



201420



JUNTA DE ANDALUCÍA

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Documento de inicio de evaluación estratégica

Plan Director

puertos de andalucía



201420

Documento de inicio de evaluación estratégica

Plan Director
puertos de andalucía



ÍNDICE

- 5 **Introducción**
 - El Sistema Portuario Andaluz 2013**
- 7 Los Puertos de Interés General del Estado
- 9 Los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma
 - Evolución
 - Actuaciones en infraestructuras pesqueras, industriales y comerciales
- 10 Puertos de Gestión Indirecta
- 12 Puertos de Gestión Directa
- 14 Atraques
- 15 **Objetivo del Plan**
 - Objetivo general del Plan
 - Objetivos específicos
 - Alcance y contenidos**
- 16 **Carácter integral**
 - Motor de desarrollo sostenible**
- 18 **Optimizar la gestión**
 - Integración puerto-ciudad**
 - Contenido
- 19 **Desarrollo previsible del Plan**
 - Procedimiento de elaboración y aprobación
- 21 Vigencia
 - Evaluación y seguimiento
- 24 **Efectos ambientales previsibles**
 - Efectos previsibles sobre el territorio**

201420

Documento de inicio de evaluación estratégica

Plan Director puertos de andalucía



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



años
puertos
autonómicos

201420

Documento de inicio de evaluación estratégica

Plan Director
puertos de andalucía



Introducción

Cuando se cumplen 30 años desde que la Comunidad Autónoma recibió las competencias en materia de puertos, y veinte desde la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (hoy Agencia Pública de Puertos de Andalucía), como organismo autónomo, encargado de gestionar esta competencia, la Consejería de Fomento y Vivienda, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía va a acometer la redacción de un Plan Director de Puertos para el período 2014-2020.

La EPPA aprobó en el año 2004 el documento de Bases Estratégicas para el Desarrollo del Sistema Portuario Autonómico Andaluz 2004-2015. Dichas bases constituían "... una herramienta de estructuración de las distintas áreas de actividad de la Empresa, remitiendo definir los objetivos estratégicos de intervención para el futuro que recojan su formulación en líneas de actuación específicas".

Transcurridos diez años de vigencia de las mencionadas Bases, en un nuevo escenario político y económico muy diferente, la Consejería considera necesario acometer la redacción de este Plan Director, acorde la Estrategia Europa 2020 y las nuevas perspectivas financieras de la Unión Europea que se vislumbran para el nuevo período de programación 2014-2020.

El Sistema Portuario Andaluz 2013

El sistema portuario andaluz se configura a medida que se van concretando las competencias definidas tanto en el Estatuto de Autonomía, como en la Constitución Española, desarrolladas en la legislación autonómica y las consiguientes transferencias de competencias. El Art. 149.1.20ª de la Constitución Española Reserva al Estado la competencia exclusiva sobre

puertos de interés general. Por otra parte, el artículo 13.11 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, desde su versión inicial, asumía la titularidad de los puertos estatales que no tengan la consideración de interés general, en virtud del Real Decreto 3137/1983 de 25 de agosto. En la reforma del Estatuto de Autonomía llevada a cabo mediante la Ley Orgánica 2/2007, se establece con carácter general, un nuevo marco competencial que profundiza en el autogobierno, extrayendo al efecto las posibilidades descentralizadoras que ofrece la Constitución para aproximar la Administración a la ciudadanía.

En el ámbito portuario, los artículos 48, 56 y 64 del Estatuto establecen el nuevo marco competencial en la materia, dentro del cual debe destacarse la siguiente: en primer lugar, dejando a un lado los puertos pesqueros cuya competencia se recoge en el artículo 48.4, en el artículo 64, no sólo se recoge la competencia exclusiva a en puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado, sino que, en relación con estos últimos, establece que la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencias de ejecución sobre puerto con calificación de interés general cuando el Estado no se reserve su gestión directa. Esta última competencia permite a la Comunidad Autónoma asumir, no sólo la gestión de un puerto comercial considerado como una sola unidad, sino también la gestión de aquellas instalaciones portuarias existente en un puerto de interés general respecto de las que el Estado no se reserve su explotación.

Además, en relación con el artículo 149.1.20 de la Constitución, el artículo 64.5 del Estatuto de Autonomía establece que la Comunidad Autónoma emitirá un informe previo sobre la calificación de interés general de un puerto, en cuya gestión podrá participar o asumirla en los términos previstos en las diferentes leyes.

Por último, también deben mencionarse las competencias que se atribuyen en el artículo 56.6 de Estatuto en materia de ordenación del litoral, en

la medida que tiene una relación directa con la actividad portuaria, al incluirse la gestión de los títulos de ocupación y uso del dominio público marítimo-terrestre, especialmente el otorgamiento de autorizaciones y concesiones y las concesiones de instalaciones fijas en el mar, así como sobre la regulación y gestión del régimen económico financiero de dicho dominio público.

Debemos distinguir por tanto dentro del territorio andaluz puertos de interés general del Estado y puertos de gestión autonómica. Puertos gestionados directamente por la administración y puertos explotados en régimen de concesión administrativa, con participación de la inversión privada.

Los más de 945 kilómetros de costa de la Comunidad Autónoma Andaluza representan casi el 20% del litoral peninsular lo que permite a Andalucía albergar el sistema portuario más importante de España.

El número de instalaciones portuarias existentes a lo largo del litoral andaluz, su importancia dentro del conjunto general de los puertos españoles y la posición estratégica que los puertos andaluces poseen para sectores como el transporte marítimo, por su condición de punto de ruptura del tráfico entre continentes, la pesca, por su cercana posición a los caladeros africanos y a las confluencias de las corrientes que atraviesan el Estrecho, o el sector náutico-deportivo, por su condición de puertos de tránsito en las rutas que enlazan el Atlántico con el Mediterráneo y por ser uno de los enclaves turísticos por excelencia, son más que suficientes para identificar la importancia que los puertos tienen sobre nuestra historia, nuestra economía y, sobre todo, nuestra cultura.

