Puerto de la Bahía de Cádiz

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz



# PLAN ESPECIAL PUERTO DE CÁDIZ

## APROBACIÓN INICIAL

**MARZO 2022**

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES


| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 1/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## ÍNDICE GENERAL DE DOCUMENTOS DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ


Memoria

Normas Urbanísticas

Planos de Información

Planos de Ordenación

Estudio económico-financiero

Informe de sostenibilidad económica

Estudio Evaluación de la Movilidad Generada

Resumen ejecutivo

Anexos:

- Estudio Ambiental Estratégico
- Estudio de Valoración de impacto en la salud
- Estudio Acústico



Es copia auténtica de documento electrónico





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 2/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# MEMORIA

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 3/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## INDICE

*1 INTRODUCCIÓN ... 3*
1.1 Antecedentes y justificación de la necesidad de redacción de un nuevo Plan Especial ... 3
1.2 Contenido del Plan Especial ... 7
1.3 Equipo redactor ... 7
*2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE CÁDIZ ... 8*
2.1 Marco Legal ... 8
2.1.1 Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Cádiz. Julio 2019 ... 8
2.1.2 Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC) ... 17
2.1.3 Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz (Revisión PGOU 2012) ... 18
2.2 Descripción general, principales infraestructuras e instalaciones del puerto de Cádiz ... 20
2.3 Actividad portuaria ... 22
2.4 Accesos y comunicaciones ... 25
2.4.1 Accesibilidad viaria ... 25
2.4.2 Accesibilidad ferroviaria ... 26
2.5 Relación con el entorno ... 26
2.5.1 Relación con el entorno urbano ... 26
2.5.2 Relación con el entorno natural ... 27
*3 CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL ... 28*
3.1 Criterios y objetivos generales ... 28
3.2 Objetivos específicos ... 31
*4 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA ... 32*
4.1 Alternativas y propuestas de ordenación ... 32
4.2 Justificación de la elección y comparativa con el resto de alternativas ... 38
4.3 Propuesta de ordenación por Áreas funcionales ... 39
4.3.1 Área 1 ... 39
4.3.2 Área 2 ... 40
4.3.3 Área 3 ... 40
4.3.4 Área 4 ... 40
4.3.5 Área 5 ... 40
4.3.6 Área 6 ... 40
4.3.7 Área 7 ... 40
*5 RÉGIMEN GENERAL DE USOS, DE LA EDIFICACIÓN Y DE LA URBANIZACIÓN ... 40*
5.1 Régimen de usos ... 41
5.1.1 Usos portuarios ... 41
5.1.2 Usos cualificados ... 41
5.2 Régimen de la edificación ... 42
5.3 Intensidad de los usos y de la edificación ... 43
5.3.1 Consideraciones respecto al PGOU ... 44
5.3.2 Respecto al Documento de Estrategia de Actuación Puerto-Ciudad ... 45
5.4 Régimen de urbanización ... 45
*6 RED VIARIA, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS ... 46*
6.1 Definición de la red viaria ... 46
6.1.1 Propuesta de viario ... 46
6.2 Definición de las infraestructuras y servicios ... 46
6.2.1 Red eléctrica e iluminación ... 46
6.2.2 Red de saneamiento ... 52
6.2.3 Red de abastecimiento de agua ... 53
6.2.4 Red de infraestructura general de ITC ... 55
6.2.5 Red de infraestructura general de Gas canalizado ... 55
*7 MEDIDAS MEDIOAMBIENTALES ... 55*
7.1 Medidas medioambientales generales ... 55
7.2 Medidas medioambientales específicas ... 56
7.2.1 Medidas encaminadas a disminuir en general la afección sobre el Ciclo del Agua y en particular a reducir el consumo de Agua y aumentar la eficiencia en el uso de los Recursos Hídricos. ... 56
7.2.2 Medidas encaminadas a ordenar la Gestión de los Residuos Sólidos. ... 56
7.2.3 Medidas relacionadas con la Movilidad Funcional ... 56
7.2.4 Medidas específicas relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático ... 56
*8 ADAPTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL A LAS SUGERENCIAS E INFORMES RECOGIDOS EN EL DOCUMENTO DE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ... 57*
*9 INCORPORACIÓN AL PLAN ESPECIAL DE LAS CONSIDERACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA COSTA Y EL MAR (DEMARCACIÓN DE COSTAS DE ANDALUCÍA-ATLÁNTICO) ... 58*
*10 ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO ... 59*
*11 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ... 60*
*12 ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA ... 61*
*13 ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO ... 62*
*14 MEDIDAS Y PREVISIONES NECESARIAS PARA GARANTIZAR UNA EFICIENTE EXPLOTACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO, SU DESARROLLO Y SU CONEXIÓN CON LOS SISTEMAS GENERALES DE TRANSPORTE TERRESTRE ... 64*
14.1 Antecedentes ... 64
14.2 Objeto y alcance de este informe ... 64
14.3 Análisis por áreas ... 65
14.3.1 Área 1. Terminal de cruceros, instalaciones náutico-deportivos y espacios puerto-ciudad ... 65
14.3.2 Área 2. Terminal Ro-Ro/Ro-Pax: ... 66
14.3.3 Área 3. Dársena pesquera: ... 67
14.3.4 Área 4. Zona Reparación y mantenimiento de embarcaciones: ... 68
14.3.5 Área 5: Nueva Terminal de Contenedores: ... 68
14.3.6 Área 6: Instalaciones Náutico-deportivas de la Barriada de la Paz: ... 69
14.3.7 Área 7: Instalaciones portuarias de la Zona Franca: ... 69
14.4 Conclusión ... 70
*15 MEDIDAS Y ACTUACIONES PREVISTAS PARA EL FOMENTO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA ... 70*
15.1 Participación ciudadana en el proceso de integración Puerto-Ciudad anterior al Plan Especial ... 70
15.2 Fomento de la participación ciudadana en el proceso de aprobación del Plan Especial ... 72

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 4/244 |
| --- | --- | --- | --- |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Instalaciones portuarias dársena de Cádiz ..... 4
Figura 2: Instalaciones náutico-deportivas de la Barriada de la Paz ..... 5
Figura 3: Instalaciones de la Zona Franca ..... 6
Figura 4: Plano de Zona de Aguas ..... 10
Figura 5: Plano delimitación zona de servicio - Dársena de Cádiz - ..... 10
Figura 6: Plano delimitación zona de servicio –Barriada de la Paz - ..... 11
Figura 7: Plano delimitación zona de servicio - Dársena de la Zona Franca – ..... 11
Figura 8: Plano terrenos a desafectar ..... 12
Figura 9: Leyenda de los planos de asignación de usos. DEUP 2019 ..... 13
Figura 10: Plano Asignación de usos – Dársena de Cádiz – escenario 1 ..... 13
Figura 11: Plano Asignación de usos – Dársena de Cádiz – Escenario 2 ..... 14
Figura 12: Plano Asignación de usos – Barriada de la Paz ..... 14
Figura 13: Plano Asignación de usos – Zona Franca ..... 15
Figura 14: Plano localización de los edificios de administraciones ..... 16
Figura 15 : Situación actual del Puerto de la Bahía de Cádiz ..... 20
Figura 16: Evolución del total tráfico portuario del Puerto de la Bahía (en toneladas) 2006-2019 ..... 24
Figura 17 : Evolución del Número de escalas del Puerto de la Bahía de Cádiz 2006-2019 ..... 24
Figura 18 : Distribución del tráfico Puerto de la Bahía por dársena. Año 2019 ..... 24
Figura 19 : Gráfico evolución tráfico de pasajeros cruceros, línea regular y total. Puerto de la Bahía de Cádiz (2006-2019) ..... 25
Figura 20: Esquema Áreas funcionales ..... 30
Figura 21: Ámbitos de actuación para las alternativas planteadas ..... 32
Figura 22: Esquema distribución usos alternativa A ..... 35
Figura 23: Esquema distribución usos alternativa B ..... 36
Figura 24: Esquema distribución usos alternativa C ..... 38
Figura 26 : Evolución del proceso de participativo ..... 71

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Equipo redactor del Plan Especial del Puerto de Cádiz ..... 7
Tabla 2: Superficies por municipios e instalaciones del puerto de la Bahía de Cádiz ..... 12
Tabla 3: Distribución de usos de la zona de servicios – Dársena de Cádiz – Escenario 1 ..... 13
Tabla 4: Distribución de usos de la zona de servicios – Dársena de Cádiz – Escenario 2 ..... 14
Tabla 5: Distribución de usos de la zona de servicios- Barriada de la Paz ..... 14
Tabla 6: Distribución de usos de la zona de servicios – Zona Franca ..... 15
Tabla 7: Relación de edificios administrativos ..... 16
Tabla 8 : Superficies Zona de Servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz ..... 21
Tabla 9 : Muelles y atraques del servicio. Instalaciones de Cádiz ..... 21
Tabla 10 : Edificios o instalaciones adscritas a Administraciones Públicas en las instalaciones de Cádiz ..... 22
Tabla 11 : Resumen general tráfico de mercancías del Puerto de la Bahía de Cádiz (en toneladas). Años 2017, 2018 y 2019 ..... 23
Tabla 12 : Resumen general tráfico Puerto de la Bahía de Cádiz. Años 2017,2018 y 2019 ..... 23
Tabla 13 : Tráfico de pasajeros Puerto de la Bahía de Cádiz. Año 2019 ..... 24
Tabla 14 : Espacios naturales protegidos en el ámbito de influencia del Plan Especial ..... 28
Tabla 15: Matriz de valoración de alternativas ..... 39
Tabla 16: Usos cualificados. Instalaciones portuarias de Cádiz ..... 42
Tabla 17: Usos cualificados. Instalaciones náutico deportivas Barriada de la Paz ..... 42
Tabla 18: Usos cualificados. Instalaciones portuarias Zona Franca ..... 42
Tabla 19: Usos cualificados y delimitación de los ámbitos edificables ..... 43
Tabla 20: Edificabilidades del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Dársena de Cádiz ..... 44
Tabla 21: Edificabilidades del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Barriada de la Paz ..... 44
Tabla 22: Edificabilidades del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Zona Franca ..... 44
Tabla 23: Resumen edificabilidades del Plan Especial Puerto de Cádiz ..... 44
Tabla 24: Edificabilidades Plan Especial Puerto de Cádiz. Ámbito área 2, Dique San Felipe ..... 45
Tabla 25: Superficies edificables Área 1 y 2 ..... 45
Tabla 26: Demanda potencia según usos ..... 47
Tabla 27: Estimación de la demanda de energía eléctrica de las nuevas edificaciones/instalaciones. Dársena de Cádiz ..... 48
Tabla 28: Necesidades resueltas con la Ampliación SET Las Cortes, promovidas por la APBC ..... 50
Tabla 29: Nuevas necesidades para la Dársena de Cádiz ..... 50
Tabla 30: Descuentos de potencia disponibles ..... 51
Tabla 31: Resumen de demanda de energía eléctrica ..... 51
Tabla 32: Estimación caudal del vertido de las instalaciones actuales ..... 52
Tabla 33: Estimación caudal de vertido de los nuevos desarrollos ..... 52
Tabla 34: Estimación de suministro para nueva demanda ..... 54
Tabla 35: Resumen de valoración de las actuaciones propuestas (Presupuesto base de licitación, sin IVA) ..... 60

## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

| Siglas | Nombre |
|---|---|
| APBC | Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz |
| BIC | Bien de Interés Cultural |
| BOE | Boletín Oficial del Estado |
| BOJA | Boletín Oficial de la Junta de Andalucía |
| DAE | Declaración Ambiental Estratégica |
| DEUP | Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios |
| LOUA | Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía |
| PGOU | Plan General de Ordenación Urbana |
| POTA | Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía |
| TRLPEMM | Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante |
| UTE | Unión Temporal de Empresas |

...ento electrónico de doc...



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 5/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 1 INTRODUCCIÓN

## 1.1 Antecedentes y justificación de la necesidad de redacción de un nuevo Plan Especial

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Cádiz, redactado por la Unión Temporal de Empresas (UTE): Estrada Port Consulting SL - Antonio González Ballester, mediante contrato de "**Elaboración, formulación y tramitación del Plan Especial del Puerto de Cádiz**" (CA-046-18), suscrito con la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.

La redacción de este nuevo Plan Especial, para ordenar la zona de servicio del puerto Bahía de Cádiz, ha sido un objetivo permanente de la Autoridad Portuaria en los últimos años, en orden a concertar con las autoridades urbanísticas la solución a los problemas de encaje Puerto-Ciudad y contar con un instrumento válido que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos adecuados para llevarlas a la práctica.

En esta línea, el documento sujeto a revisión es el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz, aprobado por el Ayuntamiento de Cádiz el 5 de noviembre de 2004. El PEOPC se realizó en desarrollo del planeamiento general del municipio del PGOU 95. La redacción del PEOPC se hizo de forma simultánea y por el mismo equipo, a la del PUEP para que los dos documentos fueran coherentes. No obstante, el PUEP se aprobó 2 años más tarde, con fecha 10 de mayo de 2006 (en adelante PUEP 2006).

El PUEP 2006 se aprobó al amparo de la Ley 62/1997 de 26 de diciembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que igual que su predecesora la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, establecía que la delimitación de la zona de servicio del puerto se debía hacer a propuesta de la Autoridad portuaria a través de la figura del PUEP, en el que se debía incluir los usos previstos y la justificación de su necesidad y conveniencia.

El 5 de septiembre de 2011 se aprobó el nuevo Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (TRLPEMM), que mantiene la vigencia del PUEP, otorgándole los efectos previstos en la misma para la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y exigiendo su adaptación cuando se proceda a su primera modificación.

El 24 de noviembre de 2011 se aprobó la Adaptación-Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz, entrando en vigor el 4 de mayo de 2012 (en adelante Revisión PGOU 2012). En dicho documento se incluye como objetivo la revisión del PEOPC, recogiendo todo el sistema general portuario dentro del Área de Planeamiento y Desarrollo, APD-PE-01 "Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz". Con la entrada en vigor de este PGOU se deroga automáticamente el anterior PGOU del 1995, si bien excepcionalmente se mantiene la vigencia del PEOPC con carácter transitorio, condicionada a la redacción de la nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

El 27 de noviembre de 2014, el consejo de administración de la APBC aprobó inicialmente la propuesta de Modificación no sustancial y Adaptación del documento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz (DEUP-14).

El 12 de julio de 2016, el Ayuntamiento de Cádiz y la APBC suscribieron un Convenio Marco de Colaboración, y otro Específico para la determinación de la estrategia de actuación Puerto-Ciudad en la Dársena de Cádiz.

El 4 de octubre de 2016, el Consejo Rector de Puertos del Estado aprobó la Modificación no sustancial y Adaptación de la DEUP.

El 19 de diciembre de 2017, el Consejo de Administración de la APBC aprobó inicialmente la propuesta de Modificación sustancial de la DEUP del Puerto Bahía de Cádiz y el inicio de su preceptiva tramitación conforme a lo dispuesto por la TRLPEMM. La DEUP ha sido finalmente aprobada por Orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019 (en lo sucesivo DEUP 2019.)

Junto al cambio normativo reflejado anteriormente, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha definido una nueva estrategia de reordenación de sus tráficos en las diferentes dársenas que lo conforman de acuerdo con el Plan Estratégico del Puerto elaborado en 2015.

Asimismo, es relevante el cambio derivado de la ejecución de la plataforma para la reubicación de la actual Terminal de Contenedores, que una vez sea efectivo su traslado y puesta en funcionamiento en su nueva ubicación, liberará los muelles Ciudad, Alfonso XIII y Reina Sofia para destinarlos a usos compatibles con el tráfico de cruceros y con el proceso de interacción puerto-ciudad.

En este sentido la APBC en coordinación con el Ayuntamiento ha estado trabajando en la Estrategia de la actuación Puerto-Ciudad de la dársena de Cádiz, trabajos cuyo resultado se han tenido en cuenta a la hora de plantear la ordenación de este ámbito.

En definitiva, por lo mencionado anteriormente es ineludible para la APBC la redacción de este nuevo Plan Especial de Ordenación para dar respuesta a las nuevas necesidades de reordenación de los espacios de tierra de la actual zona de servicio conforme a la nueva DEUP.

Ámbito del Plan Especial

El Plan Especial del Puerto de Cádiz se redacta para determinar la ordenación de la zona de servicio portuaria; de acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM y en la legislación urbanística estatal, autonómica y municipal.

El ámbito de aplicación de la nueva formulación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz abarca la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz comprendida en el término municipal de Cádiz, y definida por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, que incluye los siguientes ámbitos:

- Instalaciones portuarias dársena de Cádiz
- Instalaciones náutico-deportivas Barriada de la Paz
- Instalaciones portuarias de la Zona Franca

Es copia auténtica de documento electrónico

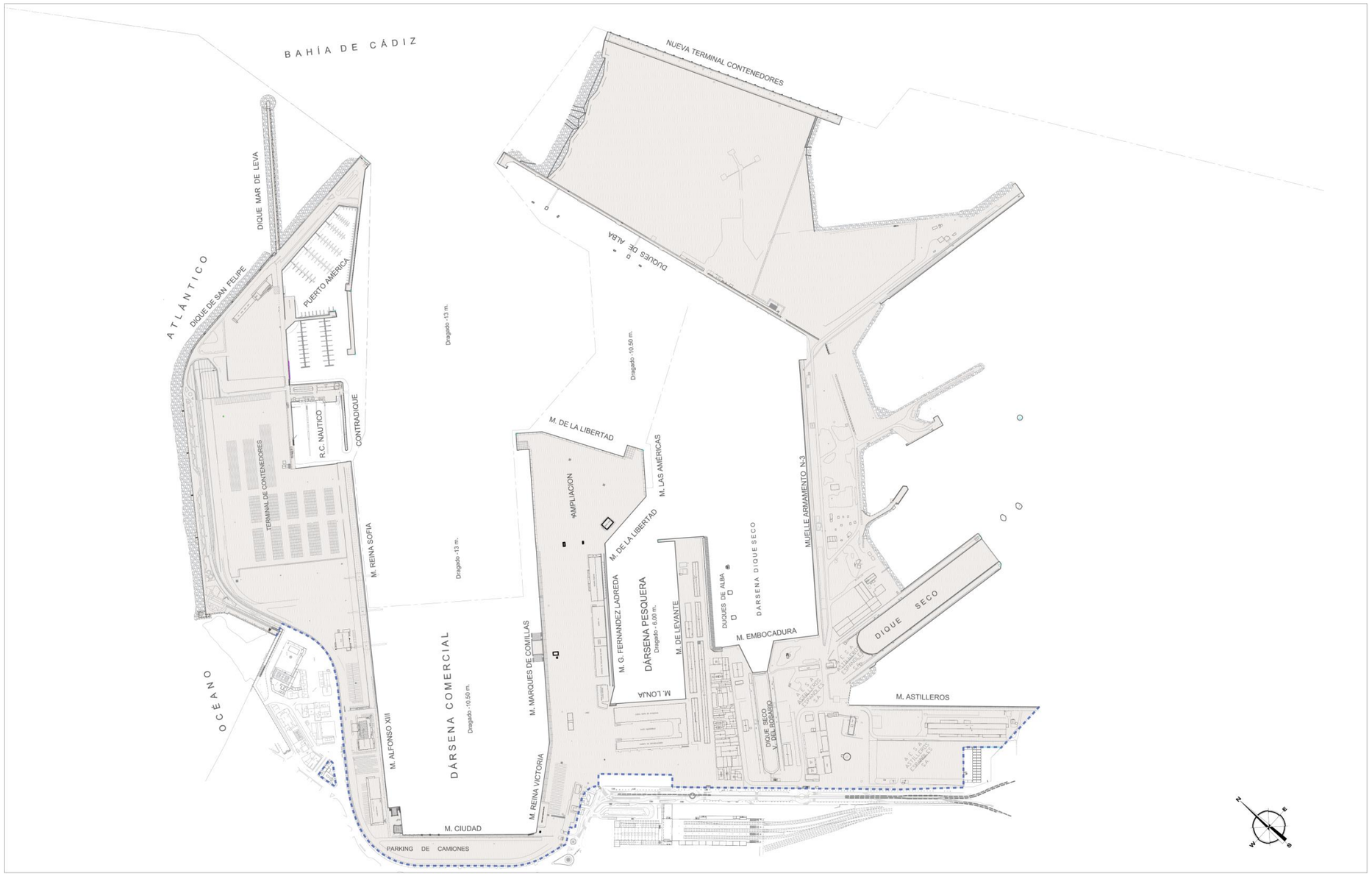
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 6/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 1: Instalaciones portuarias dársena de Cádiz**




**Fuente Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 7/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 2: Instalaciones náutico-deportivas de la Barriada de la Paz**



**Fuente Equipo redactor**

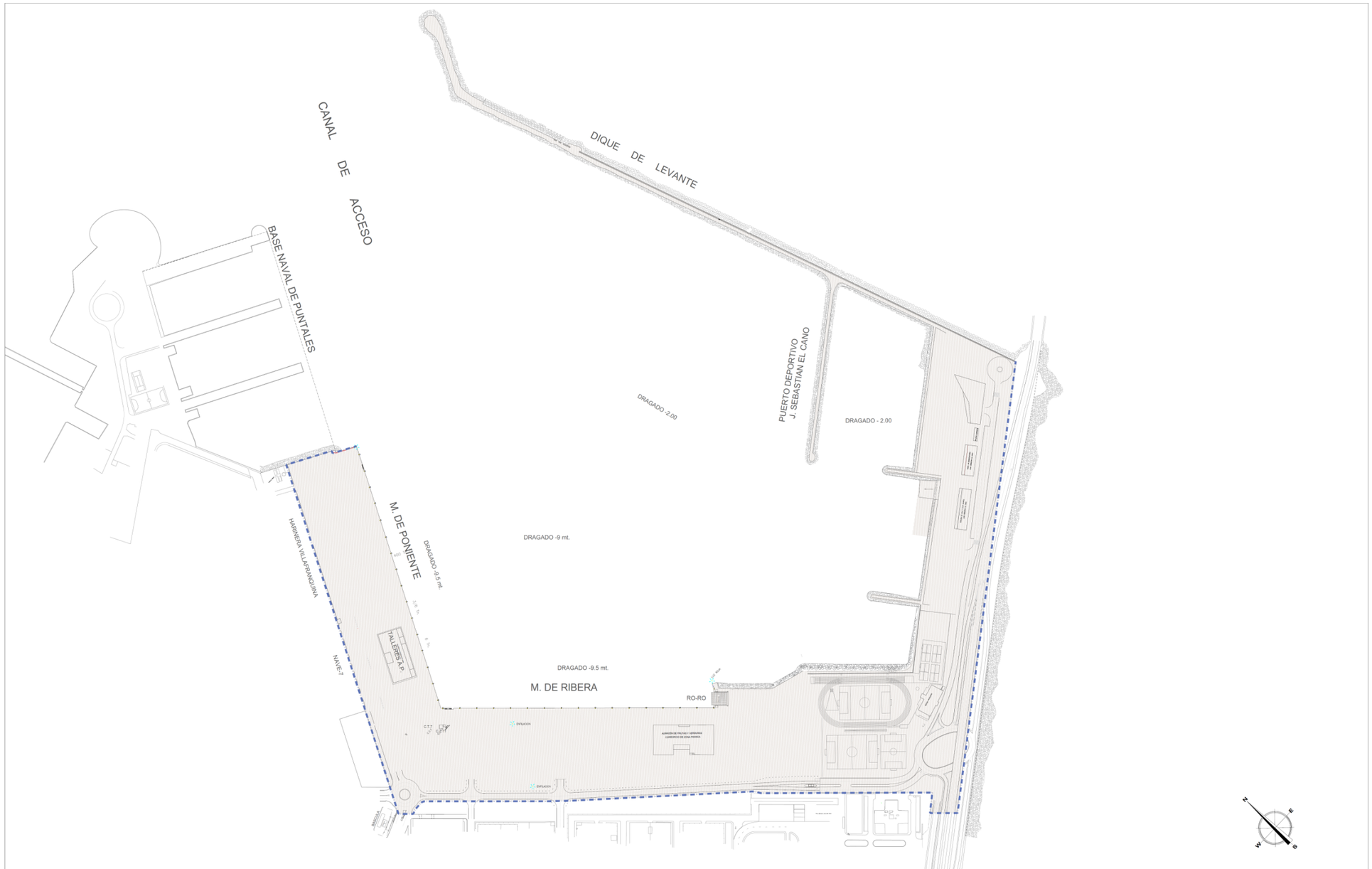
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 8/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 3: Instalaciones de la Zona Franca**




**Fuente: Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 9/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 1.2 Contenido del Plan Especial

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

- Memoria
- Normas Urbanísticas
- Planos de Información
- Planos de Ordenación
- Estudio económico-financiero
- Informe de sostenibilidad económica
- Estudio Evaluación de la Movilidad Generada
- Resumen ejecutivo
- Estudio Ambiental Estratégico
- Otros estudios complementarios

Los documentos legalmente vinculantes del Plan Especial son los correspondientes a las Normas Urbanísticas y los Planos de Ordenación.

