la mínima afección a la continuidad de la ribera marítimo-fluvial.
- Sólo estará permitido el fondeo de embarcaciones de recreo en las zonas delimitadas para tal fin y debidamente balizadas, y en condiciones compatibles

con la seguridad en la navegación, y el acceso y estancia de las embarcaciones de recreo alojadas en infraestructuras de atraque.

8.1.2 MEDIDAS CORRECTORAS

Entran en funcionamiento cuando se detectan impactos no deseables sobre la calidad del medio y están dirigidas a anular, atenuar, corregir o modificar las acciones o efectos derivados del planeamiento. Así, se han propuesto una serie de medidas correctoras que han sido clasificadas según el factor ambiental potencialmente afectado.

Lógicamente, las actuaciones propuestas están dirigidas, por un lado, a las Variables Ambientales de los Medios Receptores potencialmente más afectados y, por otro, a las Acciones Generadoras más agresivas con el entorno.

En relación con nuevos viales, accesos existentes y aparcamientos

Se tratará de evitar, en la medida de lo posible, la generación de taludes en terraplén, los derrubios y otras alteraciones que desencadenen procesos de carácter erosivo. También se pretende que la vegetación afectada sea la mínima. Las principales acciones son las siguientes:

- Todos los caminos, incluidos aquellos de nuevo diseño, deberán ser restaurados periódicamente, fundamentalmente durante la fase de construcción de los diferentes proyectos, antes de que el paso continuado de camiones puedan deteriorarlos de tal forma que se deriven efectos erosivos no deseables de carácter secundario.
- Restauración de todas las zonas eventualmente compactadas por el tránsito de maquinaria pesada. Mantenimiento del medio en el estado previo al inicio de las obras.

En relación a la contaminación lumínica

Se procurará que la contaminación de tipo lumínico genere molestias a los habitantes de la zona, así como reducir la perturbación ocasionada al medio natural colindante. Las principales acciones serán:

- Uso de focos que eviten el flujo de luz por encima del plano horizontal, limitando su potencia eléctrica, así como su horario de funcionamiento.

En relación al Paisaje

Se procurará añadir otras medidas de carácter adicional a fin de integrar el conjunto lo más acorde con las características del paisaje circundante. Las principales acciones serán:

- El diseño de las nuevas edificaciones no diferirá de las actuales procurando, siempre que sea posible, la utilización de materiales inertes o de baja incidencia medioambiental.
- En aquellos proyectos de construcción en los que se estime oportuno se incluirá un proyecto de restauración vegetal y jardinería.

En relación a la economía y empleo

Se tratará de garantizar que la población directamente afectada por las obras de construcción que se ejecuten sea la más beneficiada. Para ello, la principal acción a ejecutar será:

- En la medida que sea posible, y sin incumplir el derecho constitucional que garantiza la igualdad de oportunidades ante el trabajo, los promotores de las obras incluirán entre los criterios de selección de los subcontratistas y proveedores necesarios durante las fases de construcción de los diferentes proyectos, y evidentemente tras garantizar el cumplimiento de las prescripciones técnicas y de calidad necesarias, el de la cercanía o pertenencia al entorno socioeconómico que acoge la actuación.

9 UNA DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.

Tal y como plantea el apartado 1 del art. 39 de la *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental*, el documento ambiental estratégico debe contener entre la información preceptiva *Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan*.

El último objetivo del sistema de seguimiento del planeamiento consiste en tratar de mantener dentro de unos límites, establecidos por la legislación vigente, en unos casos, y por la propia conservación de los sistemas biológicos y socioeconómicos en los que no alcanza la normativa, en otros, la degradación del medio receptor como consecuencia de las actuaciones emanadas de la puesta en práctica del Plan de Usos del Puerto de Chipiona.

Para posibilitar el proceso evaluador, éste incluye un sistema de indicadores que, entre otros, permitirá evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos, así como la detección de desviaciones y problemas que impidan la consecución de aquéllos. La vigilancia y seguimiento de estos indicadores permitirá seguir los progresos realizados en materia de integración ambiental. Así, la relación de indicadores propuestos es la que se observa en la tabla siguiente.

Indicador	Unidad	Procedimiento	Periodicidad
<i>Atmósfera/Energía</i>			
Consumo de energía	Kw	Análisis datos de consumo eléctrico hasta la fecha y el que se producirá con el Plan de Usos. Comparativa	Anual
<i>Agua</i>			
Consumo	m ³ /año	Revisión del consumo contabilizado con la empresa municipal y comparativa con la previsión de consumo futura o la que se produzca con la materialización del plan	Anual
Volumen de vertidos de aguas residuales	m ³ /año	Revisión documental registro accidentes	Anual
<i>Residuos</i>			
Generación de residuos no peligrosos	Kg/año	Revisión del registro del	Anual

Indicador	Unidad	Procedimiento	Periodicidad
		puerto como productor de residuos (declaración anual de residuos)	
Generación de residuos peligroso	Kg/año	Revisión del registro del puerto como productor de residuos (declaración anual de residuos)	Anual
Recogida selectiva de residuos	Kg/año/tipo residuo	Revisión del registro del puerto en gestión de residuos (albaranes y registros de entrega)	Anual
<i>Sistema de transporte</i>			
Combustible servido a las instalaciones portuarias	l/año	Revisión albaranes de entrega del combustible	Anual
<i>Suelo y paisaje</i>			
Superficie ocupada por nuevos uso portuarios, servicios, turísticos, recreativos.	ha	Revisión en proyecto y comprobación en campo	Una vez a la finalización de cada proyecto ejecutivo
Accidentes con emisión de sustancias peligrosas	Nº/año	Revisión documental registro accidentes	Anual

Tabla 2. Sistema de indicadores ambientales

10 NOTAS FINALES Y FIRMAS

El presente documento ha sido redactado en la Delegación de Tecnoambiente de Andalucía, sita en Jerez de la Frontera.

Jerez de la Frontera, a 31 de agosto de 2017



Jurgi Areizaga Casares
Consultor de Medio Marino