Es por tanto, que el conjunto de puertos andaluces representa uno de los aspectos básicos para entender la evolución social, económica y física de gran parte de su territorio, representando un recurso esencial en su capacidad de dinamización económica. Los efectos generados por las

actividades portuarias de este tipo de instalaciones portuarias menores son importantes tanto en la generación de renta directa como indirecta de estos municipios.

No ajenos a la encrucijada en la que actualmente nos encontramos, los puertos, como cualquier otra organización, se muestran preocupados por su futuro, habiendo puesto en marcha un proceso de reflexión en el que deben encontrarse respuestas adecuadas a las cuestiones que permitan una toma de posición para futuras actuaciones.

El sistema portuario andaluz está integrado actualmente por 53 puertos o instalaciones portuarias independientes (con una amplia gama de matices), lo que supone ser el sistema portuario más importante del Estado. De ellos, 37 son de titularidad autonómica y 16 de titularidad estatal. Mención aparte merecen el Puerto de Gibraltar, de soberanía británica y la Base naval de Rota (Ministerio de Defensa).

En líneas generales, la Junta de Andalucía es competente tanto en materia de puertos pesqueros y deportivos (y algunos comerciales), como en áreas logísticas del transporte de mercancías, por su indudable vinculación con el sistema portuario. La Administración General del Estado se reserva las competencias en los puertos de interés general del estado, los grandes puertos comerciales.

En virtud de lo dispuesto en la disposición adicional primera de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, pasa constituirse como Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Entre los objetivos de esta Agencia se encuentran consolidar el conjunto de puertos adscritos bajo una gestión unitaria y equilibrada, incidir y potenciar las economías locales de los territorios donde se ubican mediante el desarrollo de los sectores socioeconómicos tanto de carácter

pesquero como deportivo que confluyen en el ámbito portuario, así como la adecuada prestación de servicios en aquellas instalaciones que se gestionan directamente por esta Agencia.

Los puertos cuya competencia corresponde a la Junta de Andalucía son gestionados (directa o indirectamente) por la Consejería de Fomento y Vivienda a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Los de titularidad estatal, los gestiona Puertos del Estado a través de siete autoridades portuarias.

Las actividades que se desarrollan en nuestros puertos son principalmente:

- Actividad comercial, centrada fundamentalmente en los puertos de interés general del Estado, más dos autonómicos.
- Actividad pesquera, que se desarrolla en una treintena de puertos.
- Actividad náutico-recreativa y deportiva, presente en el 85% de nuestros puertos.
- Transporte de viajeros, por líneas regulares o de pasajes turísticos, que se da en quince puertos.
- Actividades propias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, y otros organismos públicos.

Los Puertos de Interés General del Estado

Las 16 instalaciones portuarias existentes de titularidad estatal en Andalucía son gestionados a través de 7 Autoridades Portuarias.

En estas instalaciones al margen de los tráficos comerciales y de pasajeros de interés estratégico nacional se desarrollan igualmente actividades pesqueras y náutico-recreativas que complementan el sistema autonómico en estas dos áreas de actividad. Las 7 autoridades portuarias constituyen una pieza fundamental del sistema de transporte

español. Algunas instalaciones constituyen nodos logísticos y focos de actividad industrial de primer orden.



MAPA DE PUERTOS DE INTERÉS GENERAL



1. Puerto de Huelva
2. Puerto de Sevilla

3. Puerto de Cádiz
4. Puerto de Tarifa

5. Puerto de Algeciras
6. Puerto de Málaga

7. Puerto de Motril
8. Puerto de Almería

Los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma

La Junta de Andalucía ostenta la titularidad de 37 puertos, de los cuales 24 son gestionados directamente, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y 13 se gestionan indirectamente, mediante concesiones a entidades privadas o públicas.

- a) Los puertos de gestión indirecta son todos puertos deportivos, en los que se desarrollan únicamente actividades náutico-recreativas.
- b) Los puertos de gestión directa son en cambio puertos multifuncionales, en los que tienen lugar diversas actividades económicas y sociales, y sostenibles, puesto que en ellos se realiza una gestión ambiental integral, con vertido cero al mar, además de que las ampliaciones portuarias buscan la mínima afección posible al litoral.

Evolución

La Junta de Andalucía asumió las competencias en materia portuaria de acuerdo con el artículo 13 del Estatuto de Autonomía mediante la Ley orgánica 6/81, recibiendo las transferencias para el desempeño de dichas atribuciones, sobre aquellos puertos no declarados de Interés General del Estado, mediante el Real Decreto 3137/83 publicado en diciembre de 1983.

Las transferencias iniciales afectaban a dieciséis puertos e instalaciones menores dedicadas principalmente a la pesca, y entre los cuales únicamente Garrucha desarrolla una actividad comercial de importancia. Se asume además la gestión indirecta de otros once puertos deportivos y de recreo sujetos a concesión administrativa localizados fundamentalmente en el mediterráneo oriental, que concentraba la mayor parte de la actividad náutico-recreativa.

La administración autonómica recibe un sistema portuario con fuertes desequilibrios en el plano náutico-recreativo, concentrándose la actividad en el Mediterráneo, y graves carencias en el equipamiento de las instalaciones portuarias de carácter pesquero.

En los primeros años de competencia autonómica se desarrolla una importante actividad de dotación de nuevas infraestructuras encaminada a equilibrar territorialmente la dotación de infraestructuras portuarias. Se construyen un total de siete nuevos puertos y dársenas deportivas así como los puertos pesqueros de Carboneras, y La Atunara (La Línea de la Concepción). En 1992 se culminan las instalaciones de Puerto América (Cádiz) y del puerto de Chipiona.

En 1993 el Sistema Portuario Andaluz se compone de veinte instalaciones gestionadas directamente por la Junta de Andalucía y once puertos deportivos otorgados en concesión administrativa, a los que a comienzos de 1994 se sumaría el nuevo puerto pesquero de La Atunara.

Finalmente, en el año 1995 se recibe la transferencia de otras cuatro instalaciones hasta entonces adscritas a la administración estatal (Ayamonte, Punta Umbría, Bonanza y Rota), a las que habrá que añadir en 1999 la concesión administrativa de Puerto Gelves, completándose la titularidad autonómica sobre 35 zonas de servicio portuario que conforman el actual sistema.