La memoria, los planos de información y el resto de documentos cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.

## 1.3 Equipo redactor

El presente Plan Especial del Puerto de la Cádiz ha sido elaborado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Presidenta: Dña. Mª Teófila Martínez Saiz

Director: D. Juan Agustín Romero Gago

Jefe de Departamento de Gestión Portuaria y responsable del Contrato de asistencia técnica por la APBC: Eugenio Domingo Parra

El Plan Especial está redactado por un equipo multidisciplinar, dirigido y a cargo de la Unión Temporal de Empresas (UTE): Estrada Port Consulting SL - Antonio González Ballester, adjudicataria de la Asistencia Técnica con la APBC.

En la siguiente tabla se presenta el equipo redactor del Plan Especial y sus funciones:

**Tabla 1: Equipo redactor del Plan Especial del Puerto de Cádiz**

| Nombre | Titulación | Empresa | Función |
|---|---|---|---|
| Antonio González | Arquitecto | Antonio González Ballester | Arquitecto (jefe global de los trabajos) |
| José Luis Estrada | Dr. ICCP | EPC | Delegado del Consultor |
| Alberto Estrada | ICCP | EPC | Jefe del Proyecto |
| Anna Maria Ribas | Arquitecta | EPC | Arquitecta |
| David Pérez | ICCP | EPC | ICCP |
| Agustín Barberá | Abogado urbanista | Barberá Abogados | Ldo. Derecho |
| Maria Maetzu | Arquitecta | Antonio González Ballester | Arquitecta |
| Antonio Figueroa * | Geógrafo | Atlántida medio ambiente | Rble. tramitación ambiental |

ICCP: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
* Responsable de los trabajos de la empresa colaboradora.

**Fuente: Equipo redactor**

Es copia auténtica de documento electr

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 10/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

## 2.1 Marco Legal

El presente Plan Especial del Puerto de Cádiz se redacta para determinar la ordenación de la zona de servicio portuaria de acuerdo con lo establecido en:

- ***Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante***, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante el TRLPEMM).

  En su artículo 56 establece que *para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás* ***instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario*** *y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima (…)* y *dicho sistema general portuario* ***se desarrollará a través de un plan especial*** *o instrumento equivalente*

  *Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.*

- ***Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)*** BOJA núm. 154 de 31 de diciembre de 2002

  La LOUA regula el contenido, formulación y tramitación del Plan Especial, que debe coordinarse con el TRLPEMM.

- Legislación ambiental:
  - *Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.*
  - *Decreto-Ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifican las Leyes 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía; 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía, y 8/1997, de 23 de diciembre, por la que se aprueban medidas en materia tributaria, presupuestaria, de empresas de la Junta de Andalucía y otras entidades, de recaudación, de contratación, de Función Pública y de fianzas de arrendamientos y suministros, y se adoptan medidas excepcionales en materia de sanidad animal.*

- La planificación territorial;
  - Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA de 29 de diciembre de 2006).
  - Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC), aprobado por Decreto 262/2004, de 27 de julio.

- Otros documentos sectoriales de aplicación, en cuanto a la planificación de infraestructuras de transporte y movilidad a nivel territorial, son los siguientes documentos:
  - Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Estado, de 2004 (PEIT 2.005-20)
  - Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA 2014-2020, aprobado por Decreto 191/2016, de 27 de diciembre.
  - Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Cádiz, promovido por la Consejería de Política Territorial de la Junta de Andalucía y aprobado en el año 1986
  - Plan de Transporte Metropolitano Bahía de Cádiz (PTMBC), actualmente en tramitación.
  - Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cádiz (PMUS), aprobado en 2013.

Si bien los documentos normativos portuarios y urbanísticos que más condicionan la redacción del Plan Especial del Puerto de Cádiz son los siguientes:

- Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, aprobada por orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019 (en adelante DEUP 2019).
- Plan General de Ordenación Urbana de Cádiz aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda mediante Orden de 24 de noviembre de 2011, entrando en vigor el 4 de mayo de 2012 (en adelante PGOU 2012) (en adelante PGOU 2012).

### 2.1.1 Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Cádiz. Julio 2019

La vigente Delimitación de Espacios Portuarios del Puerto de Cádiz (DEUP), se aprobó por Orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019 (en lo sucesivo DEUP 2019.)

Este documento viene a sustituir el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Cádiz, en adelante PUEP 2006, que fue aprobado por Orden 1723/2006, de 10 de mayo de 2006, por parte del Ministerio de Fomento, previo informe de Puertos del estado, de la Dirección General de Costas y de las Administraciones urbanísticas sobre los aspectos de su competencia, así como de los demás Departamentos ministeriales y Administraciones públicas afectadas. Fue publicado en el BOE nº 131 de 2 de junio de 2006.

El PUEP 2006 se aprobó al amparo de la Ley 62/1997 de 26 de diciembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que al igual que su predecesora la Ley 27/1992, de 24 de noviembre establecía que la delimitación de la zona de servicio del puerto se debía hacer a propuesta de la Autoridad portuaria a través de la figura del PUEP, en el que se debía incluir los usos previstos y la justificación de su necesidad y conveniencia.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 11/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Posterior a la aprobación del PUEP 2006, el 5 de septiembre de 2011, se aprobó una nueva legislación portuaria (TRLPEMM), donde la figura del PUEP fue sustituida por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP). La adaptación del PUEP al documento de DEUP fue una de las justificaciones de la Modificación no sustancial del PUEP 2016, aprobada el 4 de octubre de 2016 por Acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado. La Resolución de dicho acuerdo tuvo lugar el 7 de noviembre de 2016 y fue publicada en el BOE nº29 de 3 de febrero de 2017. Las modificaciones incorporadas en dicho documento no son de mucha relevancia, y no plantean cambios sustanciales en la delimitación de la zona de servicio ni a los usos.

En el presente apartado se analiza en profundidad el DEUP 2019, el cual delimita la zona de servicio del puerto sobre la que debe realizarse la ordenación del Plan Especial.

La DEUP 2019 tiene como objetivo regularizar los usos y espacios portuarios de forma acorde con la estrategia, definida por la APBC, de reordenación de tráficos en las diferentes dársenas que conforman el Puerto. El principal cambio deriva de la Nueva Terminal de Contenedores que, una vez ejecutada y trasladada a su nueva ubicación, liberará los muelles Ciudad y Alfonso XIII y Reina Sofia. Por tanto, la propuesta de DEUP ha de definir los usos en esta zona (tráfico de cruceros y espacios puerto ciudad), así como regularizar los nuevos accesos viarios y ferroviarios a la zona de servicio. Asimismo, en la DEUP se delimita la zona de servicio teniendo en cuenta los procesos de desafección llevados a cabo.

La DEUP 2019 establece determinaciones sobre la delimitación de la zona de servicio terrestre, la zona de aguas, afectaciones o desafectaciones, y finalmente sobre los usos propuestos.

En relación con la figura del Plan Especial, la propuesta de DEUP remite al objetivo operativo E2—00007 - Elaboración de un nuevo Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz, cuya meta es la de disponer de un Plan Especial del Puerto de Cádiz, aprobado por la administración competente antes de 31 de diciembre de 2020.

La Propuesta de DEUP consta de los siguientes documentos:

- MEMORIA
- ANEXO 1: SEÑALES MARÍTIMAS
- ANEXO 2: PLANOS
- ANEXO 3: TRAMITACIÓN
- ANEXO 4: CONVENIOS

La Memoria, que es la parte sustancial de la DEUP, se estructura en las siguientes partes:

- Aspectos generales
- El tráfico, análisis y evolución
- La zona de servicio de la Bahía de Cádiz
- Propuesta y justificación de usos
- Acceso viario a las instalaciones portuarias
- Acceso ferroviario a las instalaciones portuarias
- Espacios adscritos a otras administraciones

La delimitación de la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz afecta a los términos municipales de Cádiz, Puerto Real y el Puerto de Santa Maria. El presente documento se centra en el contenido de la propuesta de DEUP relativo al término municipal de Cádiz, que es el objeto del Plan Especial en redacción.

La DEUP 2019 reconoce la delimitación definida en el PUEP 2006 modificado por el acuerdo del Consejo Rector en octubre de 2016. En el ámbito del municipio de Cádiz la delimitación de la zona terrestre de las citadas normas incluye las siguientes instalaciones:

**Instalaciones portuarias del Puerto de Cádiz**

Delimitación de la zona de servicio aprobada por la O.M. de 25 de abril de 1960, a la que se incorporan los suelos resultantes del relleno del dique de San Felipe para construcción de la terminal de contenedores y las obras de infraestructura realizadas para prevenir el mar de leva, con las siguientes exclusiones:

- Modificación comunicada a Patrimonio del Estado con fecha 19 de septiembre de 1991, en la que se excluye la parcela de Plaza de España n.º 18.
- Modificación de 31 de julio de 2000 por la que se excluyen los terrenos que estuvieron otorgados en concesión al Real Club Náutico de Cádiz. Modificación de 4 de agosto de 2003, por la que se excluye una parcela de 5.774 m² en el límite de la dársena pesquera de Cádiz.
- Modificación de 20 de enero de 2005 por la que se excluyen 55.593 m² que corresponden a los terrenos de la zona comprendida entre la barriada de La Paz y Puntales. Posteriormente, con fecha 19/04/2017 se excluyen 6.131,73 m² correspondiente a la parcela de bomberos.

**Instalaciones portuarias de la Zona Franca**

Delimitación de la zona de servicio aprobada por la O.M. de 2 de diciembre de 1987, por la que el dominio público portuario estatal incluye:

- El área definida por una línea paralela al cantil del muelle de Poniente, situada a 86 metros hacia tierra de dicho cantil, y el mar.
- El área definida por una línea paralela al cantil del muelle de Ribera, situada a 125 metros hacia tierra de dicho cantil, prolongada hacia el dique de Levante, y el mar.
- El dique de Levante.

A la zona de servicio terrestre definida en la anterior O.M. se han incorporado en la pasada década suelos resultantes de rellenos realizados en la superficie de agua comprendida entre el dique de Levante y los muelles de Levante y Ribera, situados entre la carretera N-443 y el actual cantil de las instalaciones náutico-deportivas Juan Sebastián Elcano.

Este documento es copia auténtica electrónica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

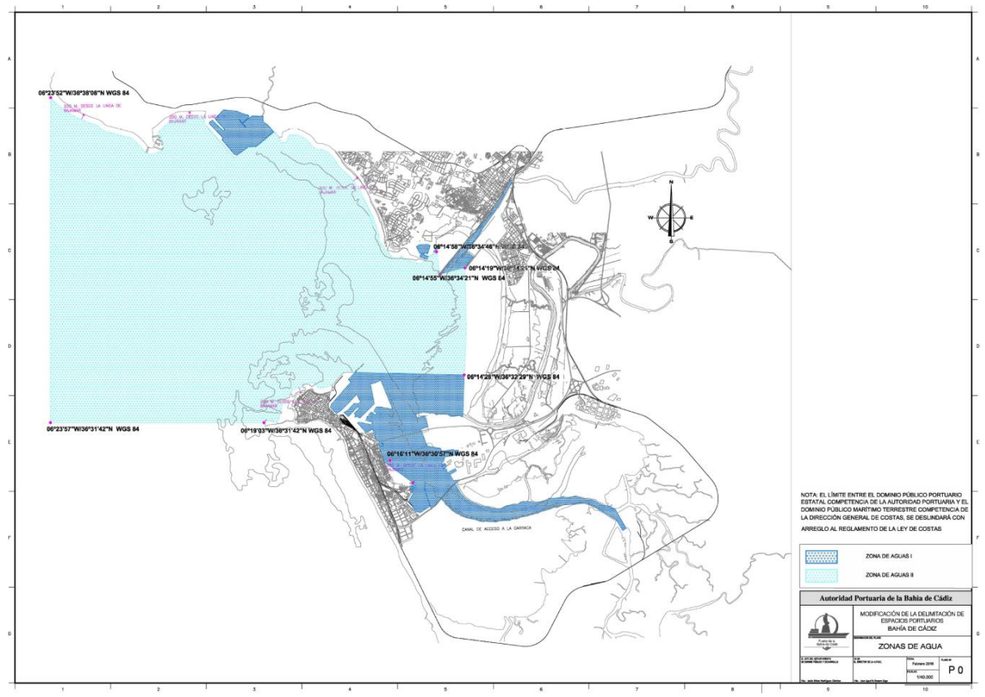


| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 12/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

La zona de Aguas comprende las aguas interiores, abarcando los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo. La zona II comprende las aguas exteriores a las dársenas y muelles, incluyendo las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo.

La DEUP 2019 no altera la zona de aguas del Puerto de la Bahía de Cádiz (ver Figura 4), solo se incluye la zona definida por el Real Decreto 239/2018, de 27 de abril, por el que se declara zona de interés para la Defensa Nacional la instalación militar denominada "Base Naval de Rota".

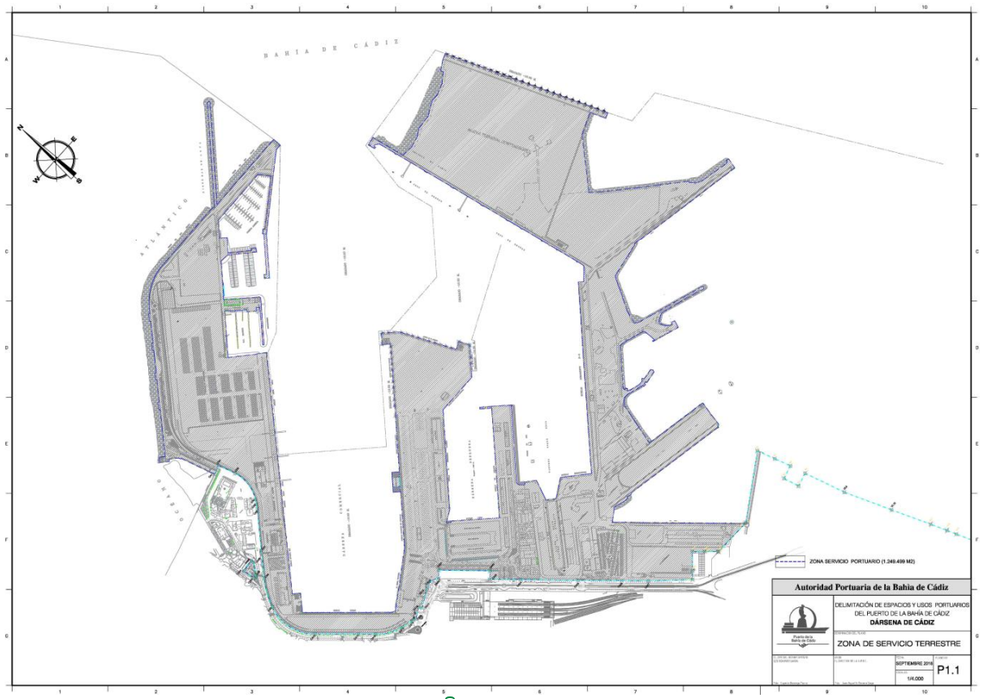
**Figura 4: Plano de Zona de Aguas**




**Fuente: DEUP 2019**

La DEUP 2019 incluye la definición exterior e interior del dominio público portuario que se muestra en la Figura 5, Figura 6 y Figura 7.  En la memoria se describe geométricamente la línea de delimitación mediante tablas que identifican los vértices que la conforman.

**Figura 5: Plano delimitación zona de servicio - Dársena de Cádiz -**




**Fuente: DEUP 2019**

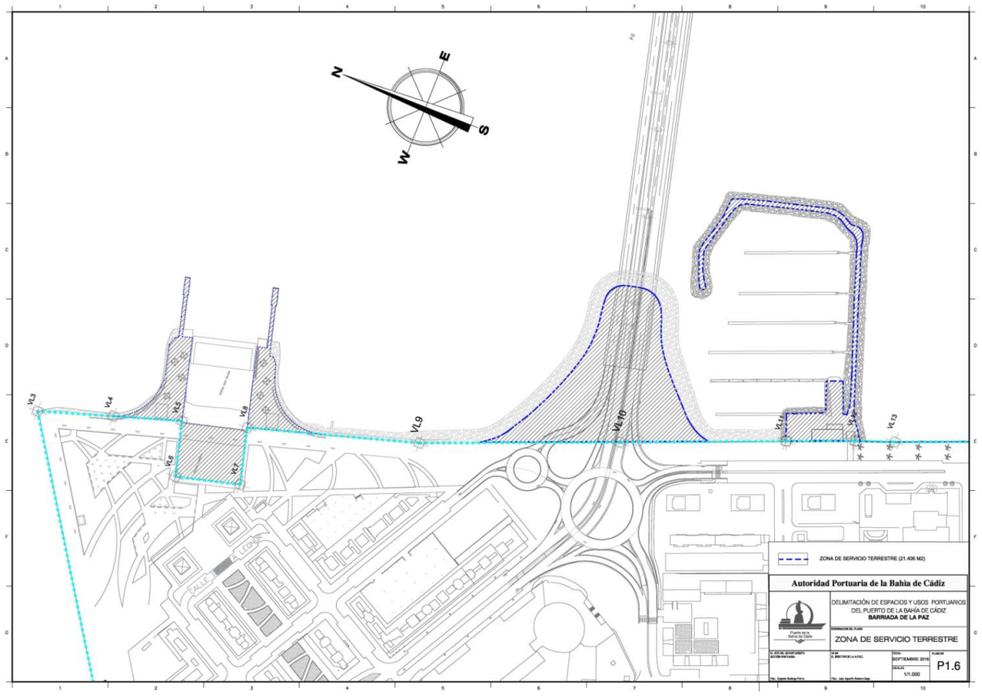
Escop

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



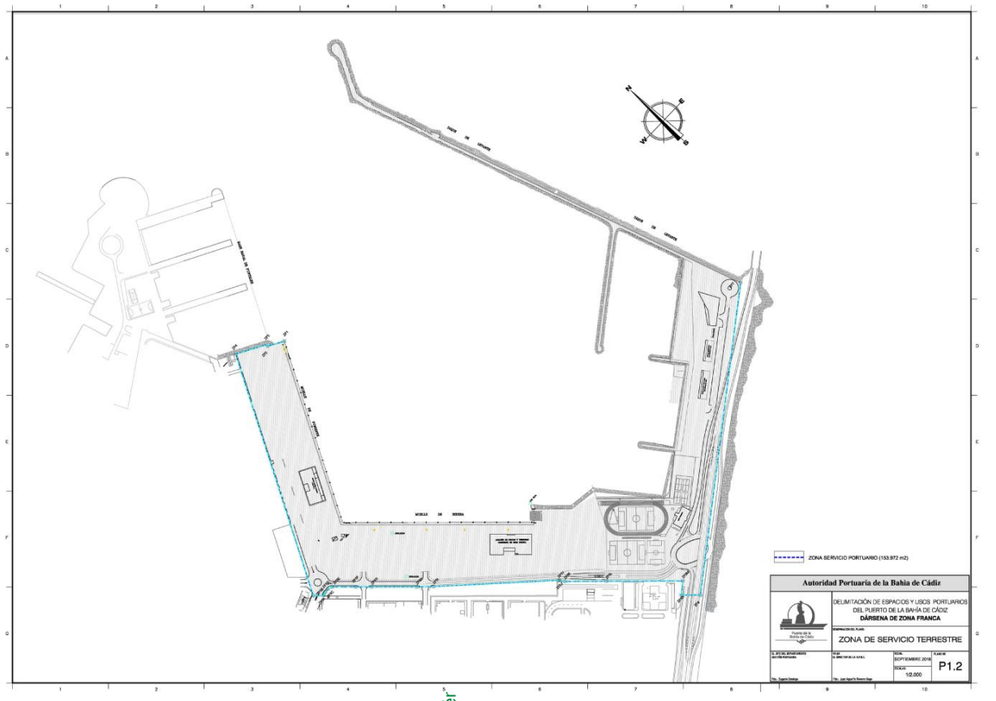
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 13/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 6: Plano delimitación zona de servicio –Barriada de la Paz -**




**Fuente: DEUP 2019**

**Figura 7: Plano delimitación zona de servicio - Dársena de la Zona Franca –**




**Fuente: DEUP 2019**

La DEUP 2019 incluye en su propuesta los expedientes de desafectación que tiene actualmente en trámite. En lo que afecta al municipio de Cádiz, se propone la desafectación de una parcela de 12.240,24 m2 de la instalación portuaria Zona Franca, declarada innecesaria por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de fecha 29/11/2016 (ver Figura 8). Las superficies ya se excluyen de los planos de propuesta.