Actuaciones en infraestructuras pesqueras, industriales y comerciales

La actividad pesquera, tanto la extractiva como la industrial y la cada vez más importante acuicultura, aportan empleo y actividad económica a muchos municipios andaluces. Las infraestructuras e instalaciones pesqueras han experimentado una importante transformación durante

los últimos años y puede decirse que hoy la flota pesquera andaluza cuenta con unas instalaciones modernas completamente adaptadas a sus necesidades y a los requisitos técnico-sanitarios actuales.

En cuanto a la actividad industrial portuaria, también se han llevado a cabo importantes actuaciones. El apoyo a esta actividad es prioritario para la Agencia Pública de Puertos por lo que supone en cuanto a la prestación de servicio a las embarcaciones y por su importancia como motor de la economía portuaria, creando riqueza y generando empleo.

Así se han llevado a cabo importantes actuaciones, como la realizada en Barbate, donde con una superficie de 21.000 m² se ha convertido en el mayor varadero de los puertos autonómicos, o la ampliación realizada en Mazagón y Garrucha.

Puertos de Gestión Indirecta

En la actualidad el número de puertos concesionarios de la Junta de Andalucía es de 13, siendo en su totalidad de carácter deportivo.

Se encuentran dispersos por todas las provincias costeras de nuestra autonomía, así como por el único río navegable de España y Distribuyéndolos por provincias son:

Provincia de Cádiz: (1)

- Puerto deportivo de Sotogrande.

Provincia de Sevilla: (1)

- Puerto deportivo de Gelves.

Provincia de Málaga: (7)

- Puerto deportivo de la Duquesa.
- Puerto deportivo José Banús.
- Puerto deportivo Marina la Bajadilla.
(con actividad pesquera de gestión directa)
- Puerto deportivo Marítimo Marbella.
- Puerto deportivo Cabopino.
- Puerto deportivo de Benalmádena.
- Puerto deportivo El Candado.

Provincia de Granada: (1)

- Puerto deportivo Punta de la Mona (Marina del Este).

Provincia de Almería: (3)

- Puerto deportivo de Almerimar.
- Puerto deportivo de Aguadulce.
- Puerto deportivo de San José.



MAPA DE PUERTOS DE GESTIÓN INDIRECTA



1. Puerto Gelves.
2. Sotogrande.
3. La Duquesa.
4. Puerto Banús.
5. Club Marítimo Marbella.

6. Deportivo La Bajadilla.
7. Cabopino.
8. Benalmádena.
9. El Candado.

10. Punta de la Mona.
11. Almerimar.
12. Aguadulce.
13. P.D. San José.

◆ Puertos Transferidos.
◆ Puertos Gestión Indirecta.

Puertos de Gestión Directa

En la actualidad el número de centros portuarios gestionados directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía es de 24.

Por provincias estos son:

Provincia de Huelva: (7)

- Puerto de Ayamonte, con actividad tanto pesquera, deportiva, como comercial.
- Puerto Sanlúcar de Guadiana, con actividad deportiva.
- Puerto de Isla Cristina, con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de El Terrón (Lepe) que aglutina tanto actividad pesquera como deportiva.
- Puerto de Mazagón con actividad tanto pesquera como deportiva
- Puerto de Punta Umbría con actividad tanto pesquera como deportiva.
- Puerto de El Rompido (Cartaya) con actividades pesqueras y deportivas.

Provincia de Cádiz: (9)

- Puerto de Bonanza (Sanlúcar de Barrameda) con actividad pesquera.
- Puerto de Chipiona con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Rota con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Puerto América (Cádiz) con actividad deportiva.
- Puerto de Sancti Petri (Chiclana de la Frontera) con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Gallineras (San Fernando) con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Conil con actividad pesquera.

- Puerto de Barbate Pesquero con actividad pesquera, deportiva y comercial.
- Puerto de la Atunara (La Línea de la Concepción) con actividad pesquera.

Provincia de Málaga: (3)

- Puerto de Estepona con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Fuengirola con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Caleta de Vélez con actividad pesquera y deportiva.

Provincia de Almería: (5)

- Puerto de Adra con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Roquetas de Mar con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Carboneras con actividad pesquera y deportiva.
- Puerto de Garrucha con actividad pesquera, deportiva y comercial.
- Puerto de Villaricos (La Balsa y la Esperanza) con actividad pesquera y deportiva.



MAPA DE PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA



1. Sanlúcar de Guadiana.
2. Ayamonte.
3. Isla Cristina.
4. El Terrón.
5. El Rompido.

6. Punta Umbría.
7. Mazagón.
8. Bonanza.
9. Chipiona.
10. Rota.

11. Puerto América.
12. Gallineras.
13. Sancti Petri.
14. Conil.
15. Barbate.

16. La Atunara.
17. Estepona.
18. Marbella -La Bajadilla.
19. Fuengirola.
20. Caleta de Vélez.

21. Adra.
22. Roquetas de Mar.
23. Carboneras.
24. Garrucha.
25. Villaricos: La Balsa y La Esperanza

Atraques

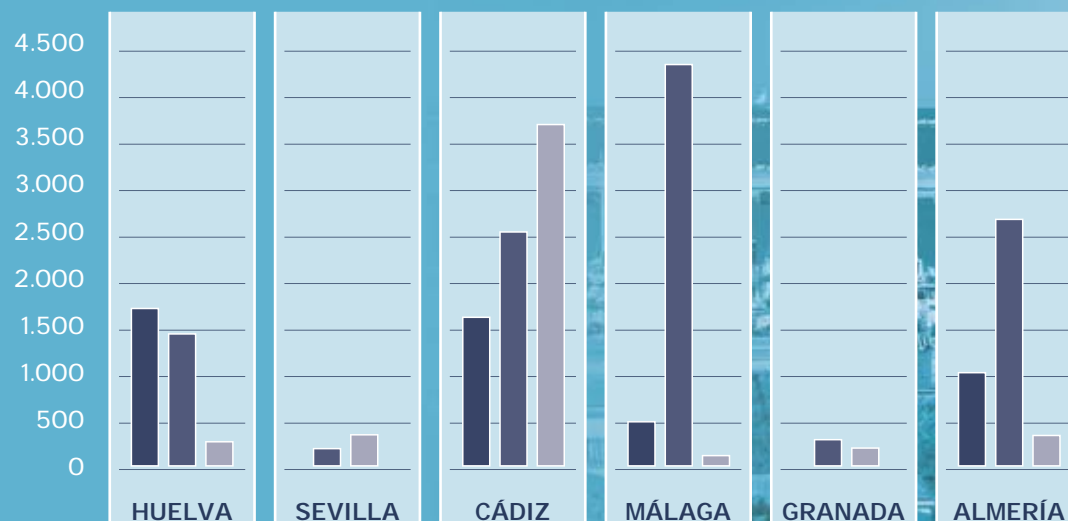
En Andalucía hay actualmente 21.025 atraques, de los cuales 16.977 corresponden a puertos gestionados por la Junta de Andalucía (4.968 en gestión directa y 11.409 en gestión indirecta), y los 4.648 restantes por concesiones de Puertos del Estado.

En cuanto al territorio, la mayor concentración se produce en Cádiz, con 7.941 atraques, seguida de Málaga (4.913) y Almería (3.997). Aquí no se han tenido en cuenta los numerosos puntos de fondeo existentes en diferentes zonas portuarias.

CUADRO DE ATRAQUES EN PUERTOS SITUADOS DENTRO DE LA CC.AA. ANDALUZA 31/12/2011

GESTIÓN / PROVINCIA	G.D. APPA	G.I. APPA	CONCESIONES P. ESTADO	TOTALES
HUELVA	1.758	1.459	201	3.418
SEVILLA	0	133	250	383
CÁDIZ	1.685	2.544	3.712	7.941
MÁLAGA	497	4.354	62	4.913
GRANADA	0	227	146	373
ALMERÍA	1.028	2.692	277	3.997
TOTALES	4.968	11.409	4.648	21.025

DISTRIBUCIÓN DE ATRAQUES CC.AA ANDALUZA



■ G.D. APPA ■ G.I. APPA ■ CONCESIONES P. ESTADO



Objetivo del Plan

Objetivo general del Plan

El Plan persigue como objetivo fundamental establecer los criterios para hacer sostenible en términos ambientales y económicos la actividad en las infraestructuras portuarias en Andalucía, garantizando que la actividad portuaria se lleve a cabo de forma ordenada, haciéndola compatible con la protección de nuestras costas, el paisaje, los recursos naturales y especialmente, los espacios naturales protegidos.

Objetivos específicos

1. Impulsar el papel del sistema portuario para el crecimiento socioeconómico de Andalucía, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.
2. Priorizar la calidad ambiental y la conservación de los recursos naturales del litoral y el paisaje en la determinación de nuevas infraestructuras portuarias.
3. Mejorar la integración puerto-ciudad contribuyendo a la regeneración de espacios e infraestructuras en obsolescencia, incorporando criterios propios del paisaje en su diseño.
4. Identificar las prioridades de la demanda náutico recreativa y ajustar una oferta equilibrada y adecuada a las características ambientales del litoral.
5. Determinar las actuaciones para la mejora de las condiciones operativas de la actividad pesquera, incluyendo las nuevas técnicas productivas.
6. Mejorar la calidad en la gestión de los servicios portuarios, integrándola con una adecuada gestión ambiental, contribuyendo a reducir el impacto ambiental y el consumo energético de las

instalaciones portuarias, mediante un uso racional de nuevas tecnologías disponibles.

7. Contribuir a mejorar la oferta turística y de ocio sostenible de nuestro litoral.
8. Estudiar nuevas formas de utilización de las instalaciones portuarias para optimizar tanto su lámina de agua como el espacio terrestre.
9. Potenciar y difundir la náutica y el uso de los espacios portuarios acercando los puertos al conjunto de la sociedad.
10. Asegurar la sostenibilidad económica y ambiental del sistema portuario andaluz.

Alcance y contenidos

El Plan será el documento estratégico que enmarque las principales líneas de actuación que regirán la futura actuación de la Junta de Andalucía en relación con el sistema portuario de Andalucía.

Ello no significa que el Plan contenga una programación detallada de actuaciones, con una localización territorial definida y un contenido económico concreto. Deberá por tanto ser desarrollado posteriormente por los sucesivos Planes Anuales de Inversiones, proyecto a proyecto.

No es un instrumento de ordenación territorial, aunque a tenor de lo previsto en la Ley 1/94 de Ordenación del Territorio de Andalucía, tendrá la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio, y por tanto estará sujeto a lo establecido en su Capítulo III.

Como complemento del Plan, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se complementará a través de los Planes de Uso y Planes Especiales de los diferentes puertos previstos en la Ley.

Carácter integral

El Plan Estratégico de Puertos de Andalucía es considerado de una forma integral, teniendo en cuenta el conjunto de instalaciones que conforman el sistema portuario andaluz. Debe contemplar por tanto la diversidad de funciones que los distintos puertos están llamados a desempeñar, independientemente de la titularidad de los mismos o de la forma de gestión. Engloba por tanto a todos los puertos de la Comunidad Autónoma, aunque de diferente manera y con distinto nivel de implicación dependiendo de la función que cumplan y la Administración titular de su gestión. De igual modo debe ser tenida en cuenta su relación con la Red Logística de Andalucía, y su carácter sinérgico con la actividad generada en torno a ésta. A partir de las nuevas competencias establecidas en el nuevo Estatuto de Autonomía para Andalucía, debe destacarse de forma especial la actividad de los grandes puertos comerciales de interés general, que juegan un papel destacado en la actividad logística de nuestra comunidad autónoma, especialmente los puertos de Algeciras y Málaga. Por ello es imprescindible una estrecha coordinación y colaboración entre las distintas Administraciones y agentes implicados.