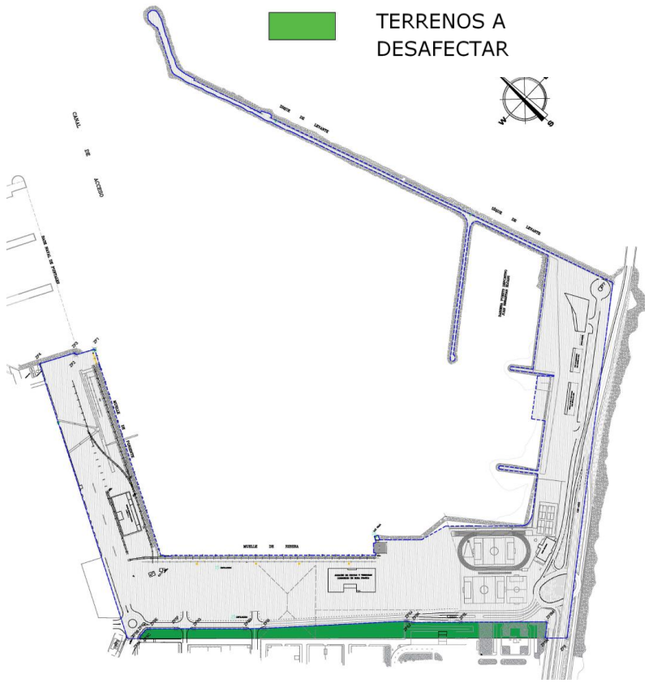
Es copia auté

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 14/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 8: Plano terrenos a desafectar**




**Fuente: DEUP 2019**

La DEUP 2019 recoge la definición de los usos básicos, en aplicación literal del artículo 72 del TRLPEMM, que es la siguiente:

- Uso portuario comercial, que engloba los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios, el tráfico de pasajeros y el avituallamiento y reparación de buques.
- Uso portuario pesquero, que incluye la manipulación de pesca y su comercialización.
- Uso portuario náutico-deportivo, que engloba los relacionados con la navegación recreativa o deportiva y los servicios de apoyo a la misma.
- Uso complementario o auxiliar al que se adscriben los suelos portuarios no incluidos en el resto de la zonificación portuaria.
- Uso interacción Puerto Ciudad: Actividades comerciales no estrictamente portuarias, equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, etc.

Adicionalmente se incluye en la Propuesta de DEUP los siguientes usos mixtos que pueden albergar actividades de diferente naturaleza:

- Uso Mixto Complementario – Náutico Deportivo
- Uso Mixto Complementario – Pesquero
- Uso Mixto Interacción Puerto Ciudad – Náutico Deportivo

La superficie total del Puerto de la Bahía de Cádiz, según la DEUP 2019, alcanza los 4.316.782 m2 que se distribuyen en los municipios de Cádiz, Puerto Real y el Puerto de Santa María de la siguiente forma:

**Tabla 2: Superficies por municipios e instalaciones del puerto de la Bahía de Cádiz**

| MUNICIPIO | INSTALACIÓN | SUPERFICIE (m²) |
|---|---|---|
| CÁDIZ | Dársena comercial de Cádiz | 1.249.499 |
| | Zona Franca | 153.962 |
| | Barriada de la Paz | 21.406 |
| | Total Cádiz | 1.424.867 |
| PUERTO REAL | Cabezuela – Puerto Real | 1.627.578 |
| | Puerto Real Ciudad | 7.049 |
| | Total Puerto Real | 1.634.627 |
| EL PUERTO DE SANTA MARÍA | Río Guadalete | 1.027.955 |
| | Puerto Sherry | 199.823 |
| | Total El Puerto de Santa María | 1.227.778 |
| TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO | | 4.287.222 |
| INSTALACIONES AFECTAS A SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA | | 29.510 |
| TOTAL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ | | 4.316.782 |

**Fuente: DEUP 2019**

En este mismo apartado se realiza una descripción de la asignación de usos de la DEUP 2019 por municipios y dársenas o zonas. Se incluye para cada zona plano de la asignación de usos vigente y la propuesta. En la Figura 9 se muestra la leyenda utilizada para asignar los diferentes usos en los planos de propuesta.

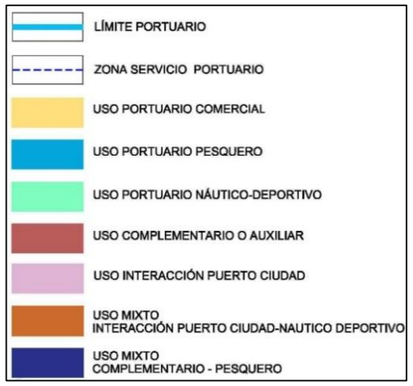
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 15/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 9: Leyenda de los planos de asignación de usos. DEUP 2019**




**Fuente: DEUP 2019**

### Instalaciones portuarias del Puerto de Cádiz

La DEUP 2019 incluye dos escenarios de asignación de usos para la Dársena de Cádiz, uno a corto plazo con motivo de la continuidad de la explotación de la terminal de contenedores en el muelle Reina Sofía y otro posterior, ya con los contenedores en su ubicación definitiva.

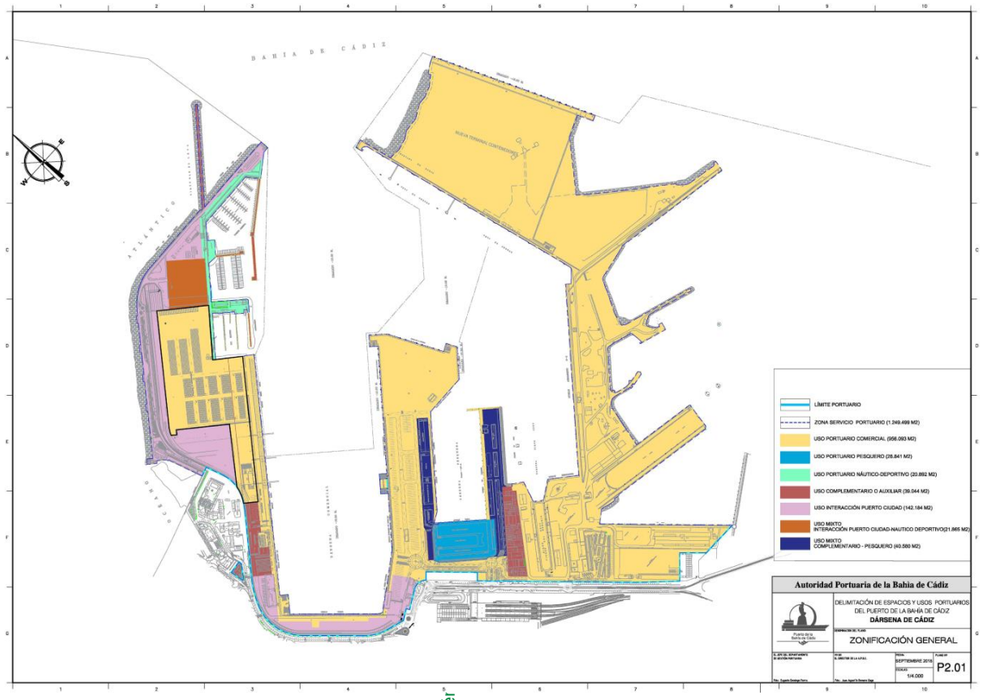
Escenario 1: Delimitación Propuesta de la dársena de Cádiz hasta la caducidad de la concesión ~~"~~Terminal de Contenedores del Muelle Reina Sofía": Mantiene el uso comercial en el Muelle Reina Sofia. El cómputo de superficies de este escenario se muestra en la siguiente tabla y el correspondiente plano en la Figura 10.

**Tabla 3: Distribución de usos de la zona de servicios – Dársena de Cádiz – Escenario 1**

| DISTRIBUCIÓN DE USOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE | | |
|---|---|---|
| Incluida Terminal de Contenedores Reina Sofía | | |
| **DESCRIPCIÓN** | | SUPERFICIE M2 |
| **USOS DÁRSENA DE CÁDIZ** | | |
| | USO PORTUARIO COMERCIAL | 956.093 |
| | USO PORTUARIO PESQUERO | 28.841 |
| | USO PORTUARIO NÁUTICO DEPORTIVO | 20.892 |
| | USO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR | 39.044 |
| | USO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD | 142.184 |
| | USO MIXTO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD - NAUTICO DEPORTIVO | 21.865 |
| | USO MIXTO COMPLEMENTARIO PESQUERO | 40.580 |
| | **TOTAL USOS DÁRSENA DE CÁDIZ** | **1.249.499** |

**Fuente: DEUP 2019**

**Figura 10: Plano Asignación de usos – Dársena de Cádiz – escenario 1**




**Fuente: DEUP 2019**

Escenario 2: Delimitación Propuesta de la dársena de Cádiz tras la caducidad de la concesión ~~"~~Terminal de Contenedores del Muelle Reina Sofía": contempla el escenario posterior al traslado de la terminal, se libera el Muelle Reina Sofia al que se le asigna una franja de uso comercial (zona de maniobra), seguida de una franja de Complementario y auxiliar. El resto del muelle se le asigna el uso interacción puerto-ciudad. El cómputo de superficies de este escenario se muestra en la siguiente tabla y el correspondiente plano en la Figura 11.

Es copia auténtica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



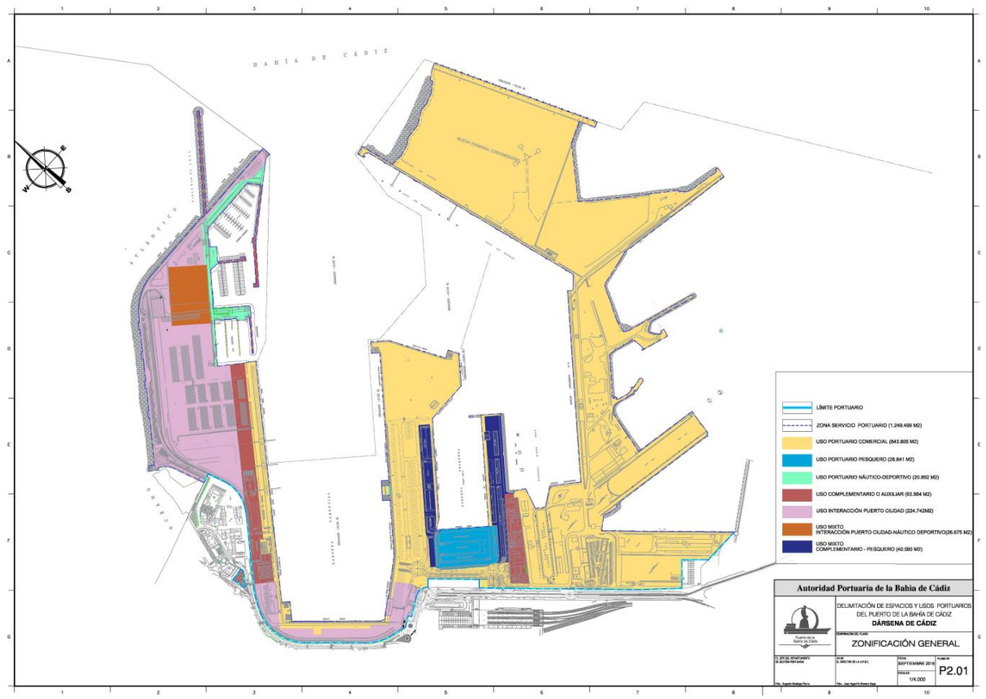
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 16/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Tabla 4: Distribución de usos de la zona de servicios – Dársena de Cádiz – Escenario 2

| DISTRIBUCIÓN DE USOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE | | |
|---|---|---|
| **DESCRIPCIÓN** | | SUPERFICIE M2 |
| **USOS DÁRSENA DE CÁDIZ** | | |
| | USO PORTUARIO COMERCIAL | 843.805 |
| | USO PORTUARIO PESQUERO | 28.841 |
| | USO PORTUARIO NÁUTICO DEPORTIVO | 20.892 |
| | USO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR | 63.964 |
| | USO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD | 224.742 |
| | USO MIXTO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD - NAUTICO DEPORTIVO | 26.675 |
| | USO MIXTO COMPLEMENTARIO PESQUERO | 40.580 |
| | **TOTAL USOS DÁRSENA DE CÁDIZ** | **1.249.499** |

**Fuente: DEUP 2019**

Figura 11: Plano Asignación de usos – Dársena de Cádiz – Escenario 2




**Fuente: DEUP 2019**

**Dársena de Barriada de la Paz**

Se asigna el uso de Interacción Puerto ciudad a la zona abierta al uso que alberga el Paseo Marítimo de la Bahía, incluyendo el edificio concesionado para la Piscina Municipal del Barrio de Astilleros, y la zona de desembarco del Puente de la Constitución de 1812. Se mantiene el uso Náutico Deportivo para las instalaciones existentes y finalmente se asigna el uso complementario a las instalaciones de protección de dichas instalaciones.

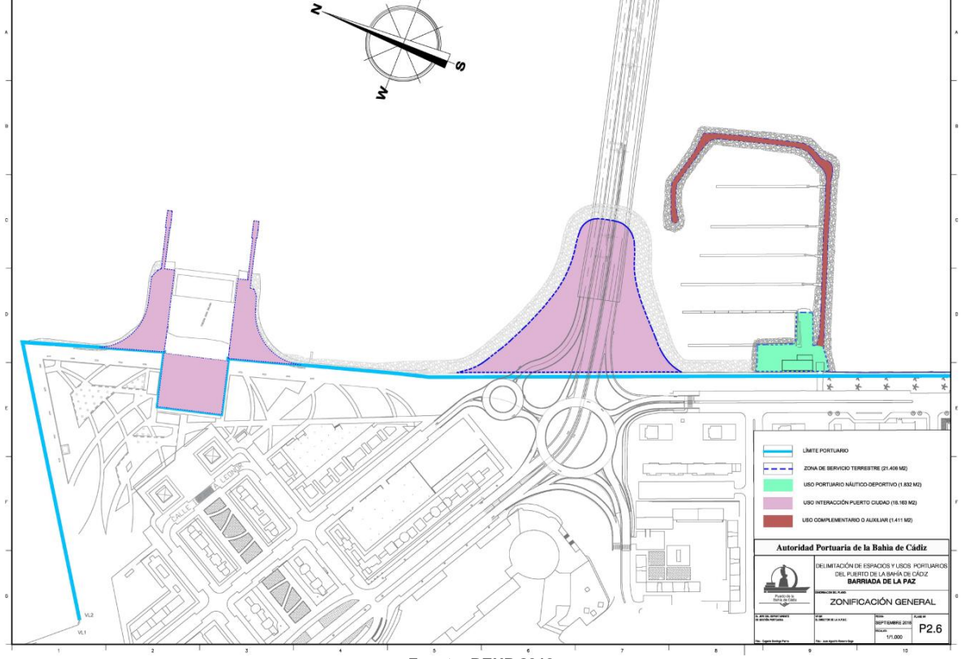
El cómputo de superficies de este escenario se muestra en la siguiente tabla y el correspondiente plano en la Figura 20.

Tabla 5: Distribución de usos de la zona de servicios- Barriada de la Paz

| **USOS BARRIADA DE LA PAZ** | | |
|---|---|---|
| | USO PORTUARIO NÁUTICO DEPORTIVO | 1.832 |
| | USO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD | 1.411 |
| | USO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR | 18.163 |
| | **TOTAL USOS BARRIADA DE LA PAZ** | **21.406** |

**Fuente: DEUP 2019**

Figura 12: Plano Asignación de usos – Barriada de la Paz




**Fuente: DEUP 2019**


toelectrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 17/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Instalaciones portuarias de la Zona Franca**

Se asigna el uso comercial para los muelles de Ribera y Poniente. Se mantiene el uso Náutico Deportivo para las existentes del Club Náutico EL CANO y se asigna el uso de interacción puerto ciudad a la superficie adscrita a la concesión de Pistas y Zona deportiva anexa al Club Náutico ELCANO y a los viales de acceso a ambas instalaciones.

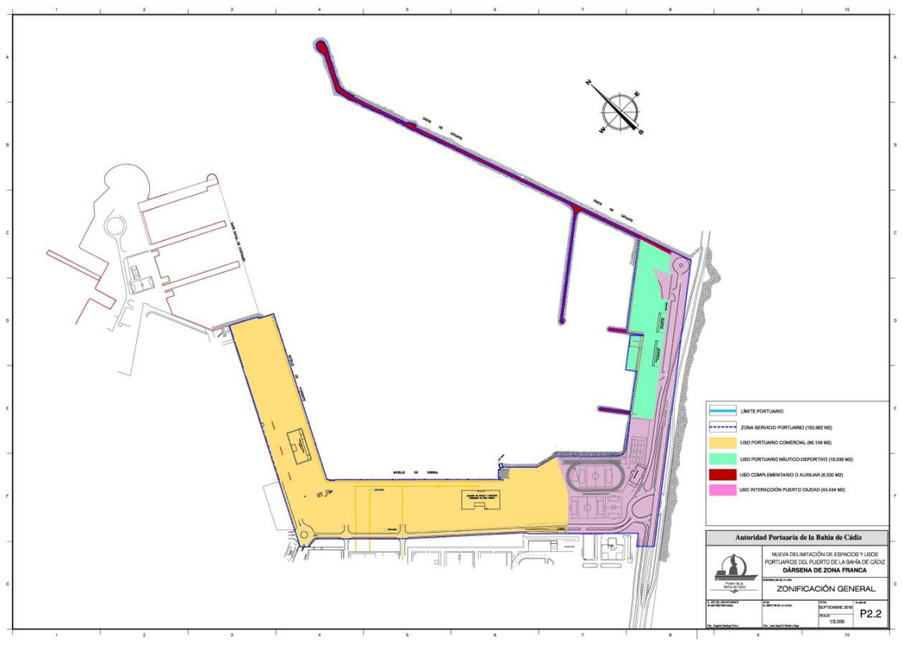
El cómputo de superficies de este escenario se muestra en la siguiente tabla y el correspondiente plano en la Figura 13.

**Tabla 6: Distribución de usos de la zona de servicios – Zona Franca**

| USOS DÁRSENA DE LA ZONA FRANCA | | |
|---|---|---|
| | USO PORTUARIO COMERCIAL | 86.159 |
| | USO PORTUARIO NÁUTICO DEPORTIVO | 18.039 |
| | USO COMPLEMENTARIO O AUXILIAR | 6.330 |
| | USO INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD | 43.434 |
| | **TOTAL USOS DÁRSENA DE LA ZONA FRANCA** | **153.962** |

**Fuente: DEUP 2019**

**Figura 13: Plano Asignación de usos – Zona Franca**




**Fuente: DEUP 2019**

En el apartado sobre los accesos viarios a las instalaciones portuarias, se realiza una introducción que explica las limitaciones históricas en cuanto accesibilidad sobre todo de las dársenas de Cádiz y Zona Franca, como consecuencia de su ubicación en el casco urbano de Cádiz. Estos problemas se han subsanado parcialmente con la construcción del nuevo puente sobre la bahía (puente de la Constitución de 1812) y el nuevo vial de acceso a la Zona Franca des del puente Jose León Carranza y la inclusión de un tercer carril reversible.

El traslado de la Terminal de contenedores aliviará los problemas de tráfico derivados de la actual configuración. El acceso de plaza Sevilla perderá relevancia, el nuevo control de la Avenida de Astilleros pasará a ser el principal acceso a las instalaciones portuarias. También está previsto que entre en funcionamiento el acceso a la Terminal a través de un túnel que aliviará el tráfico denso derivado de la Avenida de Astilleros que actualmente soporta el tráfico de acceso a Cádiz desde el Puente junto con el tráfico portuario y el de las instalaciones de Navantia.

En el caso de la Zona Franca ya está en funcionamiento el acceso directo a la instalación mediante el puente José León Carranza que ha hecho necesario la incorporación de un segundo control de acceso a la instalación.

En cuanto a las conexiones ferroviarias, únicamente la Dársena de Cádiz disponía de dicha conexión. Existían dos ramales que cruzaban la Plaza de Sevilla, uno llegaba a la Terminal de contenedores del Muelle Reina Sofia y el otro recorría paralelo el muelle Marqués de Comillas. Actualmente el tráfico ferroviario se ha perdido, pero la nueva terminal de contenedores tiene previsto recuperar dicha conexión. Está proyectado un ramal de acceso que cruza la avenida de Astilleros y entra a la zona de servicio a través de las instalaciones del astillero concesionado a NAVANTIA hasta la terminal.

Por último, y en cumplimiento del artículo 69.3 del TRLPEMM, se incluye en la DEUP los edificios o instalaciones de Administraciones Públicas que puedan ~~e~~jercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2".

En el ámbito perteneciente al municipio de Cádiz los edificios de administraciones son los que se muestran en la siguiente tabla y en la se puede ver su localización.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



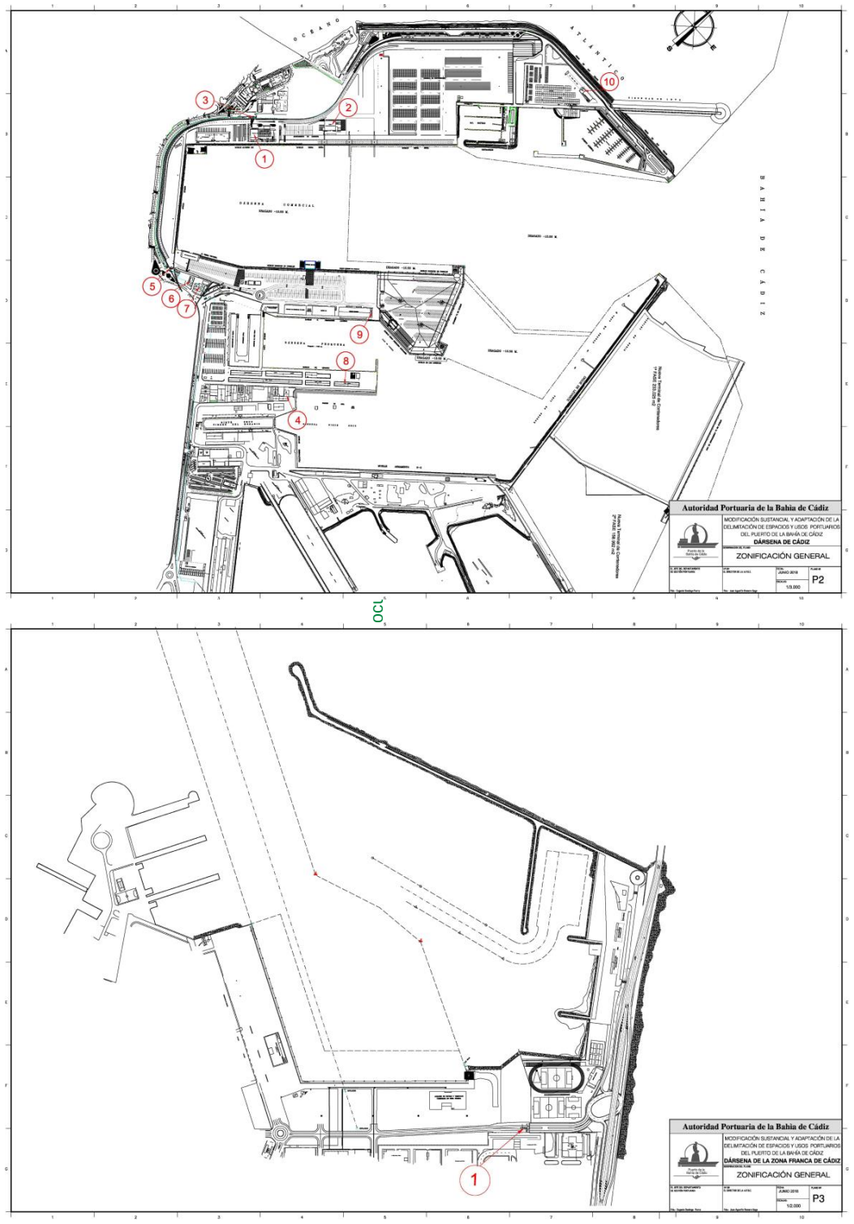
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 18/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 7: Relación de edificios administrativos**

| | | | |
|---|---|---|---|
| DÁRSENA DE CÁDIZ | | | |
| 1 | ESTACIÓN MARÍTIMA MUELLE ALFONSO XIII | CAPITANÍA MARÍTIMA | PROPIAS DE SU ACTIVIDAD |
| | | SASEMAR | PROPIAS DE SU ACTIVIDAD |
| | | POLICÍA DE FRONTERAS | OFICINAS |
| | | GUARDIA CIVIL | OFICINAS |
| 2 | PUESTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO | ADUANAS | PROPIAS DE SU ACTIVIDAD |
| | | SANIDAD EXTERIOR | PROPIAS DE SU ACTIVIDAD |
| 3 | CONTROL ACCESO PLAZA HISPANIDAD | GUARDIA CIVIL | CONTROLES DE SALIDA |
| 4 | NAVE Nº17 MUELLE DE LEVANTE | GUARDIA CIVIL | INSPECCIÓN VEHÍCULOS |
| 5 | CONTROL DE ACCESO PLAZA SEVILLA | GUARDIA CIVIL | CONTROL DE SALIDAD |
| 6 | EDIFICIO CASA DEL MAR | ASOC. MUJERES | PROPIAS DE SU |
| | | DEL MAR | ACTIVIDAD |
| | | INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA | PROPIAS DE SU ACTIVIDAD |
| | | SERVICIO ANDALUZ DE SALUD | MUTACIÓN DEMANIAL |
| 7 | EDIFICIO COMPLEMENTARIO CIUDAD DE VIGO | GUARDIA CIVIL | COMPAÑÍA FISCAL |
| | | SANIDAD EXTERIOR | OFICINAS |
| | | SAGEP ESTIGADES | OFICINAS / NOMBRAMIENTOS |
| 8 | LOCAL 411 | CRUZ ROJA | PROPIAS |
| | LOCAL 412 | CRUZ ROJA | PROPIAS |
| 9 | MÓDULOS OFICINAS | ADUNAS | OFICINAS |
| 10 | EDIFICIO CIUDAD DEL MAR[12] | SALVAMENTO MARÍTIMO | EQUIPOS SEGUIMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO |
| ZONA FRANCA DE CÁDIZ | | | |
| 1 | CONTROL ACCESO ZONA FRANCA | GUARDIA CIVIL | CONTROL DE ENTRADA Y SALIDA |

**Fuente: DEUP 2019**

**Figura 14: Plano localización de los edificios de administraciones**




APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 19/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

Fuente: DEUP 2019

### 2.1.2 Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC)

Este Plan, aprobado por Decreto 262/2004 de 27 de julio, establece un modelo territorial para incardinar el sistema urbano de la Bahía en el sistema regional. Asimismo, plantea actuaciones y estrategias para fortalecer el sistema urbano y las relaciones internas entre los municipios comprendidos en su ámbito territorial.