Motor de desarrollo sostenible

El sistema portuario en general desempeña un indudable papel en la actividad económica y social de la Comunidad Autónoma. Los puertos son elementos clave del desarrollo económico de la zona donde se enclavan y representan un valor esencial de su ordenación territorial y urbana.

Sin embargo, ello no debe llevarnos a considerar que es necesario seguir creciendo en instalaciones portuarias a cualquier precio, en la creencia de que cuantos más puertos, mejor para la zona y mejor para Andalucía. Al contrario, se impone el equilibrio y las sostenibilidad en la planificación de nuevas instalaciones. Los puertos ocupan (consumen) parte de un elemento privilegiado de nuestros recursos: el litoral. La presión creciente ejercida en los últimos años sobre el mismo hace imprescindible una reflexión sobre el uso que damos a cada metro de costa. Por una parte, el litoral tiene un elevado valor medioambiental y paisajístico, que puede verse gravemente alterado por estas instalaciones, que consumen importantes espacios tanto en tierra como en el mar, sin olvidar los accesos y los servicios afectados. Una actuación portuaria no debe llevarse a cabo a costa de degradar los valores ambientales de la zona donde se realiza. La dinámica litoral puede verse afectada de manera muy importante, dificultando en normal desarrollo de otras actividades preexistentes. Por tanto, los criterios ambientales deben primar de manera muy significativa a la hora de definir nuevas actuaciones portuarias.

La sostenibilidad del sistema portuario no implica en absoluto la primacía de los criterios económicos, sino que éstos deben quedar supeditados a la rentabilidad social de los mismos. Es imprescindible encontrar el punto de equilibrio entre unos y otros.

MAPA DE ESPACIOS NATURALES DE ANDALUCÍA



- ◆ Paraje Natural.
- ◆ Parque Nacional.
- ◆ Parque Natural.
- ◆ Zona de protección del Parque Nacional.

Optimizar la gestión

Para conseguir este objetivo, un aspecto fundamental es priorizar la mejora de la gestión antes que la ampliación de infraestructuras o definición de nuevas instalaciones. Las mejoras en los sistemas de gestión de puertos nos permitirán una mayor satisfacción de la demanda al mismo tiempo que una mejora sustantiva en la calidad de los servicios. Se deberá impulsar la gestión de servicios charter, la ordenación de fondeos para embarcaciones menores y la creación de marinas secas para barcos de largas etapas de inactividad. En este sentido, deberá revisarse nuestro sistema de calidad, para que más allá de los requerimientos legales, nos permita una mayor eficacia en la gestión tanto en sus aspectos internos como frente a los usuarios. Esta mejora de la gestión y la calidad debe trasladarse a la actividad pesquera, la deportiva y la comercial. El uso de nuevas tecnologías y comunicaciones deberá jugar una función destacable.

En cuanto a la pesca es necesario utilizar fórmulas de gestión de las lonjas e infraestructuras asociadas que permitan su rentabilidad económica y por tanto su subsistencia. Los nuevos cultivos de pescaderías deben ser tenidos en cuenta a la hora de definir estas mejoras. En la medida que la pesca tradicional disminuye por el agotamiento de los caladeros, se va incrementando la oferta de acuicultura tanto en cantidad como en variedad de productos.

Optimizar la gestión implica igualmente promover la sostenibilidad, la eficacia energética y la recogida y tratamiento de aguas residuales, aceites y demás productos nocivos para el medio ambiente y para el propio puerto.

Integración puerto-ciudad

Las limitaciones que la legislación en materia portuaria impone a estos recintos, tendentes a garantizar la seguridad, la fiscaliza y la actividad en los mismos ha tenido tradicionalmente como consecuencia importantes déficit en su interacción con el entorno urbano. Mejoralo debe ser un objetivo prioritario de la nueva política portuaria.

Deben compatibilizarse esas exigencias legales (necesarias por otra parte) con las facilidades par el uso y disfrute del puerto por la población vecina y la implantación de actividades económicas que optimicen su rentabilidad económica y socialmente.

La ciudadanía debe sentir el puerto como suyo y no como algo que pertenece a la Junta de Andalucía o a algunas personas determinadas que tienen allí su barco para su uso y disfrute particular.

Por tanto, deben promoverse actuaciones encaminadas a mejorar su integración con la ciudad, tanto desde un punto de vista físico y urbanístico, como funcional.

Contenido

El Plan, al tener la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio, a tenor de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, (y Ley GICA??), tendrá como mínimo el siguiente contenido:

- Justificación, alcance y contenido del Plan. Donde se definirán los antecedentes, el marco competencial y normativo, así como la tramitación del Plan y los medios a utilizar para su adecuada difusión, información y participación, tanto ciudadana como de otras Administraciones implicadas.

- Objetivos generales del Plan.
- Ámbito temporal y territorial.
- Marco de referencia, tanto a nivel de la Unión Europea, como nacional y autonómico. Se definirá su relación con la Estrategia Europa 2020, el Plan Nacional de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2014-2024, El Plan de Infraestructuras Sostenibles y del Transporte de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y los Planes Subregionales asociados, La red Transeuropea del Transporte, y los instrumentos de planificación de los Puertos de Interés General del Estado.
- Diagnóstico del Sistema Portuario de Andalucía, distinguiendo entre puertos autonómicos y puertos de Interés General del Estado. Se analizarán las distintas actividades desarrolladas en los mismos (pesquera, deportiva o comercial) y su relación con la Red Logística de Andalucía. Así mismo, se analizarán el marco físico de la costa andaluza y los valores naturales y medioambientales a proteger. Se analizarán los principales aspectos que condicionarán la definición y ejecución del Plan:
 - ▶ El marco físico de la costa andaluza:
 - Aspectos orográficos.
 - El clima y dinámica litoral.
 - La población.
 - Sectores productivos.
 - ▶ Valores naturales y medioambientales:
 - Protección ambiental de las costas andaluzas.
 - Los espacios naturales protegidos afectados.
 - La protección de los fondos marinos.
 - ▶ El puerto y el paisaje.

- ▶ Las infraestructuras y comunicaciones viarias.
- ▶ El sistema portuario en el marco nacional y europeo.