Parte de las actuaciones y estrategias previstas en ese modelo han sido ejecutadas o se están poniendo en marcha mediante nuevos proyectos y en los recientes planeamientos municipales.

Con dicho objetivo, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda acordó mediante Decreto 41/2011, de 12 de julio, la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera. Este nuevo Plan toma como antecedente y punto de partida el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz si bien establece la necesidad de elaborar un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para el conjunto de la Bahía de Cádiz incluyendo el municipio de Jerez de la Frontera, con quien los municipios de la Bahía de Cádiz mantienen una relación cada vez más estrecha. Se configura así un ámbito formado por los municipios de: Cádiz, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando.

Este ámbito nuevo, muestra importantes potencialidades de desarrollo en la perspectiva de su mayor integración como espacio económico y funcional y en su condición de referente territorial para los ámbitos vecinos de la Costa Noroeste de Cádiz, La Janda y Arcos de la Frontera. A día de hoy, no se ha sometido a información pública ningún documento de diagnóstico o avance sobre dicho Plan.

En cuanto al análisis de las determinaciones vigentes del POTBC que inciden sobre la elaboración del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Este documento propone entre sus finalidades generales después de establecer las conclusiones a la memoria informativa dos objetivos primordiales que afectarían al Puerto de Cádiz directamente como son:

- La carencia de suelo de Cádiz y la falta de liderazgo urbano puede limitar las posibilidades de atraer a la zona actividades económicas de calidad, capaces de contribuir en el largo plazo, a la modernización del tejido industrial de la zona. Así pues, el Plan debe definir las zonas de reserva para la localización de actividades productivas al servicio de la Bahía, y los criterios para garantizar su articulación y compatibilidad con los restantes usos del territorio y la accesibilidad a las mismas mediante transporte público.
- El previsible aumento de la movilidad, motivada por la salida de población de Cádiz y el mantenimiento de su condición de centro principal de la actividad económica y el empleo, puede provocar la congestión del sistema viario actual y el deterioro ambiental y urbano. Así pues, el POTBC debe aportar un esquema del sistema de transporte, que permita mejorar la oferta de transporte público entre las ciudades y centros de actividad y disminuir la movilidad en vehículo privado.

Estas necesidades plasmadas en la memoria de información son analizadas en las propuestas de la memoria de ordenación del Documento a fin de alcanzar los objetivos previstos.

*~~2~~. LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE LOS USOS Y ACTIVIDADES EN EL TERRITORIO.*

*2.31. Integrar las infraestructuras urbanas del transporte en las ciudades*

*b) Actuaciones en las áreas portuarias.*

*El crecimiento de las ciudades siguiendo la línea litoral ha envuelto las instalaciones portuarias, limitando sus posibilidades de extensión y dificultando sus accesos y comunicación interna. Por otra parte, la centralidad de las instalaciones en el interior de las ciudades genera problemas de tráfico y movilidad, de imagen y paisaje urbano, y de degradación y marginalidad urbana de algunas de sus zonas colindantes. Los principales conflictos se establecen en los muelles de Cádiz y en El Puerto de Santa María, donde las ciudades han encerrado por completo las áreas portuarias. Por todo ello es necesario replantear el uso y gestión de las áreas portuarias de la Bahía orientando su desarrollo de acuerdo con sus potencialidades, su capacidad de acceso, la disponibilidad de espacio y la presión que ejercen sobre las áreas urbanas colindantes.*

*La planificación portuaria deberá justificar la actividad de cada instalación portuaria indicando la necesidad o conveniencia de dichos usos, según lo previsto en la legislación correspondiente. La justificación y conveniencia de utilización de las instalaciones se debe producir tanto en función de las condiciones marítimas, como de las previsiones de futuro, previendo la integración en las redes de transporte y su incidencia sobre las áreas urbanas limítrofes. A tal efecto, dicha planificación deberá contener una justificación pormenorizada de la necesidad y conveniencia de los usos previstos, con especial detalle en la incidencia sobre la ordenación del territorio. En este sentido, se considera necesario el mantenimiento de la actividad en todas las instalaciones en niveles similares a los actuales, derivando los nuevos incrementos de tráfico de mercancías hacia las instalaciones del Bajo de la Cabezuela.*

*La Zona de Servicio Portuaria incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Los terrenos que no constituyan parte de la Zona de Servicio del Puerto deberán ordenarse en el marco del planeamiento urbanístico de cada municipio.*

*De acuerdo con el trazado de la red viaria de la aglomeración los accesos a las áreas portuarias se verán afectados de la siguiente manera:*

*– Puerto de Cádiz-Ciudad: Acceso por carretera por la Plaza de Sevilla y acceso ferroviario dependiente de la reforma de las instalaciones ferroviarias.*

*– Puerto de Cádiz-Zona Franca: Acceso por la carretera de enlace con el Puente León de Carranza y acceso ferroviario dependiente de la reforma de las instalaciones ferroviarias en Cádiz.*

*En las instalaciones comerciales las actuaciones respetarán los siguientes criterios para su integración:*

*– Instalaciones Cádiz-Ciudad. La congestión de las áreas urbanas de antepuerto desaconseja un incremento de los tráficos de mercancías en modalidades que exijan intercambios con la red de carreteras.*

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 20/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*– Instalaciones de la Zona Franca. Mantendrán su actividad de acuerdo con las previsiones de la Zona Franca. Se deberá contemplar el trazado viario de conexión del Puente León de Carranza con la Avenida de la Bahía.*

Todos estos criterios y objetivos mencionados en el POT Bahía Cádiz se han valorado a hora de establecer la ordenación de del Plan Especial, teniendo en cuanta las actuales necesidades del puerto y de la ciudad.

### 2.1.3 Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz (Revisión PGOU 2012)

La aprobación parcial de la revisión del Plan General, se llevó a cabo por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda mediante Orden de 24 de noviembre de 2011, entrando en vigor el 4 de mayo de 2012 (en adelante PGOU 2012), en adelante Revisión PGOU 2012.

La revisión PGOU 2012, de acuerdo con la regulación recogida en la LPEMM y la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), excluye la zona de servicio terrestre del Puerto de la Bahía de Cádiz ubicadas en su término municipal de la clasificación de suelo, asignándole el régimen de sistema general y remitiendo su ordenación al preceptivo Plan Especial de Ordenación.

En la Memoria de Ordenación de la Revisión del PGOU 2012 se aborda el análisis del puerto dentro de la estructura urbana y desde el punto de vista de su ubicación privilegiada junto al Casco histórico, teniendo presente la escasez de suelo en la ciudad. Se trascribe las consideraciones que se han tenido en cuenta en la redacción del Plan Especial;

*"EL PUERTO EN LA ESTRUCTURA URBANA*

*El frente de la ciudad a la Bahía está fuertemente marcado por la impronta de las instalaciones portuarias. No obstante, a pesar de la entidad de las mismas y de su papel determinante en la forma, el funcionamiento y el patrón de usos de la ciudad, su incidencia en la estructura urbana queda relativizada por su posición lateral. Los suelos portuarios trasdosan la ciudad y se desarrollan al margen de ella. En términos de estructura el puerto y los astilleros son un mundo aparte, cuyo único frente de contacto permeable visualmente corresponde a la dársena comercial, y en concreto al muelle Ciudad y a los testeros de los muelles Reina Victoria y Reina Sofía.*

*Es evidente que, no solo la legislación de Puertos del Estado, sino la lógica de funcionamiento de las instalaciones portuarias y de los astilleros imposibilitan la total integración puerto — ciudad. También lo es que, en el escenario del medio—largo plazo será posible y necesaria una mayor simbiosis puerto—ciudad o, acotándola en términos espaciales, una mayor integración Casco — lámina de agua de la Bahía, si se ejecutan la ampliación y reordenación de suelos portuarios prevista por la Autoridad Portuaria y recogida en esta Revisión-Adaptación. Si la terminal de contenedores se traslada a una nueva ubicación y el tráfico de ro-ro libera parte de los muelles de la Ciudad, Cádiz podrá contar en el futuro con la posibilidad de un ensanche equiparable a lo que en el pasado supuso el barrio de San Carlos. Dada la escasez de suelo en la ciudad esa posibilidad de crecimiento del Casco deberá aprovecharse principalmente para acoger equipamientos de escala metropolitana y actividades generadoras de empleo que contribuyan al desarrollo económico de la aglomeración urbana de la Bahía, así como espacios libres y zonas de esparcimiento que refuercen el papel de Cádiz como capital de la misma."*

Asimismo, en dicha Memoria define el conjunto de operaciones estratégicas de intervención que afectan al suelo portuario como son:

*"COMPLETAR LA REVITALIZACIÓN DEL CASCO ANTIGUO.*

*La intervención estratégica en el Casco Antiguo contempla:*

*En el frente a la Bahía, la intervención se concreta en el entorno de la plaza de la Hispanidad y en el borde entre la ciudad y el puerto. En la plaza de la Hispanidad la intervención contempla la obtención de espacios libres y dotaciones, la mejora del aparcamiento y el aumento de la oferta comercial. Esta última, unida a la reordenación contemplada en el viario, contribuirá a integrar en la ciudad el inicio del paseo Pery Junquera, cuya especialización en ocio nocturno debe contrapesarse.*

*La incorporación a la ciudad de parte del suelo actualmente portuario precisa de una estrategia a largo plazo, aun cuando la integración de la ciudad y el puerto deba considerarse una operación emblemática. Cádiz no puede concebirse sin la actividad portuaria, base histórica de la economía de la ciudad. Pero, la transformación de la tecnología de transporte marítimo de mercancías y la necesaria especialización de las dársenas que integran el puerto de la Bahía de Cádiz, hace que instalaciones generadoras de ruido y de impacto visual, como es la terminal ro-ro, se desarrollen en pleno centro de la ciudad. La Autoridad Portuaria está tramitando la construcción de una nueva terminal ro-ro en el remate del muelle Marqués de Comillas, lo cual permitirá a corto plazo erradicar del centro de la ciudad un uso que genera impacto acústico. De otra parte, la clara especialización en graneles del Bajo de la Cabezuela puede hacer inviable el traslado a dichas instalaciones de la terminal de contenedores, cuyo emplazamiento genera un gran impacto sobre la muralla y la Alameda, aconseja buscar soluciones que permitan que el puerto siga siendo en el futuro pieza clave de la ciudad y elemento primordial en la economía de la Bahía, y que cause el menor impacto posible en la imagen de una ciudad que tiene el turismo como fuente importante de sus ingresos."*

*"ÁREAS DE OPORTUNIDAD MUELLE-CIUDAD Y PUNTA DE SAN FELIPE*

*La legislación sectorial da plena autonomía a los puertos del Estado para decidir la utilización del espacio portuario, pero el planeamiento municipal debe trasladar a la Autoridad Portuaria las necesidades y aspiraciones ciudadanas y las pautas de convivencia buscadas entre la urbe y la infraestructura portuaria.*

*En consecuencia, esta Revisión establece los objetivos que, desde el punto de vista urbanístico, ha de cumplir la próxima revisión del Plan Especial del Puerto que, en síntesis, buscan la integración Puerto-Ciudad mediante la reordenación viaria, la ampliación de los espacios libres y la implantación de dotaciones culturales y de ocio.*

*Se contempla asimismo el incremento de la oferta hotelera, hostelera y comercial, mejorando el atractivo turístico de los muelles, e intervenciones en la urbanización que mejoren la percepción visual de las infraestructuras de defensa sobre el frente "burgués" del Casco."*

*"APROVECHAR LA NUEVA ACCESIBILIDAD DEL FRENTE DE LA BAHÍA*

*La Autoridad Portuaria está estudiando la ampliación de las instalaciones portuarias sobre suelos de relleno situados junto a la actual planta desgasificadora, al objeto de propiciar el traslado a una nueva terminal de los tráficos de contenedores actualmente ubicados en el muelle Reina Sofía, posibilitando con ello la incorporación de estos suelos a la ciudad. Por imperativo legal, el Plan General no puede incorporar esa actuación a la ordenación, ya que aún no han superado la aprobación por Puertos del Estado. No obstante, si se contemplan propuestas de reutilización de los suelos susceptibles de ser liberados e incorporados a usos urbanos, como ya se ha señalado al describir la intervención Estratégica en el Casco Antiguo y, obviamente, se ha analizado la repercusión de la remodelación del puerto sobre la ciudad, y especialmente sobre el borde de la Bahía. Debe advertirse que la incidencia de un futuro desplazamiento del centro de gravedad del puerto desde su localización histórica — la Puerta del Mar -, hacia astilleros, tiene una gran incidencia potencial y positiva en el frente del Casco a la Bahía, pero una repercusión casi nula en la ciudad extramuros, al menos en lo que a*

Este documento es copia auténtica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 21/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*aspectos funcionales, y en concreto a incidencia en los flujos de tráfico se refiere. La terminal de ro-ro genera puntas intensas de tráfico de pesados que, en la actualidad, se encaminan hacia el puente Carranza y la autovía de San Fernando a través del sistema de ejes longitudinales de la ciudad, lo que obliga a utilizar en la primera parte del itinerario de salida de la ciudad a las avenidas de Astilleros y de Las Cortes de Cádiz. Este primer tramo del encaminamiento mantendrá presumiblemente la actual carga de tráfico, pero los flujos se canalizarán mayoritariamente hacia el segundo puente, descargando de tráfico el sistema de ejes longitudinales de extramuros. Además, no es presumible que la entrada en funcionamiento del segundo puente se refleje en un incremento del tráfico de pesados, ya que el aumento del flujo de vehículos generado por el puerto depende fundamentalmente del crecimiento del volumen de mercancía en los muelles.*

*Asimismo, el eventual traslado de la terminal de contenedores a suelos de relleno apoyados en la actual planta desgasificadora tiene una incidencia relativamente baja en el paisaje urbano, al menos en la percepción de la bahía desde Bahía Blanca o las barriadas de Astilleros y La Paz, ya que el relleno previsto amplia infraestructuras existentes y su posición es razonablemente distante del borde urbano."*

De este modo, queda regulado en las Normas Urbanísticas del PGOU; Título 3. Régimen de Usos. Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de transporte y comunicaciones. Sección Tercera. Condiciones particulares del uso de instalaciones portuarias. Esta regulación la desarrolla en los artículos 3.7.14 a 3.7.16 haciendo referencia al régimen y condiciones de desarrollo remitiéndose al Plan de Utilización de Espacios Portuarios y al Plan Especial, donde se concretará la ordenación, condiciones de desarrollo de la infraestructura y analizará el impacto del desarrollo del suelo portuario en el sistema de transporte de la ciudad.

El PGOU de Cádiz, recoge el ámbito del Sistema General Portuario como un Área de Planeamiento de Desarrollo. En concreto, en el Fichero de ámbitos de planeamiento la ficha APD-PE-01, especificando las determinaciones futuras para la revisión del mismo, entre las que se encuentran:

*MARCO GENERAL*

*La conveniencia de revisar el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz es consecuencia de las previsiones de la Autoridad Portuaria relativas a ampliación de la zona de servicio terrestre mediante nuevos rellenos de la lámina de agua, actuación vinculada al eventual traslado de la terminal de contenedores y a otras necesidades funcionales de las instalaciones portuarias. La puesta en uso de nuevos suelos hará precisa la redacción de una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que sustituya al vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios y, consecuentemente, la adaptación a la DEUP del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz. El Plan Especial dará forma urbanística al contenido de la futura DEUP en el ámbito de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz y se redactará en el marco legal definido por la legislación de los Puertos de Interés General del Estado y por las leyes autonómicas de Ordenación del Territorio y de Ordenación Urbanística de Andalucía. El Plan Especial se someterá, en su caso, a Informe de la Secretaria General del Mar, Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar*

*OBJETIVOS GENERALES*

*Dar respuesta urbanística a aquellos objetivos de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que tengan traducción sobre el territorio. Desde la óptica del Plan General de Cádiz, se considera que el Plan Especial debería redactarse incorporando los siguientes objetivos:*

- *Procurar la mayor eficiencia de las instalaciones portuarias.*
- *Conseguir la mejor adecuación entre las características de posición, espaciales y de equipamiento de los distintos espacios portuarios y los usos y actividades que se propone realizar sobre ellos.*
- *Ordenar, en su caso, los suelos cuya exclusión de la zona de servicio terrestre pueda proponer la DEUP con un grado de detalle equivalente al del Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz para el suelo urbano consolidado.*

*OBJETIVOS ESPECÍFICOS*

- *Mejorar los accesos terrestres a las distintas dársenas, plataformas y diques.*
- *Mejorar las instalaciones e infraestructuras existentes, paliando las carencias actuales y dando servicio a los tráficos previstos.*
- *Permitir la implantación de actividades que mejoren la competitividad del puerto.*
- *Mejorar la integración puerto-ciudad.*

*CONDICIONES DE DESARROLLO:*

- *Régimen del suelo: Sistema General Instalaciones portuarias.*
- *Plan Especial de iniciativa pública.*
- *Figura de planeamiento: Plan Especial.*
- *Iniciativa. Pública Programación: Condicionada a la Redacción de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Anualidad 1 tras la aprobación del DEUP.*
- *Edificabilidad bruta máxima: 0,5 m2/m2.*
- *Uso característico: Instalaciones portuarias.*
- *Usos compatibles: según Legislación de Puertos de Interés del Estado y LOUA.*

*RECOMENDACIONES PARA LA ORDENACIÓN*

*El Plan Especial ordenará el ámbito atendiendo a las necesidades y mejor funcionamiento de las instalaciones portuarias, en función de las cuales podrá contemplar la modificación de la posición de los cantiles, y dimensionará las infraestructuras de acceso y servicios con arreglo a las previsiones de utilización de los muelles, de forma que permitan su uso a pleno rendimiento.*

*La revisión del Plan Especial contemplará las soluciones funcionales y de diseño más adecuadas para conjugar los objetivos de eficiencia de las instalaciones portuarias y mejora de la integración puerto ciudad, en especial en los espacios portuarios que se consideren áreas de oportunidad como consecuencia de la nueva ordenación de tráficos definida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en especial los cercanos a la Plaza de Sevilla, borde de la Avenida de Astilleros (dónde es de interés implantar un Parque de Actividad Económica de entidad equiparable al ya calificado en el Plan Especial vigente en la llamada plataforma 2 de la concesión de Navantia), dársenas deportivas de Puerto América, Club Náutico Viento de Levante y Puerto Elcano. El Plan Especial incorporará las previsiones de la acción puntual "Atraques de la Barriada de la Paz" del Plan General. Asimismo, definirá el acceso ferroviario de mercancías a los muelles y facilitará la implantación del tranvía de circunvalación del Casco si la solución definitiva del proyecto de la Junta de Andalucía lo hiciera necesario.*

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 22/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*Las ordenanzas del Plan Especial se adaptarán a la estructura de usos y condiciones generales de edificación del Plan General, adecuándolas a las necesidades específicas del puerto. Las fases de ejecución del planeamiento se ajustarán al traslado y reubicación de las infraestructuras existentes que fuera necesario. En el marco del proceso de redacción del Plan Especial, cabrá establecer los mecanismos de coordinación necesarios en aras a la mejor coordinación de las actuaciones entre las administraciones municipal y portuaria.*

*Se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:*

*ÁREA MUELLE CIUDAD*

*El muelle-ciudad se ordenará de forma que propicie una suave transición entre el Casco Antiguo y los muelles.*

*ÁREA DIQUE DE SAN FELIPE*

*En función de las condiciones de utilización que la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios establezca para el área del dique de San Felipe, el Plan Especial determinará en la zona colindante con el actual Paseo Pascual Pery Junquera la ordenación detallada de los espacios que resulten susceptibles de albergar actividades complementarias a la náutico-deportiva y al tráfico de cruceros turísticos, procurando generar un centro de actividad que podrá acoger usos terciarios, dotacionales, recreativos, de ocio y relación y de esparcimiento.*

*El Plan analizará asimismo la viabilidad de implantar en suelo portuario una planta fotovoltaica de producción de energía eléctrica, al objeto de permitir un funcionamiento autosuficiente de la instalación portuaria y, en su caso, suministrar energía al alumbrado urbano y red de semáforos o aportar electricidad a la red eléctrica."*

En la medida de lo posible la Autoridad Portuaria ha intentado en su propuesta de Plan Especial mantener la coherencia con los objetivos marcados por la ficha del Plan General para el Plan Especial del Puerto entre los usos y actividades que enumera la ficha del APD-PE-01 para los suelos colindantes con la Avenida Pery Junquera y los hoteleros, pequeño comercio, equipamientos y complementarios a la náutica-deportiva y al tráfico de cruceros turísticos.

Además, se ha tenido muy en cuenta el proceso de estudio y participación ciudadana en la integración del Puerto-Ciudad y lo recogido en la Revisión del PGOU 2012, para establecer la transición entre Casco histórico y suelo portuario, así como se han proyectados los accesos rodados y ferroviarios a la nueva terminal de contenedores.

**Figura 15 : Situación actual del Puerto de la Bahía de Cádiz**



**Fuente: Equipo redactor a partir de imágenes de Google Earth. Imagen general de puertosynavieras.es**

## 2.2 Descripción general, principales infraestructuras e instalaciones del puerto de Cádiz

El Puerto de la Bahía de Cádiz está ubicado en el litoral atlántico suroeste de la península ibérica en la provincia de Cádiz. Su ubicación es 36°32′16″N 6°17′13″O. (Ver Figura 15).

El Puerto ocupa una posición estratégica que le proporciona un potencial de conectividad con América, África, y las Islas Canarias, con las rutas marítimas Este-Oeste, así como la conexión con los corredores Mediterráneo y Atlántico.

El Puerto de la Bahía de Cádiz dispone de una superficie terrestre de 4.335.319 $m^2$ que se distribuye en los municipios de Cádiz, Puerto Real y Puerto de Santa María (ver Tabla 8).

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 23/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 8 : Superficies Zona de Servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz**

| Superficie Zona de Servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz | | |
|---|---|---|
| **Municipio** | **Instalación** | **Superficie (m2)** |
| Cádiz | Dársena comercial de Cádiz | 1.249.499 |
| | Barriada de la Paz | 21.406 |
| | Zona Franca | 153.962 |
| | **Total Cádiz** | **1.424.867** |
| Puerto Real | Cabezuela - Puerto Real | 1.627.578 |
| | Puerto Real Ciudad | 7.049 |
| | **Total Puerto Real** | **1.634.627** |
| El Puerto de Santa María | Río Guadalete | 1.027.955 |
| | Puerto Sherry | 218.360 |
| | **Total El Puerto de Santa María** | **1.246.315** |
| **Total Zona de Servicio del Puerto** | | **4.305.809** |
| **Instalaciones afectas a señalización marítima** | | **29.510** |
| **Total Puerto de la Bahía de Cádiz** | | **4.335.319** |

**Fuente: Equipo redactor a partir de la web de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**

El Puerto de la Bahía de Cádiz es el 3er puerto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal en cuanto a superficie de flotación. La superficie de flotación en Zona I es de 1.408,85 has y en Zona II es de 11.743,93 has.

**El Plan Especial es un instrumento de carácter urbanístico y su ámbito de actuación debe ajustarse al municipio** en el que se ubican las instalaciones y sus determinaciones han de ser consecuentes con el planeamiento urbanístico general del municipio.

Por ello, el presente documento se centra en las instalaciones portuarias que se ubican en el ámbito municipal de Cádiz, que en adelante se denomina ~~-~~puerto de Cádiz". Este ámbito incluye las instalaciones portuarias de la dársena de Cádiz, las instalaciones náutico-deportivas de la Barriada de la Paz y las instalaciones portuarias de la Zona Franca.

Las tres instalaciones del municipio de Cádiz disponen de un total de 5.608 m de línea de atraque gestionados por la APBC, distribuidos para atender los diferentes tipos de embarcaciones. A esto hay que sumar los muelles de particulares dedicados a astilleros y a embarcaciones náutico -deportivas.

En la

Tabla 9 se muestra la longitud, calado, ancho y empleo de los muelles del servicio y de particulares. La línea de atraque de embarcaciones de recreo de gestión indirecta no se contabiliza en la Memoria de la APBC de donde se extraen el resto de datos.

**Tabla 9 : Muelles y atraques del servicio. Instalaciones de Cádiz**

| MUELLES DEL SERVICIO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Nombres** | **Longitud (m)** | **Calado (m)** | **Ancho (m)** | **Empleos** |
| **En Dársena Cádiz** | | | | |
| **Dársena comercial** | | | | |
| Reina Victoria | 206 | 8,5 | 74 | Mercancía general y pasajeros |
| Marqués de Comillas | 636 | 10 | 84 | Mercancía general y ro-ro |
| Muelle Ciudad | 316 | 9 | 73 | Pasajeros y general |
| Alfonso XIII | 180 | 10 | 82/91 | Pasajeros y general |
| Reina Sofia 1ª fase | 400 | 11 | 89/350 | Contenedores |
| Reina Sofia 2ª fase | 240 | 11,5 | 190/350 | Contenedores |
| Muelle de la Libertad | 304 | 10 | 15 | Ro-ro y general |
| Muelle de las Americas | 110 | 10,5 | 15 | General |
| Nueva Terminal de Contenedores | 590 | 16 | 400 | Contenedores |
| Muelle 5 | 350 | 8 | 40 | Varios |
| **Total Dársena Comercial** | **3.332** | | | |
| **Dársena pesquera** | | | | |
| General Fernández Ladreda | 340 | 6 | 8 | Pesca |
| Levante | 374 | 6 | 6,5 | Pesca y gasoil |
| Nueva lonja | 166 | 6 | 6,5 | Pesca |
| Diego Fernando Montañés | 148 | 4,5 | 8 | Varios |
| Dique de Levante | 150 | 6 | 11,5 | Varios |
| **Total Dársena pesquera** | **1.178** | | | |
| **Dársena Dique seco** | | | | |
| Muelle flotante | 250 | 4 | 3 | Deportivos |
| Armanento | 200 | 9,5 | 120 | Astilleros (Navantia) |
| Embocadura | 110 | 9,5 | 70 | Astilleros (Navantia) |
| Duques de Alba dique de Levante | 240 | 8 | | Buques inactivos |
| **Total Dársena Dique seco** | **800** | | | |
| **Total Dársena de Cádiz** | **5.560** | | | |
| **En Dársena la Zona Franca** | | | | |
| Muelle Poniente | 325 | 10 | 86 | Mercancía general, graneles sólidos y líquidos, contenedores |

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 24/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

| MUELLES DEL SERVICIO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Nombres** | **Longitud (m)** | **Calado (m)** | **Ancho (m)** | **Empleos** |
| Muelle Ribera | 323 | 10 | 125 | Mercancía general, graneles sólidos y líquidos, contenedores y ro-ro |
| **Total Dársena de la Zona Franca** | **648** | | | |
| **TOTAL DEL SERVICIO** | **6.208** | | | |

| MUELLES DE PARTICULARES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **En Dársena Cádiz** | | | | |
| **Dársena Dique seco** | | | | |
| Armanento | 490 | 8 | 120 | Astilleros (Navantia) |
| Armamento exterior | 350 | 8 | 40 | Astilleros (Navantia) |
| Muelle adosado a dique seco (norte) | 200 | 8 | 12 | Astilleros (Navantia) |
| Muelle adosado a dique seco (sur) | 400 | 7 | 12 | Astilleros (Navantia) |
| Muelle dársena astilleros | 400 | 7 | 25 | Astilleros (Navantia) |
| **Total Dársena Dique seco** | **1.840** | | | |
| **Total Dársena Cádiz** | **1.840** | | | |

**Fuente: Equipo redactor a partir de la Memoria Anual APBC 2019**

En el puerto de Cádiz existen concesiones y autorizaciones dedicadas a las siguientes actividades principales:

- Comercial: terminales donde operan los distintos tráficos, como son las terminales de Contenedores, Ro-Ro, Cruceros, etc… y servicios asociados a estos tráficos.
- Construcción y reparación naval: instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones como son las de Navantia y otras empresas que se dedican a esta actividad a servicios complementarios de la misma.
- Pesca: locales de la dársena pesquera dedicadas a la comercialización, almacenamiento, distribución, compra-venta de pescado fresco y congelado y de marisco.
- Náutico-deportivo: explotación de marinas náutico-deportivas y los servicios complementarios asociados a esta actividad.
- Interacción Puerto-ciudad: locales de restauración y ocio, instalaciones deportivas, edificios de oficinas, etc…

Asimismo, y de acuerdo con el artículo 72.2 del TRLPEMM, dentro de la zona de servicio pueden ubicarse órganos o entidades de cualquier Administración pública que tengan una relación directa con la actividad portuaria. Actualmente, en el puerto de Cádiz se emplazan las siguientes Administraciones Públicas:

**Tabla 10 : Edificios o instalaciones adscritas a Administraciones Públicas en las instalaciones de Cádiz**

| Edificios e instalaciones adscritas a otras Administraciones Públicas | | |
|---|---|---|
| **Denominación** | **Administración** | **Función** |
| **DARSENA DE CÁDIZ** | | |
| Estación Marítima Muelle Alfonso XIII | Capitanía Marítima | Propias de su actividad |
| | Sasemar | Propias de su actividad |
| | Policía de Fronteras | Oficinas |
| | Guardia Civil | Oficinas |
| Puesto de inspección fronterizo | Aduanas | Propias de su actividad |
| | Sanidad exterior | Propias de su actividad |
| Control acceso Plaza Hispanidad | Guardia Civil | Controles de salida |
| Nave nº17 Muelle de Levante | Guardia Civil | Inspección de vehículos |
| Control de acceso Plaza Sevilla | Guardia Civil | Control de salida |
| Edificio Casa del Mar | Asociación de mujeres del mar | Propias de su actividad |
| | Instituto social de la Marina | Propias de su actividad |
| | Servicio andaluz de salud | Mutación demanial |
| | Guardia Civil | Compañía Fiscal |
| Edificio complementario Ciudad de Vigo | Sanidad exterior | Oficinas |
| | Sagep estigades | Oficinas /Nombramientos |
| Local 411 | Cruz Roja | Propias de su actividad |
| Local 412 | Cruz Roja | Propias de su actividad |
| Módulos de oficinas | aduanas | oficinas |
| Edificio Ciudad del mar | Salvamento Marítimo | Equipos seguimiento tráfico marítimo |
| **ZONA FRANCA** | | |
| Control de acceso | Guardia Civil | Control de salida |

**Fuente: Equipo redactor en base a DEUP 2019**

## 2.3 Actividad portuaria

**En 2019 el Puerto de la Bahía de Cádiz movió un tráfico total de 4.443.393 t, siendo el tráfico de graneles sólidos el más destacado**, seguido por el tráfico de graneles líquidos, y finalmente el tráfico de mercancía general, tal y como se observa en la Tabla 11.

No se han incluido los datos de tráfico del año 2020 por ser un año que no puede considerarse representativo por los efectos sobre dichos resultados a causa de la pandemia de la COVID-19.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 25/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

**Tabla 11 : Resumen general tráfico de mercancías del Puerto de la Bahía de Cádiz (en toneladas). Años 2017, 2018 y 2019**

| Resumen general tráfico Puerto de la Bahía de Cádiz 2017-2018-2019 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **CONCEPTO** | | | **2017 (t)** | **2018 (t)** | **2019 (t)** |
| MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN | GRANELES | LÍQUIDOS | 578.776 | 682.706 | 1.331.878 |
| | | SÓLIDOS | 1.732.154 | 1.731.014 | 1.859.008 |
| | MERCANCÍA GRAL. | CONVENCIONAL | 947.745 | 904.890 | 771.292 |
| | | EN CONTENEDORES | 644.765 | 478.200 | 367.849 |
| | | TOTAL | 1.592.510 | 1.383.090 | 1.139.141 |
| | | TRANSBORDADAS | 43.788 | 36.726 | 12.205 |
| **TOTAL** | | | **3.947.228** | **3.833.536** | **4.342.232** |
| OTRAS MERCANCÍAS | PESCA | TOTAL PESCA | 16.293 | 17.693 | 15.919 |
| | AVITUALLAMIENTO | TOTAL AVITUALLAMIENTO | 112.165 | 99.181 | 85.242 |
| | TRAFICO INTERIOR | TOTAL TRAFICO INTERIOR | 0 | 0 | 0 |
| **TOTAL TRÁFICO PORTUARIO** (*) | | | **4.075.686** | **3.950.410** | **4.443.393** |
| OTRAS INFORMACIONES | TRÁFICO RO-RO | TOTAL TRÁFICO RO-RO (t) | 894.289 | 909.794 | |
| | | TRÁFICO RO-RO EN CONTENEDOR (t) | 163.948 | 142.321 | |
| | | TRÁFICO RO-RO CONVENCIONAL (t) | 730.341 | 767.473 | |
| | | RO-RO (UTIS) | 31.054 | 33.327 | |
| | CONTENEDORES | TOTAL CONTENEDORES (TEUS) | 82.188 | 68.544 | |
| | | EN TRÁNSITO (TEUS) | 137 | 518 | |
| | | NACIONAL Y EXTERIOR (TEUS) | 82.051 | 68.026 | |
| | PASAJEROS | REG. TRANSPORTE Y DE CRUCERO (nº) | 408.255 | 447.545 | |
| | | LÍNEA REGULAR (nº) | 21.146 | 22.645 | |
| | | DE CRUCERO (nº) | 387.109 | 424.900 | |
| | AUTOMÓVILES | EN RÉGIMEN DE PASAJE (uds) | 11.200 | 12.081 | |
| | | EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA(uds) | 18.455 | 11.917 | |
| | BUQUES MERCANTES | TOTAL BUQUES MERCANTES (uds) | 1.149 | 1.196 | |
| | | UDS. ARQUEO BRUTO (G.T.) | 26.686.705 | 26.762.644 | |
| | | CRUCEROS (uds) | 291 | 334 | |

**Fuente: Equipo redactor en base a la Memorias APBC 2017, 2018 y 2019**

**Respecto el tráfico de contenedores,** en 2019 se movieron un total de 57.839 TEUS, cifra que supuso un descenso del 15,2% en relación al año anterior cuando se alcanzaron los 68.168 TEUS (ver Tabla 12). El tráfico de mercancías en contenedor en 2019 es de 380.055 t, de las cuales 6.582 t son en tránsito marítimo.

Asimismo, en 2019, **el tráfico Ro-Ro** ascendió a un total de 858.368 UTIS sumando embarque y desembarque. El tráfico Ro-Ro se mueve principalmente en los muelles Marqués de Comillas y Muelle de la Libertad en la Terminal Ro-Ro/Ro-Pax de la Dársena de Cádiz y en el Muelle de Ribera de la Dársena de la Zona Franca.

**Tabla 12 : Resumen general tráfico Puerto de la Bahía de Cádiz. Años 2017,2018 y 2019**

| Resumen general tráfico Puerto de la Bahía de Cádiz 2017-2018 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **CONCEPTO** | | | **2017** | **2018** |
| | MERCANCÍAS | EN TRÁNSITO (t) | 547.374 | 671.060 |
| | | EN CONTENEDORES EN TRÁNSITO (t) | 43.341 | 6.577 |

El **tráfico de pesca fresca** en el Puerto de la Bahía de Cádiz fue de 15.919 toneladas, siendo el 4º puerto entre las 28 Autoridades portuarias españolas y el 1º entre las siete Autoridades Portuarias andaluzas.

Entre los años 2007 y 2015, el Puerto de la Bahía de Cádiz perdió un 53% de sus tráficos. A pesar de esto, entre 2015 y 2019, el total del tráfico presenta una tendencia positiva con un crecimiento del 30,28% (sin alcanzar aún los valores de tráfico de 2007). El tráfico que presenta un crecimiento más destacado es el granel líquido (ver Figura 16).

**En el año 2019 hicieron escala un total de 1.193 buques** (G.T. de 29.301.300), de los cuales 315 buque de pasaje (26,4%), 199 ro-ro (16,7%), 142 de carga general (11,9%), 65 portacontenedores (5,4%), 66 graneleros sólidos (5,5%), 171 graneleros líquidos (14,3%) y 235 otros tipos de buques mercantes (19,7%).

El dato de escalas de 2019 es muy similar al de 2018 de 1.197 y consolida la tendencia de crecimiento que existe desde 2016 (ver Figura 17).

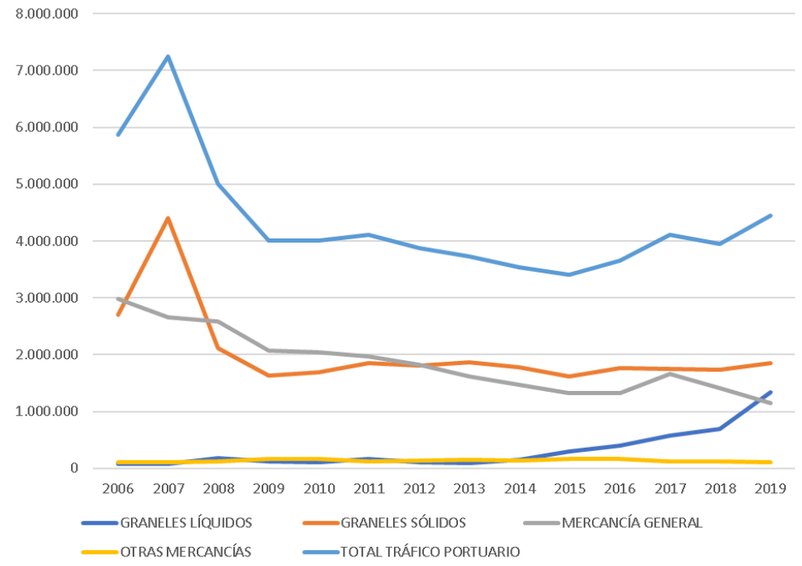
Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



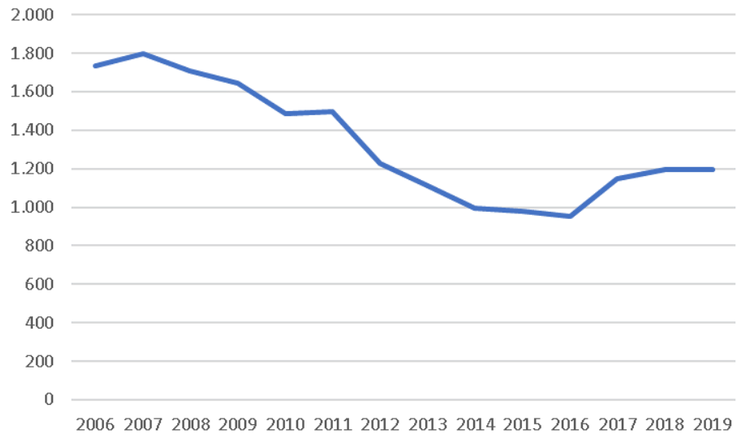
FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 26/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

**Figura 16: Evolución del total tráfico portuario del Puerto de la Bahía (en toneladas) 2006-2019**




**Fuente: Equipo redactor en base Estadísticas Puertos del Estado y Memorias APBC**

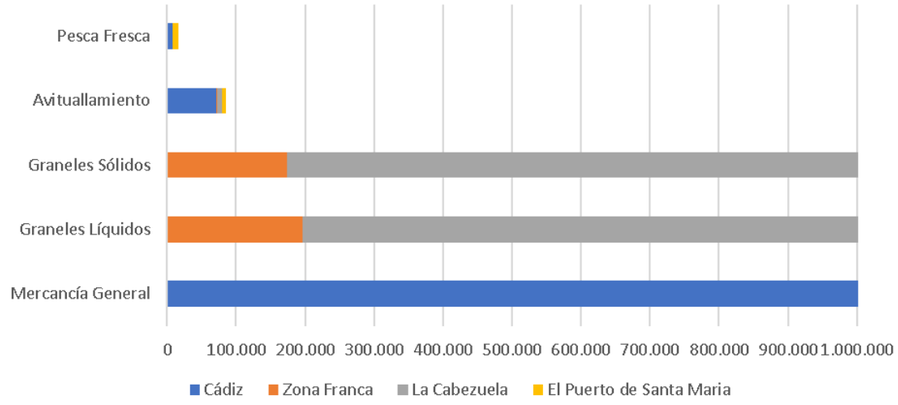
**Figura 17 : Evolución del Número de escalas del Puerto de la Bahía de Cádiz 2006-2019**




**Fuente: Equipo redactor en base Estadísticas Puertos del Estado y Memorias APBC**

**El tráfico portuario se distribuye en las siguientes zonas:** la Dársena de Cádiz concentra el tráfico de mercancía general mientras que en La Cabezuela se mueve la mayoría del tráfico de graneles líquidos y parte del de graneles sólidos. En la zona Franca se operan principalmente graneles sólidos y líquidos. La pesca se reparte entre la Dársena de Cádiz (en la Dársena Pesquera) y en el Puerto de Santa María. Existe además un tráfico de avituallamiento que se mueve en mayormente en la Dársena de Cádiz.

**Figura 18 : Distribución del tráfico Puerto de la Bahía por dársena. Año 2019**




**Fuente: Equipo redactor en base a la Memoria APBC 2019**

El tráfico de pasajeros más importante en el Puerto de la Bahía de Cádiz es el tráfico interior o de Bahía, que en 2019 movió un total de 505.510 pasajeros. Este tráfico se realiza en Terminal Marítima Metropolitana situada ene le muelle Reina Victoria y que conecta Cádiz con Rota y Puerto de Santa María.

**Tabla 13 : Tráfico de pasajeros Puerto de la Bahía de Cádiz. Año 2019**

| Número de pasajeros. Puerto de la Bahía de Cádiz. 2019 | | |
|---|---|---|
| Tráfico regular | Embarcados | 11.068 |
| | Desembarcados | 11.250 |
| | **Total tráfico regular** | **22.318** |
| Trafico interior | Embarcados | 245.802 |
| | Desembarcados | 259.708 |
| | **Total interior** | **505.510** |
| Cruceros | Inicio de línea | 1.034 |
| | Fin de línea | 1.150 |
| | En tránsito | 475.208 |
| | **Total cruceros** | **477.392** |

**Fuente: Equipo redactor en base a la Memoria APBC 2019**

Es copia auténtica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

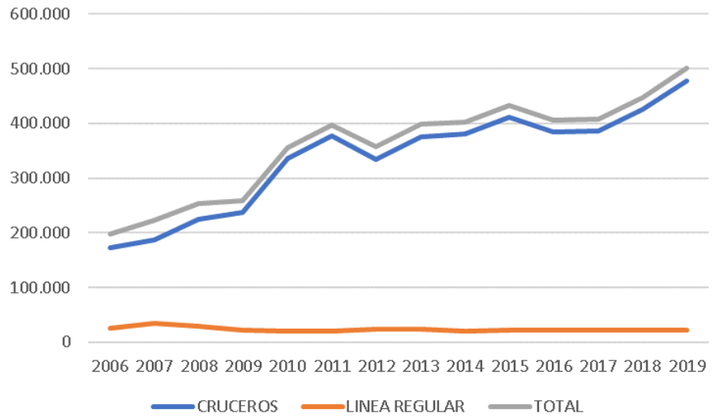


| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 27/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Le sigue **el tráfico de cruceros,** que opera principalmente en los muelles Reina Sofia, Alfonso XIII y Ciudad, tiene una tendencia al alza desde 2016 (ver Figura 19). La mayor parte los pasajeros son de tránsito, en 2019 representaron un 99,5% del total de pasajeros de crucero. El número de escalas de crucero tiene una tendencia creciente, alcanzando las 321 escalas en 2019.