- Los ejes prioritarios, las líneas de actuación y los criterios de selección.
- Marco financiero general previsible a lo largo de la vida del Plan.
- Perspectiva de igualdad de género.
- Mecanismos de coordinación, seguimiento, evaluación y revisión del Plan:
 - ▶ Constitución de la Comisión de Seguimiento del Plan.
 - ▶ Definición de los indicadores de seguimiento.
 - ▶ Mesa de información y participación.
 - ▶ Comisión bipartita (Consejería de Fomento y Vivienda, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente) para el seguimiento ambiental del Plan.

Desarrollo previsible del Plan

Procedimiento de elaboración y aprobación

El procedimiento de elaboración y aprobación del Plan que establece el acuerdo de formulación es el siguiente:

1. El Plan se elaborará por la Consejería de Fomento y Vivienda, con el soporte técnico de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.
2. Para su redacción, la Consejería se apoyará en una Comisión de Redacción, presidida por la titular de la Consejería de Fomento y Vivienda, en la que estarán representados, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, las otras Direcciones generales de la mencionada Consejería, las Consejerías de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente; de Hacienda y Administración Pública; Turismo y

Comercio; Educación; Cultura y Deporte; Salud y Bienestar Social; así como representantes de la Administración General del Estado, representantes de la Administración Local.

3. Durante la elaboración del mismo, se someterá al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas a tenor de lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía.
4. Concluida la elaboración del Plan y previo informe de la Comisión de Redacción, la persona titular de la Consejería de Fomento y Vivienda promoverá durante tres meses un período de información pública que se concretará en las siguientes actuaciones:
 - ▶ Amplio proceso de difusión, participación y consulta a los diferentes sectores implicados (usuarios, clubes náuticos, cofradías de pescadores, concesionarios, asociaciones ecologistas, empresas del sector, etc.).
 - ▶ Período de información pública anunciado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.
 - ▶ Audiencia a la Administración General del Estado, a las Diputaciones Provinciales de Andalucía y a las restantes Administraciones y Entidades Públicas afectadas en razón de su competencia.
 - ▶ Debate en el seno del Acuerdo de Concertación Social de Andalucía vigente.
 - ▶ Implantación de un sistema telemático que facilite la participación ciudadana a través de la página web de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Este trámite comprenderá la fase de información pública y consultas prevista en el artículo 39.3 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Igualmente la propuesta del Plan será debatida en el seno del Acuerdo de Concertación Social de Andalucía vigente, así como con otros colectivos sociales relacionados con la materia.

El período de información pública se anunciará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en el sitio web de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, donde además se implementará, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, un procedimiento telemático de presentación de alegaciones.

5. Tras su conclusión, se elaborará un Documento-Resumen del proceso y contenidos de la información pública y audiencia con una valoración de la misma, que se incorporará al sitio Web de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.
6. Finalizado el período de información pública y audiencia se redactará la Memoria Ambiental prevista en el artículo 39.4 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de forma conjunta por las Consejerías de Fomento y Vivienda, y de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente. Una vez incorporadas las consideraciones finales de la Memoria Ambiental, la Consejería de Fomento y Vivienda elaborará una nueva propuesta del Plan.
7. La Consejería de Fomento y Vivienda elevará, al órgano competente en materia de ordenación del territorio, la propuesta del Plan al objeto de su informe sobre aspectos territoriales, conforme al artículo 18.3 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio en Andalucía.

8. Tras someterlo a examen por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, la persona titular de la Consejería de Fomento y Vivienda elevará al Consejo de Gobierno el Plan para su aprobación mediante Decreto.
9. Tras su aprobación, el Plan será remitido al Parlamento de Andalucía para su conocimiento.

Vigencia

El Plan estará vigente inicialmente desde el momento de su aprobación, prevista para el año 2014, hasta final de diciembre de 2020. Cumplido este plazo, el Consejo de Gobierno podrá autorizar su prórroga por el plazo que estime necesario.

Evaluación y seguimiento

Para la evaluación y seguimiento del Plan, se crearán dos comisiones de seguimiento:

- La Comisión de Seguimiento del Plan, integrada por los representantes de la Comisión de Redacción, y que supervisará su cumplimiento, proponiendo las modificaciones o adaptaciones que en su caso fueran necesarias. Dicha comisión se reunirá anualmente, pudiendo convocarse con carácter excepcional cuando se estime conveniente.
- La comisión de Seguimiento Ambiental del Plan formada por representantes de la Consejería de Fomento y Vivienda / Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

Efectos ambientales previsibles

El medio ambiente y su estado de conservación es actualmente uno de las preocupaciones con las que se enfrenta la sociedad actual. Los puertos y las actividades que en ellos se desarrollan pueden ser generadores de impactos negativos sobre el medio ambiente.

Actualmente, el medio marino está sufriendo las consecuencias de una contaminación ambiental creciente debido a la mala gestión de los aprovechamientos de los recursos naturales. Esta situación es especialmente delicada en los puertos, puesto que por su ubicación y por la naturaleza de las actividades que se desarrollan en sus instalaciones, son susceptibles de provocar afecciones al medio ambiente que los rodea.

La concentración creciente de asentamientos humanos, la actividad náutica y pesquera y el turismo suponen una importante presión sobre la zona litoral con grave riesgo de degradación urbanística y la degradación de ecosistemas naturales. Es por ello imprescindible conciliar los imperativos de protección ambiental y desarrollo económico y social para garantizar la sostenibilidad de un medio estratégico como la costa.

Los gestores de instalaciones portuarias deben tomar conciencia y asumir la responsabilidad derivada de su comportamiento en la preservación del entorno del puerto para -con el esfuerzo conjunto- evitar la pérdida de biodiversidad marina, el agotamiento de los recursos, la acumulación de sustancias peligrosas y, en definitiva, el empeoramiento paulatino del estado del medio ambiente, así como favorecer su regeneración.

Los responsables de la gestión portuaria son los principales interesados por velar por el mantenimiento y mejora de los parámetros de calidad ambiental de los puertos y su entorno. Éstos se ubican en enclaves privilegiados, siendo éste una parte significativa de su atractivo y su potencialidad desde el punto de vista turístico y deportivo. La calidad de

sus aguas, un aire limpio y saludable, una diversidad y riqueza biológica, y un paisaje respetuoso con sus valores naturales, son los aspectos más destacados y valorados en este tipo de infraestructuras.