Asimismo, tal como se ha dicho existe en el Puerto de la Bahía de Cádiz, **tráfico de pasajeros de línea regular** con las Islas Canarias, operado desde la Terminal Ro-Ro/Ro-Pax de la Dársena de Cádiz. Tal y como se observa en la Figura 19, este tráfico tuvo un notable decrecimiento entre los años 2007 y 2010. Desde el año 2010 el número de pasajeros de tráfico regular se mantiene estable entre los 20.000 y 23.000 pasajeros al año.

**Figura 19 : Gráfico evolución tráfico de pasajeros cruceros, línea regular y total. Puerto de la Bahía de Cádiz (2006-2019)**




**Fuente: Equipo redactor en base Estadísticas Puertos del Estado y Memorias APBC**

En cuanto a la **actividad náutico-deportiva** actualmente existen 5 marinas en concesión en todo el puerto: Puerto América, Real Club Náutico de Cádiz, Viento de Levante, Puerto Deportivo Elcano en Cádiz y Puerto Sherry en Puerto de Santa Maria.

Las **previsiones de crecimiento** según el Plan de Empresa 2021, prevén un crecimiento anual del 12,2% en el año 2022, del 8,34 % en 2023, y del 6,21% en 2024.

Las principales fortalezas del Puerto de la Bahía de Cádiz son: la ubicación en un enclave estratégico para las principales rutas marítimas (Europa/África y América/Mediterráneo), la disponibilidad de espacio para actividades portuarias y logísticas, las infraestructuras portuarias especializadas para atender a los distintos los tráficos fruto de las inversiones realizadas como la Nueva Terminal de Contenedores, así como unos servicios portuarios competitivos y su atractivo turístico.

## 2.4 Accesos y comunicaciones

### 2.4.1 Accesibilidad viaria

El acceso viario de ámbito supramunicipal a la zona de servicio del puerto de Cádiz se realiza a través de las siguientes vías de comunicación:

- La carretera **nacional N-IV (Madrid-Cádiz),** que bordea la Bahía de Cádiz y que a su llegada a Jerez de la Frontera se convierte en la A4 y posteriormente en la CA-33. Su prolongación, con carácter de ~~-~~carretera industrial" a través de la trama urbana, da acceso, por el Sureste, a la dársena de Cádiz y de la Zona Franca.
- La **autopista AP-4/E05 (Sevilla-Cádiz) y carretera N-443 (CA-36)**, que desembocan en el puente José León de Carranza, que cruza la Bahía, y da acceso, por el norte, al casco urbano de Cádiz. Desde ella se accede directamente a la Zona Franca a través del paso superior antes de su conexión con la N-IV y la Avenida Juan Carlos I.
- Asimismo, se ha puesto en servicio el puente de la Constitución de 1812 (CA-35), que permite el acceso directo a la dársena de Cádiz desde la **carretera N-IV a Madrid y la autopista AP-4 a Sevilla.**

**El último tramo para acceder a las instalaciones de la Dársena de Cádiz se realiza por la trama urbana de Cádiz.**

A continuación, se localizan los principales accesos a la zona de servicio del puerto, que se encuentran actualmente en servicio:

- **Acceso en la plaza de la Hispanidad,** permite la entrada al muelle Alfonso XIII, donde se encuentra la Estación Marítima de cruceros.
- **Acceso de plaza Sevilla,** es la puerta de entrada histórica al puerto, actualmente lo utilizan la mayoría de vehículos pesados para entrar a la Dársena de Cádiz.
- **Acceso Navantia,** situado en la misma avenida Astilleros, frente a la estación de autobuses, es el punto donde se controla el acceso a las instalaciones de reparación y mantenimiento concesionadas a Navantia.

A las **instalaciones portuarias de la Zona Franca**:

- **Acceso desde el puente José León de Carranza**, a través del paso superior antes de su conexión con la C36 y la Avenida Juan Carlos I.
- **Acceso avenida Consejo de Europa**, donde es posible acceder a la zona de servicio de la Zona Franca a través del propio recinto fiscal.

A corto plazo está previsto entren en servicio los siguientes accesos controlados:

- **Nuevo acceso avenida Astilleros,** este nuevo acceso que está previsto entre en servicio próximamente substituirá el acceso actual a la dársena pesquera, permitiendo una entrada

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 28/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

más directa a estas instalaciones, a la zona de actividades logísticas de la calle Levante y así como dotando de un acceso alternativo a la Terminal de Contenedores.

- **Nuevo acceso a la Nueva Terminal de Contenedores.** Está actualmente en fase de construcción el túnel que ha de permitir el acceso directo a la terminal desde la avenida de las Cortes de Cádiz, que enlaza con el Puente de la Constitución 1812.

Las instalaciones náutico deportivas Club Náutico y Puerto América (área 1) tienen acceso libre a través del paseo Pascual Pery

Asimismo, se puede acceder a las instalaciones Viento de Levante en la Barriada de la Paz, a través de la Avenida de la Bahía y a las de Juan Sebastián ElCano en la dársena de la Zona Franca a través de la calle Puerto ElCano.

Una vez dentro de la zona de servicio existen **viales interiores que permiten el acceso a las distintas instalaciones portuarias**. Existe a lo largo de la valla de cerramiento de la zona de servicio una vía de doble circulación, de anchura variable entre 8 y 14 metros, que permite la comunicación de las diferentes zonas.

En el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada se hace un estudio detallado de estos viales interiores, así como las principales vías de acceso.

Las características físicas de principales vías de acceso al puerto y viales interiores más importantes se estudian en detalle en el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada.

### 2.4.2 Accesibilidad ferroviaria

La línea férrea Madrid-Cádiz transcurre muy próxima a la dársena de Cádiz, pero en la actualidad las instalaciones de esta dársena y la zona Franca tienen inoperativo su acceso ferroviario. Recientemente se ha puesto en servicio el nuevo acceso ferroviario a los muelles de La Cabezuela-Puerto Real.

En este campo cabe destacar que existe el Proyecto de acceso ferroviario a la Nueva Terminal de Contenedores. El nuevo ramal partirá de los terrenos de Adif, cruzará la avenida Astilleros y entrará a la zona de servicio del puerto por la dársena del Dique Seco.

## 2.5 Relación con el entorno

### 2.5.1 Relación con el entorno urbano

El Puerto es una pieza singular dentro de la ciudad de Cádiz que constituye en gran medida su frente a la Bahía.

La actividad portuaria afecta de forma directa a la estructura urbana, por ello es fundamental entender la ciudad existente y el modelo de ciudad futura para evaluar las incidencias del Puerto en la misma.

La incidencia que tiene el Puerto en estas zonas urbanas es sustancialmente diferente dependiendo de las distintas dársenas que lo conforman.

**La dársena de Cádiz, es en la que se da un mayor nivel de interrelación puerto-ciudad**, ya que coexisten históricamente los distintos usos portuarios y urbanos. Casi la mitad del Casco Antiguo está en contacto con el Puerto, asimismo, el acceso a las instalaciones portuarias se realiza a través del viario urbano. Por ello, inevitablemente, el flujo de vehículos pesados vinculados con la actividad portuaria genera un impacto en la movilidad de la ciudad.

El paseo Canalejas, donde tiene su fachada a la Bahía el Casco histórico, conforma la franja de contacto entre el Casco histórico y el Puerto. Entre el citado paseo y la zona de servicio del Puerto, existe la Avenida del Puerto y la valla perimetral. Estos elementos impiden una continuidad espacial entre el Casco histórico y el Puerto. Además, históricamente en esta zona del Puerto se operaba el tráfico comercial de mercancías y pasajeros, hecho que dificultaba aún más la interrelación entre las dos partes.

A pesar de esta proximidad con el caso histórico, no existe ningún elemento patrimonial de primer orden dentro de la zona de servicio del puerto, aunque sí se detectan dos edificios incluidos en el Catálogo de patrimonio del PGOU: la estación marítima situada en el muelle Alfonso XIII y el edificio Ciudad del Mar, este último en proceso de descatalogación.

En el frente marítimo a la Bahía de la zona de extramuros se encuentra la dársena náutico-deportiva de la Barriada de la Paz. Es una instalación pequeña integrada en el paseo marítimo de la Bahía. En esta zona se compatibiliza el uso portuario náutico-deportivo con los usos de interacción puerto-ciudad. Un ejemplo de esta relación es la instalación de la piscina de Astilleros.

Finalmente, junto al recinto fiscal de la Zona Franca se encuentra la dársena homónima. En su entorno se diferencia la Zona Franca Fiscal y el polígono exterior de la Zona Franca. Esta zona del Puerto no está, por tanto, en contacto directo ni con la zona de Extramuros ni con el Casco histórico de la ciudad. Las instalaciones náutico-deportivas del Club Juan Sebastián el Cano son la única parte de la dársena de la Zona Franca que está abierta al uso ciudadano.

**La integración económica y social del Puerto con su entorno es una de las líneas estratégicas del Plan Estratégico de la Bahía de Cádiz** (2015-2020) en el que se establece que la mejora de la relación puerto-ciudad es una de las áreas de oportunidad para el puerto.

Con este objetivo se han realizado actuaciones recientes como el nuevo acceso principal al Puerto desde la avenida Astilleros y el traslado de la terminal Ro-Ro/Ro-Pax al Muelle Canalejas para reducir las incidencias del Puerto en el entorno urbano.

Otras actuaciones como el paseo Pascual Pery, la mejora del trazado de la Avenida Astilleros y la reordenación prevista de la plaza Sevilla son ejemplos de mejora de los espacios de contacto entre puerto y la ciudad.

En esta misma línea, la recién aprobada DEUP 2019 establece una racionalización de los usos para mejorar la permeabilidad de los espacios, tratando siempre de no interferir en las actividades portuarias, incluyendo espacios destinados a otras actividades cuando tengan un carácter

Este documento es copia auténtica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 29/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

complementario a la actividad esencial o que tengan como objetivo la mejora en la interacción puerto-ciudad.

Por tanto, **el espacio portuario de la dársena de Cádiz, próximo a la ciudad, está en las expectativas de mejora urbanística**, siendo las dos zonas que tienen un mayor potencial para actuaciones puerto-ciudad:

- **Muelle ciudad:** la futura remodelación del mismo abre la posibilidad de mejorar la relación Puerto-Ciudad, alcanzando la continuidad espacial entre el paseo Canalejas y el mar.
- **Muelle Reina Sofia y explanada actual Terminal de Contenedores:** la disponibilidad de importantes superficies próximas a la ciudad sin ocupación, una vez se haya trasladado la Terminal de Contenedores, supone la posibilidad de poner en valor tanto económico como social estas zonas. Esta actuación dotará de una nueva superficie para acoger usos vinculados a puerto-ciudad a la vez que permitirá incorporar equipamientos, espacios libres y otros elementos que difícilmente tienen cabida en el compacto tejido urbano.

  Asimismo, dicho traslado reducirá notablemente el tráfico de vehículos pesados por la red viaria urbana, limitándose a los autobuses asociados al tráfico de crucero.

Es importante destacar el importante trabajo que lleva realizándose desde hace años para definir la estrategia de actuación Puerto- Ciudad en estas dos zonas de oportunidad de la Dársena de Cádiz.

Este trabajo se inició a partir de la suscripción por parte de la APBC y Ayuntamiento de Cádiz de los convenios marco y específico ambos firmados el 12 de julio de 2016.

Desde ese momento, APBC y Ayuntamiento han pilotado el proceso de definición de la Estrategia de Actuación, desde los principios de no intervención y máxima transparencia, confiando el trabajo a tres equipos con ámbitos competenciales perfectamente delimitados: un equipo técnico (organización, coordinación y dirección), un equipo de la Universidad de Cádiz (UCA) y un equipo de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

El 12 de diciembre de 2017 se celebró la Comisión Institucional en la que se dio el visto bueno a la metodología para la redacción de la Estrategia de Actuación Puerto- Ciudad. Asimismo, se aprobó la organización del proceso de redacción del conjunto de esta Estrategia en tres bloques consecutivos de los que se resume a sucintamente, a continuación, los trabajos que se han realizado hasta el momento:

- **Marco estratégico**, en el que se hizo una identificación de los problemas y objetivos, un análisis integrado y un diagnóstico DAFO/CAME.
- **Ámbitos de actuación y definición de alternativas**, en el que se delimitaron los ámbitos de actuación, se definieron una serie de alternativas y se definieron cinco modelos puerto-ciudad que se sometieron a un primer proceso de participación.
- **Ideas para un proyecto urbano**, formulado en el contexto de un curso de la UPM, se hizo un estudio exhaustivo de la problemática urbana, social, económica y paisajística de la ciudad y del área de intervención, de la que se extrajo un diagnóstico DAFO integrado. Resultado de este diagnóstico se elaboraron tres escenarios alternativos en los que se proponía mezclas de usos y actividades posibles para el ámbito de actuación. Estos escenarios fueron expuestos al público.

El resultado de estos trabajos, a pesar de no tener un carácter normativo, se ha tenido en cuenta por su relevancia y consenso entre administración/organismos implicados, a la hora de elaborar este documento.

### 2.5.2 Relación con el entorno natural

El Puerto de la Bahía de Cádiz está ubicado en el litoral atlántico suroeste de la península ibérica en la provincia de Cádiz.

Junto al municipio de Cádiz, se encuentra el entrante que conforma la Bahía de Cádiz, que forma un arco de 11 kilómetros de longitud y 8 Km de profundidad, se diferencian dos zonas:

- La Bahía exterior, comprendida entre la embocadura de la Bahía (Punta de La Morena y la Punta del Sur) y la costa oriental de la ciudad de Cádiz (puente de Carranza). Es la que está más expuesta al oleaje, viento y mareas. Su nivel batimétrico esta de media entre 10 y 15 metros.
- La Bahía o saco interior, situada al sur de dicha embocadura, entre el puente Carranza y el litoral oriental. Está poco expuesta y su nivel batimétrico es considerablemente inferior, no supera los 5 – 6 metros, un medio somero, en el que predomina la sedimentación, salvo en la canal de acceso a La Carraca.

La estructura litológica de la Bahía de Cádiz es relativamente simple, estando relacionada en gran parte con la paleo-evolución de este territorio, sometido a distintas dinámicas y procesos de sedimentación fluvial que llegaron a colmatar el estuario, dando lugar a la formación de lo que hoy se conoce como marismas.

La red hidrográfica de la Bahía de Cádiz se estructura en torno a dos elementos fundamentales, por un lado, la red hídrica que vertebra el territorio, siendo el Guadalete el principal eje articulador, y los entornos marismeños, cuya evolución está directamente relacionada tanto con el retroceso del mar como con la intervención antrópica en tiempos pasados.

El paisaje dominante corresponde con la zona portuaria de la ciudad y el frente litoral del saco interno de la Bahía de Cádiz. El ámbito del Plan Especial se incluye dentro de la Unidad de Paisaje ~~-~~Asentamientos Urbanos" identificados en el PGOU 2012, igual que el resto de trama urbana de la ciudad. Una de las principales particularidades de la Bahía de Cádiz es la diversidad de paisajes que lo conforman. En cada uno de ellos, se desarrollan distintos estratos de vegetación asociada en función de la frecuencia de inundaciones, las condiciones de salinidad y la estructura del suelo, entre otros factores, formando una sucesión ecológica desde los ambientes marinos hasta los terrestres.

La Bahía de Cádiz, se considera una zona de transición y confluencia, gracias por un lado al aporte de sedimentos y nutrientes de los ríos y caños que vierten en ellas, y por otro al flujo de mareas en la zona, por ello se caracteriza por albergar una elevada diversidad faunística.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 30/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**En la zona de servicio del puerto de Cádiz no se superpone ninguna figura de protección ambiental de nivel europeo, estatal o autonómico,** pero cabe resaltar que está cerca las siguientes áreas protegidas:

- **Parque Natural de la Bahía de Cádiz**

  Ubicado entre el Parque Natural de Doñana y el Parque Natural del Estrecho, constituye un lugar privilegiado para las aves que migran entre Europa y África. Las características ecológicas de este humedal, con una superficie de más de 10.500 hectáreas, donde confluyen diversos ambientes: playas, dunas, lagunas, marismas y esteros, hacen de él un enclave natural de importante valor tanto a escala provincial, como regional e incluso mundial.

- **Entorno inmediato al parque Natural de la Bahía de Cádiz,**

  Donde se desarrollan un buen número de hábitats naturales de interés, catalogados en cumplimiento de la Directiva Hábitats 92/43/CEE con el fin de conservarlos, así como a su fauna y flora asociada.

La Tabla 14 muestra una tabla con las figuras de protección que afectan al entorno del puerto de Cádiz.

**Tabla 14 : Espacios naturales protegidos en el ámbito de influencia del Plan Especial**

| Figura conservación | Tipo | Nombre |
|---|---|---|
| Natura2000 | ZEC<br>ZEPA | Bahía de Cádiz |
| Natura2000 | ZEC | Fondos Marinos Bahía de Cádiz |
| Espacios Naturales Protegidos (Andalucía. Ley 2/89) | Parque Natural | Bahía de Cádiz |
| | Paraje Natural | Isla de Trocadero |
| | Parque Periurbano | Dunas de San Antón |
| Montes públicos | | Dunas del Puerto de Santa María |
| Hábitats de Interés Comunitario (D92/43/CEE) | 2270* | Dunas con bosques de Pinus Pinea/halepensis |
| | 2250* | Dunas litorales con Juniperus sp |
| | 2260 | Matorrales altos esclerófilos sobre dunas litorales |
| | 1420 | Matorrales halófilos mediterráneos y termo-atlánticos (Sarcocornetea fructicosae) |
| | 1150* | Lagunas costeras |
| | 1110** | Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profundas |
| | 1140** | Llanos fangosos y arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja |
| | 1160** | Grandes calas y bahías poco profundas |

**prioritario  **marinos y mareales*

**Fuente: Equipo redactor**

# 3 CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

## 3.1 Criterios y objetivos generales

Resultado del análisis de la situación actual del puerto desde las diferentes perspectivas evaluadas, se establecen los siguientes criterios y objetivos generales que regirán la ordenación propuesta:

**Dotar de una herramienta urbanística a la APBC y al Ayuntamiento de Cádiz para la correcta gestión y explotación del dominio público portuario**, conforme a la legislación vigente y coherente con los documentos normativos de rango superior (DEUP 2019, POTBC y PGOU 2012).

**Ordenar la zona de servicio de forma coherente con la estrategia de reorganización de los tráficos** en las distintas dársenas que conforman el puerto de Cádiz, de acuerdo con la DEUP aprobada en julio de 2019.

El traslado de la Terminal de Contenedores, de su ubicación actual en muelle Reina Sofia y explanada asociada, a la nueva al noreste de la dársena de Cádiz, producen la necesidad de la ordenar los suelos de la Nueva Terminal de Contenedores (NTC), y reordenar los muelles liberados: Ciudad, Alfonso XIII y Reina Sofia, así como la plataforma asociada a este último.

La ordenación propuesta debe regirse por un principio de **flexibilidad para adaptarse a la demanda cambiante.**

**Fomentar la integración puerto-ciudad** en desarrollo de la Estrategia de Actuación puerto-ciudad en la dársena de Cádiz, llevada a cabo APBC de forma coordinada con Ayuntamiento de Cádiz y que ha incluido un proceso de participación en el que se ha analizado las principales demandas de la ciudadanía.

La disponibilidad de los nuevos espacios liberados de la terminal de contenedores, muy próximos a la ciudad es una oportunidad para dedicarlos a usos vinculados a puerto-ciudad a la vez que permitir la incorporación de equipamientos, espacios libres y otros elementos que difícilmente tienen cabida en el compacto tejido urbano de Cádiz.

**Racionalizar los espacios dedicados al tráfico de cruceros y dotar de los servicios complementarios necesarios.** La APBC está trabajando para la consolidar este tráfico de cruceros, siendo uno de los objetivos conseguir que aumente el porcentaje de pasajeros de base, con los benéficos socio-económicos que ello representa.  Para ello es necesario mejorara la operativa de este tráfico, adecuando tanto las Estaciones Marítimas como las explanadas anexas y resto de servicios asociados (estacionamiento, comercios, restauración, …)

**Mejorar la accesibilidad y movilidad interior de las instalaciones portuarias actuales y previstas y de la explanada asociada al muelle Reina Sofia donde se implementarán nuevos usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**. La ubicación del puerto junto a la ciudad conlleva que la actividad portuaria afecta de forma directa a la estructura urbana. La puesta en servicio del nuevo acceso de la avenida Astilleros y el acceso viario y ferroviario a la Nueva Terminal de

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 31/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Contenedores, son dos de los temas relevantes que priorizará el Plan Especial, junto con la definición de los accesos y nueva vialidad de la plataforma asociada al Muelle Reina Sofia.

**Buscar la máxima sostenibilidad ambiental,** promoviendo el uso de energías renovables y limpias, y fomentado la eficiencia y programas específicos de ahorro energético inteligente para la ordenación propuesta (urbanización, edificaciones e instalaciones), para colaborar a la mitigación y adaptación al cambio climático.

**Dotar a la nueva ordenación propuesta con las infraestructuras y los servicios necesarios para su funcionamiento** (suministro de electricidad, red de agua, sistemas de saneamiento, tratamiento de aguas, …), **buscando su integración con los sistemas generales existentes en la ciudad.**

**Para establecer los objetivos específicos se ha dividido la zona de servicio del puerto de Cádiz en 7 áreas funcionales**, en aras de realizar un mejor análisis de las particulares de las distintas zonas que conforman el puerto (ver Figura 20). Estas áreas tienen como base los usos asignados en la DEUP 2019, e intentan reflejar las actividades más o menos especializadas de cada área de la zona de servicio.

- **Área 1. Terminal de cruceros, instalaciones náutico-deportivos y espacios puerto-ciudad:**

  La conforman los muelles Reina Sofia, Alfonso XIII, Ciudad y Reina Victoria y los espacios terrestres asociados a estos muelles, el dique y el espigón de San Felipe.

  Actualmente la mayor parte del área 1 está ocupada por la terminal de contenedores que opera en el muelle Reina Sofia, tráfico que se compatibiliza con el de cruceros (muelle Reina Sofia, Alfonso XIII y Ciudad) y el tráfico de interior de bahía (muelle Reina Victoria).

  Esta área incluye también las marinas náutico deportivas de Puerto América y del Real Club Náutico.

- **Área 2. Terminal Ro-Ro/Ro-Pax:**

  El área 2 corresponde a la Terminal de carga rodada ubicada en el Muelle Marqués de Comillas, Muelle Libertad, Muelle de las Américas y Muelle Diego Fernando Montañés.