La gestión y el desarrollo de las diferentes actividades portuarias no está exenta de riesgos ambientales, pudiendo incidir negativamente sobre el medio ambiente en el que actúa, en el caso de no ser gestionadas con criterios de sostenibilidad, priorizando los aspectos ambientales en la selección, definición y gestión de sus actuaciones.

Para evitar estos efectos impactantes, el desarrollo del Plan se basará en los siguientes criterios de selección:

1. El criterio general que regirá durante la gestión del Plan será la sostenibilidad ambiental de sus actuaciones y la protección de los valores naturales.
2. El litoral es un bien escaso y de alto valor ambiental. En consecuencia, se debe limitar al máximo su afección con nuevas infraestructuras portuarias. Sólo en supuestos excepcionales se contemplará la construcción de dichas infraestructuras, y siempre que se den las condiciones ambientales y sociales que lo hagan viable y sostenible. En ningún caso la construcción de un puerto podrá servir de justificación para un desarrollo urbanístico asociado.
3. Se considera prioritaria la necesidad de optimizar la gestión ambiental de los puertos, limitando los posibles efectos impactantes. En consecuencia, la gestión portuaria se apoyará en las siguientes prioridades:
 - ▶ Garantizar la recogida selectiva de residuos.

- ▶ Dotación de instalaciones de recogida y tratamiento de aguas de sentina y residuos procedentes de embarcaciones.
- ▶ Implantación de sistemas de gestión ambiental.
- ▶ Mejorar la formación y concienciación ambiental, tanto del personal al servicio de los puertos, como de sus usuarios y visitantes.
- ▶ Mejorar la eficiencia energética de los puertos, persiguiendo al mismo tiempo la reducción de contaminación lumínica.
- ▶ Establecer medidas de ahorro de agua, tanto en las actividades portuarias de gestión y mantenimiento, como en los usuarios.

4. En el desarrollo del Plan se prestará especial importancia a la adecuada dimensión de las instalaciones portuarias. Sobre la base de un bien escaso de alto valor ecológico, se priorizarán soluciones de mejora de la gestión en detrimento de nuevas instalaciones o ampliaciones de las existentes. Una adecuación de la oferta y la demanda es la base de una gestión responsable y eficaz de las instalaciones. Se promoverán soluciones alternativas que permitan satisfacer las necesidades de los usuarios sin que ello implique un sobre dimensionamiento de los puertos. La concienciación ambiental de nuestro personal y de los usuarios, ya sean residentes o en tránsito es crucial para el éxito de esta premisa.
5. La integración de la sostenibilidad ambiental será una exigencia de las diferentes actuaciones en que se plasme el desarrollo del Plan. El necesario Informe de Sostenibilidad Ambiental, previsto en la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, con el contenido previsto en su Anexo IIC, identificando y

valorando los efectos significativos sobre el medio ambiente y la valoración de alternativas, considerando de forma significativa la alternativa cero o el escenario tendencial. En el citado informe de sostenibilidad, se mostrará una especial atención a la forma de integrar los principios de sostenibilidad plasmados en forma de Criterios Operativos en la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible:

- ▶ Criterio de irreversibilidad cero: Reducir a cero las intervenciones acumulativas y los daños irreversibles.
- ▶ Criterio de aprovechamiento sostenible: Las tasas de usos de los recursos renovables no pueden ser superiores a las tasas de regeneración de estos recursos.
- ▶ Criterio de la emisión sostenible: Las emisiones de desechos y residuos no deben ser superiores a las capacidades naturales de asimilación de los ecosistemas a los que se emiten estos residuos.
- ▶ Criterio de eficiencia tecnológica: Han de favorecerse las tecnologías que aumenten la productividad de los recursos frente a las tecnologías que incrementen la cantidad extraída de recursos.
- ▶ Criterio de precaución: Ante la magnitud de los riesgos potenciales a que nos enfrentamos, se impone una actitud vigilante de anticipación que identifique y descarte de entrada las actuaciones que pudieran llevar a desenlaces catastróficos.
- ▶ Criterio de prevención: Es necesario evitar, en lo posible, las repercusiones negativas de la actividad humana sobre el medio ambiente y adoptar un papel activo respecto a la prevención de los riesgos comprobados, de carácter natural o tecnológico, e las tres dimensiones del desarrollo sostenible (ambiental, social y económica).

La participación ciudadana será vital para la toma de decisiones de especial trascendencia. La opinión de las administraciones públicas implicadas en el complejo proceso de gestión portuaria es imprescindible, tanto en lo relativo a la gestión litoral, como urbanística o de los recursos naturales, ya sea en el mar o en la plataforma terrestre. Pero estas decisiones deberán tomarse teniendo en cuenta también las asociaciones ciudadanas en general, y las destinadas a promover la defensa de la naturaleza en particular. Igualmente, serán tenidas en cuentas las aportaciones que hagan los distintos sectores afectados (pescadores, usuarios, profesionales, empresarios, etc).

La gestión participativa tiene por objeto integrara en el proceso de planificación las opiniones y puntos de vista de todos los interesados, con una participación en colaboración que crea un compromiso y responsabilidad compartida, aprovecha los conocimientos locales y profesionales y permite detectar los problemas y tendencias que permitan la aplicación de soluciones más viables y seguras. Ello debe crear un clima de confianza y compromiso que garantice el éxito de la gestión.