- **Área 3. Dársena pesquera:**

  Incluye los muelles que conforman la dársena pesquera de las instalaciones del Puerto de Cádiz que son: Muelle G. Fernández Ladreda, el Muelle de la Lonja y el Muelle de Levante. La línea de atraque se destina a las embarcaciones pesqueras, y la superficie anexa a estos muelles y las edificaciones que allí se emplazan acogen las actividades propias del uso pesquero.

- **Área 4. Zona Reparación y mantenimiento de embarcaciones:**

  Incluye las instalaciones actualmente concesionadas a Navantia, especializadas en el mantenimiento y reparación naval, y el conjunto de naves de la calle Levante donde se desarrollan actividades también vinculadas a la reparación naval, a empresas transitarias y a actividades auxiliares de logística.

- **Área 5: Nueva Terminal de Contenedores:**

  El área 5 se ubica al noroeste de la dársena comercial, en la prolongación del Dique de Levante. Se trata de la nueva Terminal de Contenedores del Puerto de Cádiz, actualmente en fase de construcción y que está previsto empiece a operar a finales de 2020 o principios de 2021.

- **Área 6. Instalaciones Náutico-deportivas de la Barriada de la Paz:**

  Ubicada junto el paseo Marítimo de la Bahía, incluye el edificio de la Piscina Municipal del Barrio de Astilleros y los espacios ganados al mar por el área de desembarco del puente de la Constitución de 1812 y las instalaciones del Club Deportivo Viento de Levante, que disponen de su propio dique de abrigo.

- **Área 7. Instalaciones portuarias de la Zona Franca:**

  Instalaciones ubicadas en la parte suroeste del Puerto de la Bahía de Cádiz, en la embocadura de la Bahía junto al puente José León de Carranza. La Zona Franca de Cádiz es un importante centro logístico donde se aplica un régimen aduanero especial. Distinguimos la parte Comercial de los muelles de Levante y de Ribera de las instalaciones náutico-deportivas del Club Juan Sebastián Elcano.

Es copia auténtica de documento electrónico

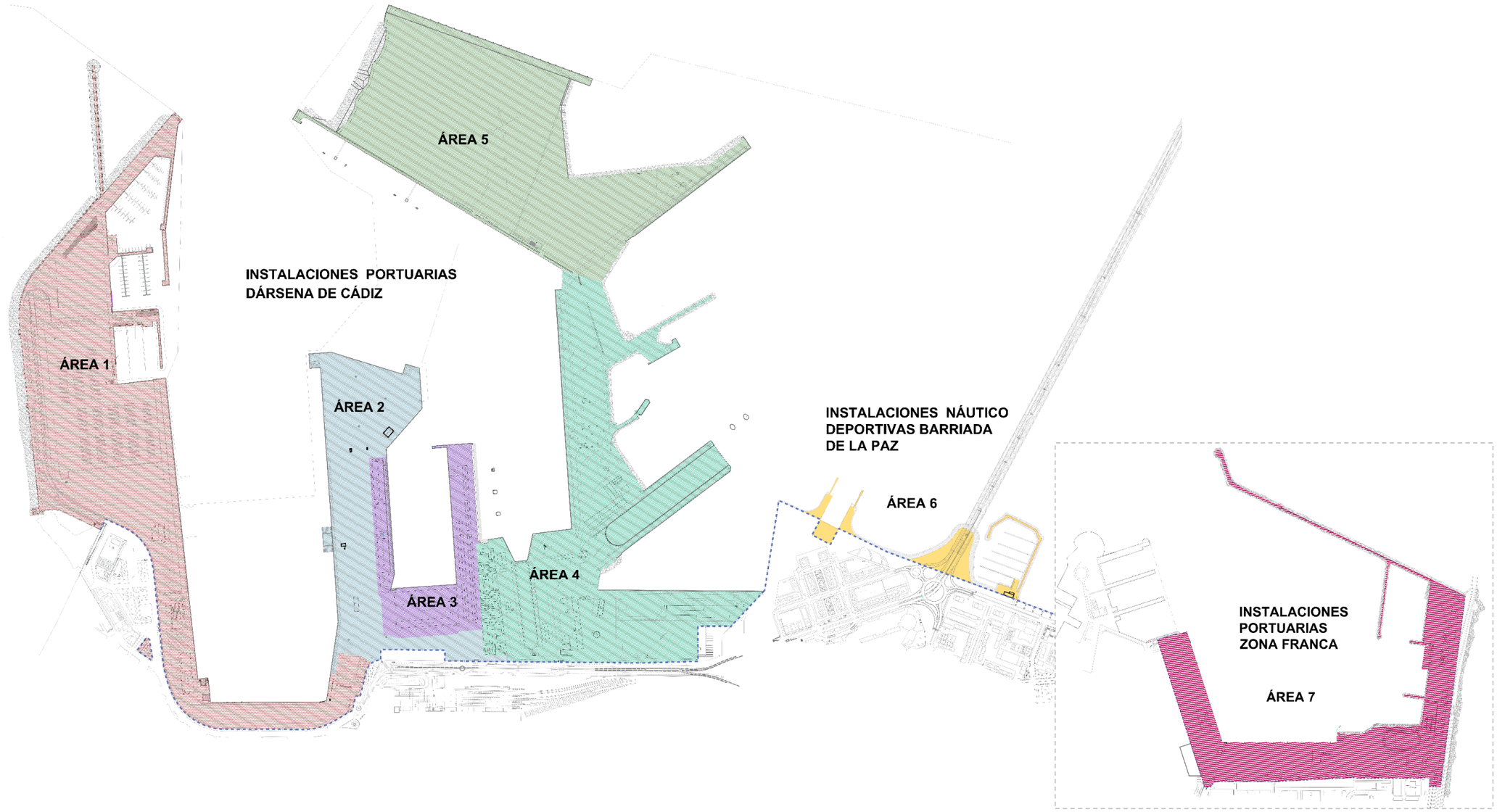
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 32/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 20: Esquema Áreas funcionales**




* La delimitación de las áreas responde al carácter funcional y operativo del puerto.

**Fuente: Equipo redactor**

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 33/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 3.2 Objetivos específicos

En función de los objetivos generales antes reseñados, se plantean los siguientes objetivos por áreas:

**Área 1**

- **Ordenar la zona central asociada del muelle Reina Sofía para adecuarse al uso de interacción puerto-ciudad** establecido en la DEUP 2019. Aprovechar las ventajas del emplazamiento y características del suelo para la **implantación de actividades económicas complementarias a las portuarias y actividades urbanas compatibles**, dando continuidad con la zona de la punta de San Felipe donde se ubican las instalaciones náutico- deportivas.
- **Mejorar la capacidad operativa de la dársena** aumentando la superficie destinada a cruceros y haciéndola más atractiva mediante la implantación de servicios, actividades comerciales y de ocio al servicio de los cruceros y de las instalaciones náutico-deportivas. Se contribuye con ello a mejorar, tanto la oferta turística de la ciudad, como el potencial del Puerto de la Bahía cara a su conversión en puerto base de cruceros y a la celebración de eventos náutico -deportivos.
- **Definir los accesos** a la plataforma asociada al muelle Reina Sofía y a las zonas asociadas a la punta de San Felipe y **dar continuidad del viario rodado, carriles bici y red de transporte público de la ciudad.** Asimismo, **conectar los itinerarios peatonales e infraestructuras verdes** del ámbito y con los del Casco histórico. Dotar de la oferta de plazas de aparcamientos necesaria para dar respuesta a la demanda generada por los nuevos usos propuestos.
- **Implementar un diseño unitario de los elementos de urbanización** del conjunto de la actuación independientemente de que se encuentren en suelo urbano o portuario, buscando una imagen propia e identificable del área.

**Área 2**

- **Mejorar la accesibilidad** de la zona con la puesta en marcha del nuevo acceso de la avenida Astilleros y **racionalizar los viales interiores** de la Terminal Ro-Ro y Ro-Pax.

**Área 3**

- **Consolidar la edificación existente** que da apoyo al uso pesquero, permitiendo **aumentar la superficie edificable** añadiendo una planta más de altura a estas edificaciones.
- **Dotar de mayor flexibilidad de usos** para la incorporación de nuevas actividades, siempre que sean compatibles con los usos actuales del área, como por ejemplo uso de varadero.

**Área 4**

- **Mantener los parámetros generales de ordenación para la zona concesionada a Navantia** con uso de reparación y mantenimiento de embarcaciones.
- **Reconfigurar la manzana de actividades productivas** en la calle Levante y anexa a las instalaciones de Navantia, para **mejorar su accesibilidad y regular su ordenación.**

**Área 5**

- **Ordenar la explanada que ha de albergar la Nueva Terminal de Contenedores,** permitiendo la construcción de las edificaciones que den apoyo a la operativa de este tráfico (PIF, Casetas de acceso, …).
- **Dotar de los accesos viales y ferroviarios conectan la Nueva Terminal de Contenedores** con las vías principales de acceso de la ciudad, de forma que se creen las mínimas interferencias con la movilidad urbana.

**Área 6**

- **Consolidar las edificaciones existentes en el área y mantener los usos actuales,** esencialmente de apoyo al uso náutico- deportivo y usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

**Área 7**

- **Ajustar la delimitación del área,** y consecuentemente del conjunto de ámbito del Plan Especial, **a la definición del límite de la zona de servicio de la DEUP 2019,** que en este ámbito ha sido modificado respecto al PUEP anterior, por la desafectación de una parcela limítrofe con el recinto fiscal del Consorcio de la Zona Franca.
- **Consolidar los usos dotacionales y de espacios libres** en la plataforma sur y Dique de Levante, compatibilizando como se produce actualmente estos usos vinculados con la interacción puerto -ciudad con las instalaciones náutico – deportivas del Club Elcano.

En todas las áreas, para atender a principios de protección medioambiental y desarrollo sostenible, todo el proceso de la edificación deberá tender a la reducción de impactos ambientales producidos por el edificio y su construcción, tales como:

- La optimización en la utilización de los recursos disponibles, mediante la adecuada reutilización, reciclaje y uso eficiente de los mismos, así como el empleo de recursos renovables.
- La conservación del medio ambiente, mediante el adecuado uso del terreno, la gestión de los residuos generados en las obras y la prevención de emisiones y contaminación.
- La obtención y el mantenimiento de ambientes saludables en el interior de los edificios, mediante la prevención de emisiones nocivas y la contaminación del aire, así como una adecuada ventilación.
- La aplicación de técnicas constructivas tendentes a evitar el uso de materiales contaminantes.
- La consecución de un mayor ahorro en el consumo energético y de agua.
- La adecuación del diseño a las condiciones bioclimáticas.

Este documento es copia auténtica electrónica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 34/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

- La accesibilidad a todos los espacios de las personas con movilidad y comunicación reducida.

El conjunto de estos objetivos generales y específicos relacionados integra, con carácter general, las recomendaciones en cuanto a la ordenación establecidas en los documentos normativos de rango superior (DEUP 2019, POTBC y PGOU 2012), a los que se da cumplimiento en su mayoría en la ordenación propuesta del apartado siguiente.

# 4 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

## 4.1 Alternativas y propuestas de ordenación

El nuevo Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz viene a adaptarse al actual PGOU de 2012 y contempla suelos de relleno ejecutados con posterioridad a su entrada en vigor, tales como la ampliación llevada a cabo en el Muelle de Marqués de Comillas y la ejecutada a partir del Dique de Levante, donde se planea trasladar la actual terminal de contenedores ahora enclavada en el Muelle de Reina Sofía. Así mismo, el nuevo Plan Especial viene a dotar de planificación urbanística a los suelos de que van a ser desocupados a consecuencia de dicho traslado.

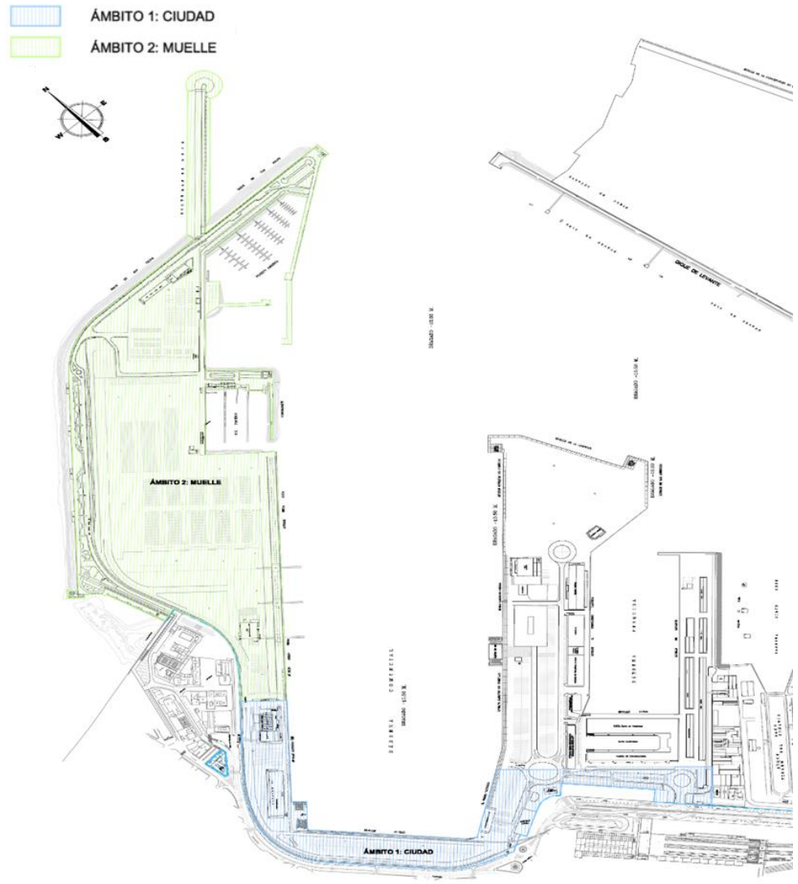
La nueva ordenación se centra en los terrenos ubicados en la margen izquierda de la dársena comercial de Cádiz, sobre los que se prevé desarrollar conjuntamente el proceso de integración puerto-ciudad y la actividad de los cruceros, ya que el resto del Plan Especial se destina a la logística y al tráfico de mercancías propios de la actividad portuaria específica, es decir, más allá de la puesta en marcha de la nueva terminal de contenedores no se producen cambios relevantes en su ordenación, consolidando prácticamente su situación actual.

A estos efectos se definen dos ámbitos de actuación:

1. Ámbito Ciudad que incluye los Muelles Alfonso XIII y Ciudad, donde se ubica actualmente la terminal de cruceros y el Muelle Reina Victoria, donde se ubica la terminal marítima metropolitana, además de los terrenos portuarios adyacentes a la Plaza de Sevilla e inicio de Avenida de Astilleros.

2. Ámbito Muelle que incluye el Muelle Reina Sofía donde se ubica la actual terminal de contenedores pendiente de traslado, el Paseo Pery Junquera y la Punta de San Felipe.

**Figura 21: Ámbitos de actuación para las alternativas planteadas**




**Fuente: Estrategia de actuación Puerto-Ciudad en la Dársena de Cádiz**

En cuanto a las propuestas de ordenación en cumplimiento de lo exigido por la normativa ambiental anexo II.B de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y en concreto en el artículo 38.1. Procedimiento de la evaluación ambiental estratégica ordinaria para la formulación de la declaración ambiental estratégica establece lo siguiente:

*~~1~~. El promotor de los planes y programas incluidos en el artículo 36 apartado 1 presentará ante el órgano ambiental, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de*

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 35/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento inicial estratégico que contendrá una evaluación de los siguientes aspectos:*

*a) Los objetivos de la planificación.*

*b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto, sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.*

*c) El desarrollo previsible del plan o programa.*

*d) Los potenciales impactos ambientales.*

*e) La incidencia en materia de cambio climático, según lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.*

*f) La incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.*

En este sentido, de manera esquemática se ha elaborado una descripción de las distintas opciones o alternativas tenidas en cuenta, entre las que se encuentra la alternativa cero entendida como la no realización de dicho planeamiento, teniendo en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan, así como un estudio comparativo entre ellas.

Para el planteamiento del resto de alternativas se ha tomado como base el trabajo realizado dentro de la Estrategia de Integración Puerto-Ciudad iniciada a partir de la suscripción por parte de la APBC y Ayuntamiento de Cádiz de los convenios marco y específico, ambos firmados el 12 de julio de 2.016. Como resultado del análisis de esta Estrategia de Integración Puerto-Ciudad y del consenso de los intereses del Puerto y de la Ciudad se proponen las siguientes alternativas;

- **Alternativa 0 o de no actuación**. No se produciría el traslado de la terminal actual del muelle Reina Sofía a las instalaciones de la nueva terminal de contenedores, junto al puesto de inspección fronteriza, manteniendo la ordenación y usos actuales de la dársena comercial de Cádiz. El documento de ordenación del Puerto de Cádiz seguiría siendo el actual Plan.
- **Alternativa A:** Recinto Ferial de Exposiciones y Congresos. Casino y Hotel de Convenciones.
- **Alternativa B:** Museo y Parque Tecnológico.
- **Alternativa C:** Comercio, hotelero, ocio y restauración.

Síntesis de las propuestas de cada alternativa:

**Alternativa A: Recinto Ferial de Exposiciones y Congresos. Casino y Hotel de Convenciones.**

Se propone como motor de la actuación un recinto ferial, donde se puedan organizar ferias y congresos nacionales o internacionales distribuido en tres grandes pabellones, junto a un Edificio Singular de mayor altura, icono visual de la propuesta, que albergaría un Hotel, Casino y Salas de Convenciones.

Los objetivos principales de esta propuesta están encaminados a recuperar un área del recinto portuario, para albergar usos mixtos que reviertan en la economía e imagen de marca de la Ciudad de Cádiz a nivel internacional.

Asimismo, se pretende dar solución al bloqueo existente entre la trama urbana de la ciudad y su borde marítimo y a incrementar las sinergias actuales de la ciudad con el tráfico de cruceros, proponiendo nuevos usos para facilitar la economía de escala.

Para ello, tras un análisis del ámbito geosocial, se han establecido una serie de criterios de ordenación, que faciliten la implantación de una diversidad de usos suficiente para asegurar la sostenibilidad de la propuesta, según los ámbitos determinados.

Ámbito 1 Ciudad

Como uno de los prioritarios criterios de diseño de la propuesta, se encuentra la incorporación de amplias superficies de espacios libres. Ello contribuirá a paliar la escasa dotación de este tipo de espacios en el Casco Histórico, con tratamientos y equipamiento diferentes según el uso y la zona en la que se encuentren: aceras y paseos arbolados, espacios ajardinados y de estancia, zonas de juegos o con otros equipamientos, etc., con abundante arbolado de sombra y barreras vegetales para protección de los vientos dominantes.

Partiendo de la eliminación del vallado del recinto portuario frente al Paseo de Canalejas, se proyecta una ampliación y mejora de los espacios ajardinados, con total protección del arbolado existente, rediseñando los ejes perpendiculares para una completa comunicación

En cuanto al uso portuario, se establece una franja de servidumbre portuaria a lo largo del Muelles Ciudad y muelle Alfonso XIII para el atraque de los cruceros, que podría ser recuperada para uso público cuando no haya previstas escalas de cruceros.

Asimismo, se mantendrán algunas de las edificaciones situadas en la zona portuaria como la Estación Marítima principal-Capitanía del Puerto, situada frente a la plaza de la Hispanidad, la terminal satélite, frente a la Avenida del Puerto, y la Estación Marítima de Transporte Metropolitano, en la parte más cercana a la Plaza de Sevilla.

En todo caso, será necesaria la mejora de las conexiones peatonales transversales y la previsión de dos zonas de aparcamiento para la espera de los autobuses, para las excursiones de los cruceristas, y para los que efectúan el servicio alternativo los días en que, por las condiciones meteorológicas, es necesario interrumpir el servicio marítimo.

Respecto a las infraestructuras de transporte público se pretende la prolongación del trazado actual del Tranvía Metropolitano, conectando la terminal prevista en la Plaza de España con el interior del nuevo ámbito. Esta ampliación bordea la Avenida del Descubrimiento y continúa en paralelo al cantil del muelle, creando un apeadero final en el Muelle Reina Sofía como zona central del ámbito.

Ámbito 2 El Muelle

Este ámbito se organiza en dos niveles:

Copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 36/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Plataforma principal: actual plataforma de contenedores.
- Plataforma secundaria: a nivel del Paseo Pery Junquera.

En este ámbito se concentran los nuevos usos, destacando el Edificio Singular de gran altura, icono visual de la propuesta, localizado próximo al acceso a este ámbito, que albergaría un Hotel, Casino y Salas de Convenciones. El resto de usos relacionados al comercio temático, la restauración, áreas de ocio y recreativas, se localizan en los ejes peatonales principales, especialmente en el frente al camino peatonal que discurre paralelo a los muelles Alfonso XIII y Reina Sofía en dirección a la zona náutica-deportiva.

Los nuevos espacios expositivos que componen el recinto ferial quedan localizados en el centro del ámbito con tres pabellones, complementados con espacios comerciales y de restauración-ocio como nuevas áreas creadas para la ciudad y sus habitantes.

Destaca como equipamiento, en la zona norte de los puertos deportivos, la propuesta de un espacio cubierto a modo de Auditorio para albergar grandes actuaciones, con posibilidad para incorporar un graderío exterior que incremente el número de espectadores.

Respecto a los Puertos Deportivos se mantienen el Real Club Náutico de Cádiz y Puerto América (manteniendo la gestión pública), respetando sus actuales instalaciones y complementados con la localización de una parcela reservada para las actividades complementarias del uso náutico-deportivo en proximidad a ambas dársenas, junto al antiguo edificio de la Ciudad del Mar, recuperado y ampliado para ello.

Las nuevas edificaciones que componen el parque temático se asientan sobre la plataforma secundaria a nivel del Paseo Pery Junquera, mientras que las instalaciones náutico-deportivas y complementarias se sitúan en la plataforma principal, a cota de muelle.

La plataforma secundaria se concibe peatonalizada, si bien se contempla que albergue la prolongación del carril-bici hasta la Punta de San Felipe y un paso muy restringido para vehículos de servicio y emergencias. El acceso rodado a las dársenas náutico-deportivas y la Punta de San Felipe se prevé a cota de la actual plataforma de contenedores y oculto por la plataforma secundaria.

De este modo, se limita la circulación de vehículos por el ámbito, canalizándola por el vial de nueva creación paralelo al Paseo Pascual Pery, a cota de muelle. En conexión con este vial, se plantea un aparcamiento cubierto para dar servicio y acceso restringido a determinados usos.

Esta canalización del tráfico rodado habitual por el nuevo vial cubierto de cuatro carriles, que discurrirá paralelo al Paseo Pascual Pery, conectará con la prolongación de la Avenida del Descubrimiento y contará con salidas por las calles Nuevo Mundo y República Argentina.

Las conexiones viarias previstas con el resto de la Ciudad vienen determinadas por el desdoble del tráfico rodado a partir de la Glorieta de los Periodistas para acceder a las zonas restringidas del nuevo ámbito, garantizando el adecuado servicio a los nuevos edificios sin que existan interferencias de tráfico en el interior del mismo.