En el desarrollo del Plan se prestará especial atención a los potenciales impactos ambientales que pudieran producirse. Éstos se encuentran ligados a la naturaleza de las instalaciones (con la utilización tanto de parte de plataforma terrestre como marina) y a las características de los diferentes usos y actividades desarrolladas en torno a los puertos, y a la actividad de la propia naturaleza que influye sobre dichas instalaciones. Estos impactos potenciales, que serán detalladamente estudiados en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, se enumeran de forma somera:

1. **La franja litoral.**- Como toda infraestructura, un puerto supone una alteración, de mayor o menor escala, del medio sobre el que actúa. De entrada consume un recurso de alto valor económico, social y ambiental: la costa. Ello ya supone un coste de oportunidad, ya que su implantación supone detraer esa porción de territorio

de otros usos. Pero además, supone una transformación de sus características físicas y morfológicas para adecuarla a los fines que se persiguen. Esta transformación ha de hacerse de forma adecuada y respetando escrupulosamente los valores ambientales y paisajísticos preexistentes. Las dimensiones de estas infraestructuras serán en todo caso las adecuadas a la actividad para las que se han diseñado. El Plan no contemplará la utilización de los puertos para promover desarrollos urbanísticos en el litoral.

2. **El agua.**- La adecuación y protección de la lámina de agua supone una actividad no exenta de riesgos. Por una parte, la construcción de una superficie de abrigo implica una alteración de la plataforma marina, que habrá de ser escrupulosamente estudiada y preservada, evitando daños a la flora y fauna. Así mismo los dragados de profundización pueden ser origen de afecciones importantes a la flora y fauna. Además, deberá estudiarse el destino del material extraído en el dragado, dándole el uso más adecuado desde el punto de vista social y medioambiental, dependiendo de la calidad y las características de dicho material.
3. **La actividad.**- La actividad portuaria puede ser origen de impactos sobre la calidad de las aguas, el aire y la flora y fauna marina. La contaminación de las aguas y el aire es una preocupación especial del Plan. Para ello se aplicará de forma escrupulosa el plan de calidad en el tratamiento de residuos tanto en tierra firme como en el mar.
4. **Espacios naturales.**- Especial importancia tendrá estas medidas en aquellas instalaciones próximas a zonas de especial valor ecológico y espacios protegidos por sus valores ambientales. El Plan será riguroso en la aplicación de la Directiva Hábitat y la protección de la Red Natura 2000.

5. **Recursos naturales.**- Se pondrá especial énfasis en el uso eficiente de los recursos naturales, apostando firmemente por la reutilización y las energías renovables.

Referencias:

A la hora de abordar la elaboración del Plan se habrán de tener en cuenta las distintas estrategias y elementos normativos que tienen implicaciones sobre los objetivos perseguidos y los distintos aspectos que condicionan su viabilidad y sostenibilidad.

- Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible. Estrategia Española y Estrategia Andaluza.
- Estrategia temática sobre el uso sostenible de los recursos naturales UE.
- Plan de Acción para la eficiencia energética UE. Estrategia para el ahorro y la eficiencia energética en España.
- Directiva Hábitat, de protección de la flora y la fauna silvestre.
- Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Efectos previsibles sobre el territorio

Como se ha mencionado con anterioridad, a pesar de su consideración como plan sectorial, el Plan Director de Puertos tendrá la consideración de plan con incidencia sobre el territorio, a tenor de lo previsto en la Ley 1/94, de Ordenación del Territorio de Andalucía. Ello es consecuencia de la importante vinculación que las instalaciones portuarias tienen con determinados aspectos urbanísticos o de ordenación territorial.

Como consecuencia de ello, la Ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía contiene un capítulo específico

(capítulo III) dedicado a “Los puertos en la ordenación territorial y en la planificación urbanística”. En él se hace referencia a la importancia que para la ordenación del territorio y el urbanismo de la zona o el municipio en el que se ubica puede tener una infraestructura de estas características, estableciéndose los adecuados mecanismos de coordinación administrativa. Esta incidencia se refiere fundamentalmente a la localización de nuevos puertos o a las posibles ampliaciones de los ya existentes.

Así el artículo 11 de la mencionada Ley establece que “los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que afecten al litoral incluirán la localización de nuevos puertos y la ampliación de los existentes”, estableciendo que los instrumentos de planeamiento general del municipio calificarán el puerto como sistema general portuario, debiendo contener las determinaciones básicas relativas a su accesibilidad y conectividad, a efectos de garantizar la coherencia con el modelo territorial.

A tenor del artículo 12, El sistema general de cada puerto se desarrollará urbanísticamente mediante un plan especial de ordenación que formulará la Consejería competente en materia de urbanismo a propuesta de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

El Plan Especial de Ordenación del Puerto, formulado tras el Plan de Usos de los Espacios Portuarios, contemplará la ordenación integral del puerto y las determinaciones necesarias que garanticen la integración de este sistema general en la ordenación urbanística del municipio.

Además, establece dicho artículo, debe contener las determinaciones exigibles conforme a la normativa urbanística y especialmente:

- a. La ordenación de las actuaciones de integración puerto-ciudad.
- b. Los parámetros urbanísticos, tales como la altura máxima, volumen de la edificación, tipología, ocupación máxima de la parcela, condiciones y características de las edificaciones y construcciones.
- c. Los supuestos de modificación y revisión del Plan.

La aprobación del proyecto de construcción de un nuevo puerto estará supeditada en todo momento al planeamiento existente, y siempre con la participación y conocimiento de las Administraciones Públicas afectadas.

En cuanto a la coordinación interadministrativa, el artículo 14 establece que “En relación con los instrumentos de planeamiento urbanístico que puedan incidir directamente sobre los puertos, el órgano competente para la aprobación inicial podrá remitir, con anterioridad a la misma, el documento a la Consejería competente en materia de puertos para que ésta formule las sugerencia y observaciones que estime convenientes”. Aprobado inicialmente dicho planeamiento urbanístico, se someterá a informe de la Consejería competente en materia de puertos en aquellos aspectos que afecten a la actividad portuaria.



201420

Documento de inicio de evaluación estratégica

Plan Director puertos de andalucía



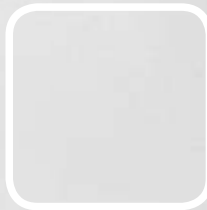
Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



años
puertos
autónomos



www.puertosdeandalucia.es



Agencia Pública de Puertos de Andalucía

Avda. de San Francisco Javier, nº 20, 2ª Planta.
41018 Sevilla
Tfno.: 955 007 200
Fax: 955 260 012
Correo electrónico: eppa@eppa.es