Con esta ordenación se garantiza el acceso a los usos existentes y previstos para su normal funcionamiento y se evita el tráfico interior innecesario. El aparcamiento se reserva a los usuarios de los Hoteles, Casino, Salas de Convenciones y usuarios del puerto deportivo.

El planteamiento sobre los espacios libres en este ámbito se contempla como un elemento articulador, con el trazado de un eje peatonal paralelo al muelle Reina Sofía como senda principal del ámbito que comunica el acceso principal con la zona noreste náutica.

Se trata de una vía flanqueada por vegetación alta y con áreas de ajardinamiento que comunica la ciudad con la Punta de San Felipe, creando agradables espacios de estancia a lo largo de su recorrido. Se plantean conexiones transversales con este itinerario principal, que ha de comunicar los distintos espacios o plazas que se crean entre edificios y el acceso a la terminal de tranvía.

En la cabecera de esta senda principal se localiza un parque con abundante arbolado, que alojará un parque infantil y un área destinada al ejercicio estático.

Además, se planea la ampliación y remodelación del Paseo Pascual Pery, manteniendo el diseño longitudinal, con mejora de los jardines, apertura de pasos transversales sobre las cubiertas verdes de las nuevas edificaciones y arbolado de alineación, incluyendo la prolongación del actual trazado del carril-bici.

Esta última actuación queda complementada con la continuación del itinerario peatonal por el borde noroeste de la ciudad, desde la Alameda y las murallas de San Carlos hasta el Paseo Pascual Pery, mediante una pasarela que conecte con la Batería de San Felipe a la altura de la Plaza de Filipinas.

En cuanto al uso portuario de cruceros, al igual que en el ámbito de la Ciudad, se establece una franja de servidumbre portuaria a lo largo del Muelle Reina Sofía para el atraque de los cruceros, que podría ser recuperada para uso público cuando no haya previstas escalas de cruceros. Además, se incorpora un nuevo edificio de acceso de cruceristas (embarque y desembarque), localizado en el centro del ámbito, que se comunica con el nuevo trazado del tranvía, para facilitar el acceso a la zona de este tipo de visitantes.

Es copia auténtica de documento electrónico

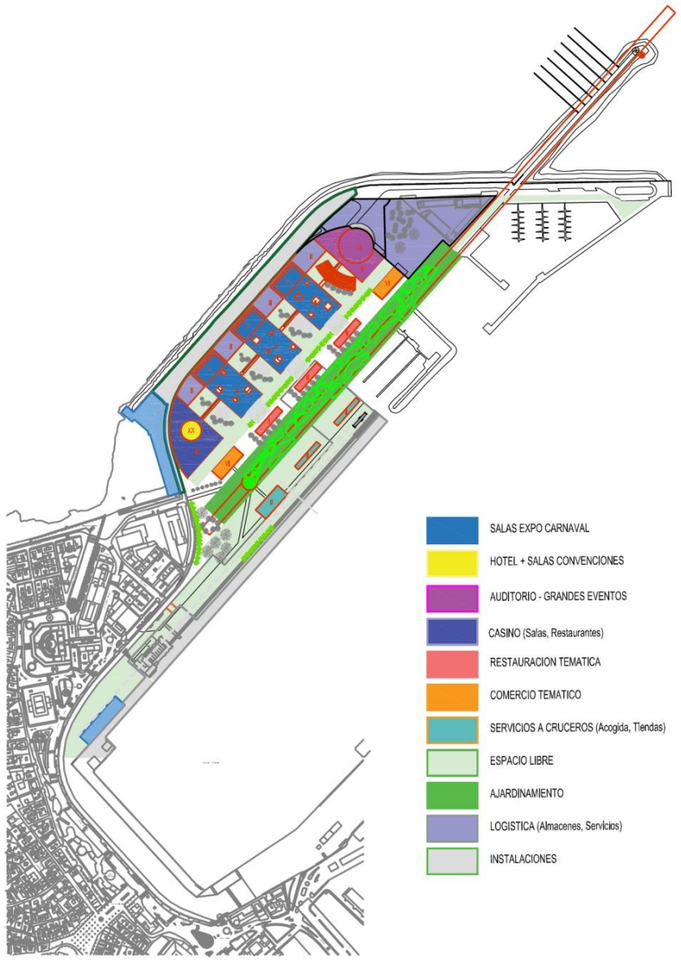
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 37/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Figura 22: Esquema distribución usos alternativa A




**Fuente: Enfoque sostenible y estratégico de los grandes procesos urbanos: Puerto Ciudad de Cádiz**

**Alternativa B: Museo y Parque Tecnológico**

La propuesta de ordenación se articula a partir de la implantación de un gran Museo como equipamiento de alto nivel. Este museo, núcleo de atracción cultural para visitantes, se combinará con espacios expositivos y actividades culturales al aire libre.

Se incorporan al Museo elementos fundamentales cercanos al entorno del puerto como son el Palacio de Congresos o la Antigua Aduana, así como sus nodos cercanos Plaza San Juan de Dios y la Plaza de España para permitir un recorrido expositivo peatonal al aire libre conexionando los mismos.

La propuesta se complementa con la implantación de un Parque Tecnológico que proporcione el asentamiento de empresas enfocadas a la investigación y el desarrollo tecnológico, facilitando el acercamiento de otros estamentos como la universidad y otros sectores de la educación.

Ámbito 1 Ciudad

Como criterio prioritario de diseño en esta propuesta, se encuentra la incorporación de amplias superficies espacios libres en todo el ámbito. Así, se contribuirá a paliar la escasa dotación de este tipo de espacios en el Casco Histórico, con tratamientos y equipamiento diferentes según el uso y la zona en la que se encuentren: aceras y paseos arbolados, espacios ajardinados y de estancia, zonas de juegos o con otros equipamientos, etc., con abundante arbolado de sombra y barreras vegetales para protección de los vientos dominantes.

Igualmente, es prioritaria la interconexión de espacios entre la Plaza de Sevilla, el paseo Canalejas, la Plaza de España y el ámbito, mediante un espacio urbano continuo, tras la eliminación del vallado del recinto portuario. Se completa con una ampliación y mejora de los espacios ajardinados, rediseñando los ejes perpendiculares para una completa comunicación transversal entre los principales itinerarios del casco y el Muelle Ciudad.

En cuanto al uso portuario se establece una franja de servidumbre portuaria a lo largo del Muelle Ciudad y muelle Alfonso XIII para el atraque de los cruceros, que podría ser recuperada para uso público cuando no haya prevista escalas de cruceros.

Asimismo, se mantendrán algunas de las edificaciones situadas en la zona portuaria como la Estación Marítima principal-Capitanía del Puerto, situada frente a la plaza de la Hispanidad, la terminal satélite, frente a la Avenida del Puerto, y la Estación Marítima de Transporte Metropolitano, en la parte más cercana a la Plaza de Sevilla.

En todo caso, será necesaria la mejora de las conexiones peatonales transversales y la previsión de dos zonas de aparcamiento para la espera de los autobuses, para las excursiones de los cruceristas, y para los que efectúan el servicio alternativo los días en que, por las condiciones meteorológicas, es necesario interrumpir el servicio marítimo.

Respecto a las infraestructuras de transporte público se pretende la prolongación del trazado actual del Tranvía Metropolitano, conectando la terminal prevista en la Plaza de España con el interior del

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 38/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

nuevo ámbito. Esta ampliación bordea la Avenida del Descubrimiento y continúa en paralelo al cantil del muelle.

Ámbito 2 Muelle

Este ámbito se organiza en dos niveles:

- Nivel actual plataforma de contenedores (nivel de muelle).
- Nivel a nivel del Paseo Pery Junquera.

En este ámbito se concentran los nuevos usos, que se localizan fundamentalmente en la nueva plataforma creada a nivel del Paseo Pery Junquera, que se concibe peatonal, reservándose la parte inferior a ésta para el trazado del viario rodado y las infraestructuras. De esta forma, la plataforma superior sería un parque elevado hasta la Punta de San Felipe, canalizando la circulación de vehículos por este ámbito mediante el vial central de nueva creación a cota de muelle que conecta el acceso al ámbito con la dársena deportiva y el museo, garantizando el adecuado servicio a los nuevos edificios sin que existan interferencias de tráfico en el interior del mismo.

Destaca el Museo, icono visual de la propuesta localizado próximo a la actual dársena deportiva para estar en contacto directo con el mar, así como la implantación del Parque Tecnológico, situado entre el eje principal y el Paseo Pascual Pery, y donde se localizarán las empresas enfocadas a la investigación y el desarrollo tecnológico junto con los usos docentes y las residencias de estudiantes y profesores.

Al mismo tiempo, se contempla la incorporación de nuevas zonas de estancia y esparcimiento entre los edificios, protegidas de vientos dominantes y formando plazas, siguiendo el nuevo vial rodado.

Resulta significativa la creación de equipamientos en forma de nuevos espacios deportivos, que incluyen pistas polideportivas como gran atractivo de esparcimiento para una ciudad carente de este tipo de áreas, ubicadas próximas al edificio Ciudad del Mar, a nivel de muelle.

Se mantienen las instalaciones náutico-deportivas existentes (Real Club Náutico de Cádiz y Puerto América) respetando sus actuales instalaciones, con mejoras tecnológicas y de gestión, destacando al mismo tiempo la creación de una reserva de suelo específica para incrementar las actividades complementarias a este uso próxima a la zona deportiva, junto al antiguo edificio de la Ciudad del Mar, recuperado y ampliado para ello.

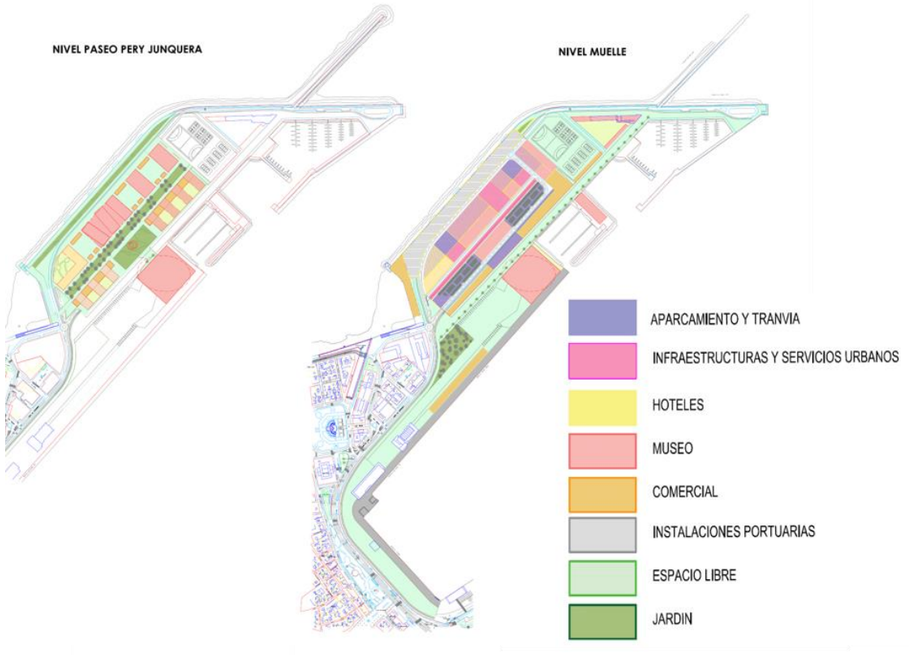
Respecto a las zonas verdes y espacios libres, se proyecta un eje sobre el Paseo Pascual Pery como senda peatonal del ámbito, para el cual se prevé su ampliación y remodelación, manteniendo el diseño longitudinal, con mejora de los jardines, apertura de pasos transversales sobre las cubiertas verdes de las nuevas edificaciones, con arbolado de alineación e integrará la prolongación del actual trazado del carril-bici.

Este eje comunica el acceso principal con la dársena deportiva, siendo una vía ajardinada que comunica la ciudad con la Punta de San Felipe, situando en la cabecera de esta senda principal un parque con abundante arbolado.

Las conexiones viarias previstas con el resto de la Ciudad vienen determinadas por el desdoble del tráfico rodado a partir de la Glorieta de los Periodistas para acceder a las zonas restringidas del nuevo ámbito.

En cuanto al uso portuario de cruceristas, al igual que en el ámbito de la Ciudad se establece una franja de servidumbre portuaria a lo largo del Muelle Reina Sofía para el atraque de los cruceros, que podría ser recuperada para uso público cuando no haya previstas escalas de crucero. Asimismo, es importante la incorporación de una segunda terminal o parada para el catamarán en la dársena de Cádiz, próxima al museo.

**Figura 23: Esquema distribución usos alternativa B**




**Fuente: Enfoque sostenible y estratégico de los grandes procesos urbanos: Puerto Ciudad de Cádiz**

**Alternativa C: Comercio, hotelero, ocio y restauración**

Los objetivos principales de esta propuesta están encaminados a plantear una ordenación flexible que permita acometer de forma gradual la ejecución de los distintos ámbitos. De esta manera, se garantiza la adaptación de la ordenación a la demanda futura de implantación de actividades según el interés de la ciudad.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 39/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

El establecimiento de distintas zonas, facilita la gestión urbanística de todo el ámbito, permitiendo acometer de forma faseada la financiación económica de los distintos desarrollos.

Se plantea la implantación del uso global de Actividades Económicas como motor para el desarrollo del ámbito, en la zona central del Ámbito 2 Muelle, dentro del cual se encuadran los usos pormenorizados comerciales, de ocio, oficinas y hotelero.

El modelo se basa en criterios de sostenibilidad, accesibilidad y movilidad, propios de una ciudad amable, adquiriendo especial protagonismo los Espacios Libres, tanto cuantitativa como cualitativamente. El diseño y disposición de los mismos permiten una correcta integración en la trama urbana de la ciudad, estableciendo una conexión entre ellos de manera que se pueda recorrer peatonalmente la totalidad del ámbito. Al mismo tiempo, se minimiza el viario rodado, garantizando la accesibilidad a las distintas zonas y la movilidad interior priorizando las sendas y recorridos no motorizados.

Ámbito 1 Ciudad

La concepción del espacio portuario en esta zona, siguiendo las directrices establecidas en el DEUP, se destina a Espacio Libre directamente vinculado con la trama de la ciudad, si bien habría que excluir de la misma la franja donde se mantiene el uso portuario de pasajeros, paralela al cantil del muelle en todo el ámbito y ampliada en zonas puntuales como la actual Terminal Principal de Cruceros y la Estación Satélite.

El objeto de toda la zona destinada a Espacio Libre no es otro que abrir la visión del puerto a la ciudad y viceversa, para lo cual se propone la demolición del antiguo Almacén 1 situado en el Muelle Alfonso XIII. Este Espacio Libre servirá para potenciar la conexión peatonal de los cruceristas con la Plaza de España y Plaza San Juan de Dios, a lo que contribuirá la reordenación del espacio libre ajardinado situado frente al edificio administrativo de la APBC.

En esta zona, en la que se mantiene la Terminal Satélite existente y que da continuidad al previsto en la zona del Alfonso XIII, se prevé la posible implantación de pequeñas edificaciones que alberguen usos terciarios y/o dotacionales que contribuyan a su dinamización.

En el encuentro con la margen derecha de la dársena se mantiene la Terminal de Trasporte Marítimo Metropolitano, frente a la cual se sitúa la zona de contacto con la Plaza de Sevilla y en la que se prevé la delimitación de una zona de ordenación condicionada a la ordenación definitiva resultante en todo el ámbito de la Plaza de Sevilla.

Ámbito 2 Muelle

Esta propuesta se desarrolla respetando la topografía existente, ajustando la ordenación al nivel de la plataforma de la actual terminal de contenedores (nivel muelle) y resolviendo el encuentro en la zona de contacto con el Paseo Pery Junquera.

En este ámbito resulta predominante, según queda recogido en la DEUP 2019, el uso de interacción puerto-ciudad, si bien es imprescindible como paso previo el traslado de la actual terminal de contenedores. Para ello, se define un viario estructurante en el cual se apoya la nueva ordenación pormenorizada de las distintas zonas.

De esta forma, se propone una distribución y ocupación equilibrada mediante la implantación del uso global de Actividades Económicas s/PGOU vigente en la parte central, compatible con la reserva para Equipamientos, incorporando una gran cantidad de zonas verdes y espacios públicos para el uso del ciudadano, cuya situación y características permiten potenciar los movimientos de los ciudadanos en todo el ámbito de la plataforma y también la relación de estos espacios con la ciudad.

Unida a esta reordenación del espacio central del ámbito se plantea el rediseño del Paseo Pascual Pery, que se propone convertir en un eje peatonal/mirador con vistas a la Bahía y a la Alameda Apodaca, incluyendo la reforma parcial de la zona de ocio existente con el fin de dar continuidad a dicho paseo y abrir las vistas a la Alameda.

Al mismo tiempo, se proyecta la creación de un paseo peatonal público que, partiendo de un gran espacio libre ubicado al final del muelle Reina Sofía, donde se pueden celebrar eventos al aire libre como festivales, conciertos, etc., bordea y potencia las instalaciones náutico-deportivas en el que se apoyan pequeñas edificaciones destinadas a servicios terciarios y comerciales asociadas a dichas instalaciones, desembocando en otra zona de expansión situada junto al espigón de la Punta de San Felipe.

La distribución e interconexión de los espacios libres previstos en esta alternativa, permitirá su recorrido peatonal ininterrumpido desde la Plaza de Sevilla hasta la Punta de San Felipe por el interior del ámbito, potenciando al mismo tiempo la conexión peatonal trasversal con la trama urbana existente a partir de los mismos.

Se contempla además incrementar la oferta de plazas de aparcamientos para dar respuesta a la demanda generada por los nuevos usos propuestos, así como para absorber parte de la demanda actual del Centro Histórico de la ciudad. Para ello, se ha previsto una pastilla edificable, en la zona de contacto de la plataforma de la actual terminal de contenedores y el Paseo Almirante Pascual Pery, aprovechando la diferencia de cota existente. Esta pastilla se eleva una planta sobre el nivel del paseo, destinando parte de ella a usos terciarios y comerciales vinculados al espacio libre.

En los extremos de la pastilla de aparcamiento se disponen sendas parcelas irregulares destinadas a albergar las infraestructuras y servicios generales necesarios para el funcionamiento autónomo de la zona (subestación eléctrica, sistemas de saneamiento y depuración/tratamiento de aguas…). Estas parcelas deberán tener un diseño singular que permita resolver la diferencia de cota y la conexión del Paseo Pascual Pery con el resto del ámbito, así como ocultar las infraestructuras que alberguen.

También se proyecta la reordenación de la zona del Muelle Reina Sofía, actualmente dedicado al tráfico comercial de contenedores, para dedicarla al atraque de cruceros con la posibilidad de implantar una nueva Estación Marítima, satélite de la Estación Marítima principal ubicada en el muelle Alfonso XIII, así como pequeñas edificaciones destinadas al uso portuario complementario. Sobre esta zona, se prevé al mismo tiempo un paseo peatonal público, de conexión entre el Muelle Ciudad y el Paseo Náutico-Deportivo.

Este documento es copia auténtica de documento electrónico

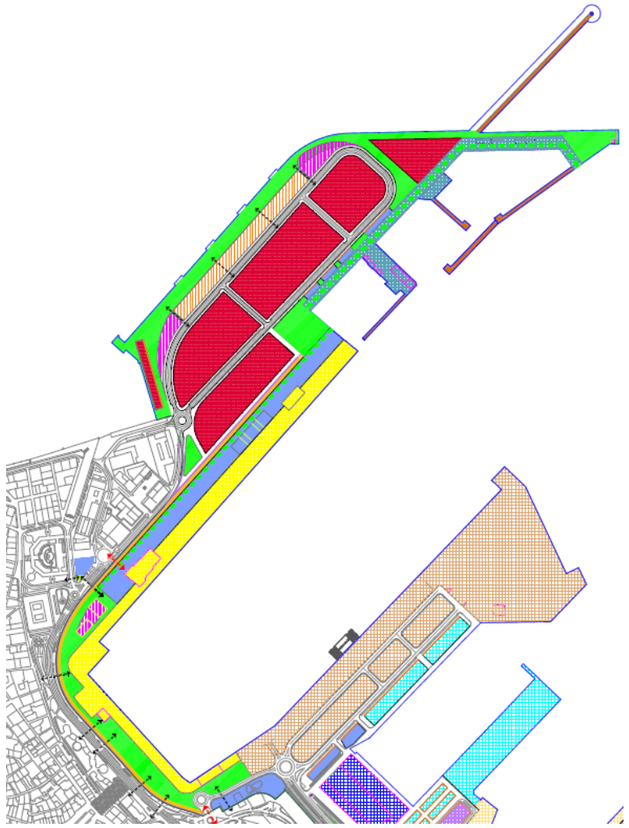
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

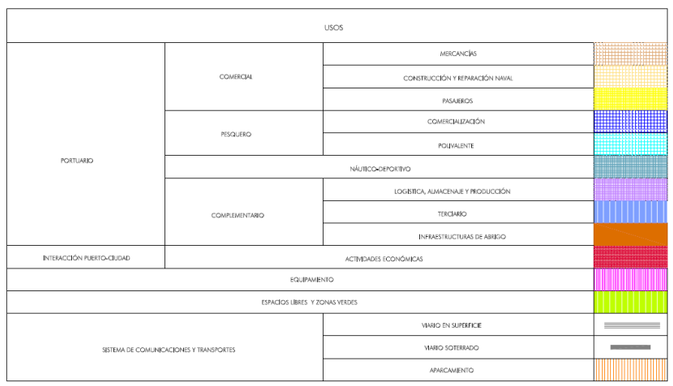




| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 40/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Figura 24: Esquema distribución usos alternativa C






**Fuente: Equipo redactor**

## 4.2 Justificación de la elección y comparativa con el resto de alternativas

Los aspectos que justifican la elección de esta alternativa se detallan a continuación:

Respecto a la ordenación general y al uso principal

La diferencia primordial en cuanto a la ordenación general y los usos principales de la Alternativa ~~C~~" elegida con respecto a las otras dos, es que la elegida adopta una ordenación más flexible y abierta, que posibilita una ordenación en respuesta a las posibles demandas futuras. La alternativa elegida sugiere un uso global de Actividades Económicas como motor de desarrollo, basándose en criterios de sostenibilidad, accesibilidad y movilidad propios de una ciudad amable, con especial protagonismo de los espacios libres. Ello redunda en una mayor integración y adecuación puerto-ciudad en el presente, satisfaciendo las necesidades actuales, pero también abriendo la puerta a futuras demandas de la sociedad.

Por el contrario, en el resto de alternativas, se parte de una ordenación más cerrada estableciendo la localización vinculante de los usos dentro de las distintas zonas, con la necesidad principal de establecer un equipamiento de carácter metropolitano que sirva de motor al desarrollo del ámbito.

Si bien, es innegable la conveniencia de este tipo de implantaciones, el problema radica en que en la actualidad ni existe demanda insatisfecha de este tipo de equipamientos, ni se vislumbra a medio plazo. Obviamente, cabe hacer una reserva de suelo y dejarla en espera, lo que no garantiza que, si surge la demanda, ese suelo sea el más adecuado a las necesidades del equipamiento, ya que deberá competir con otras ubicaciones dentro o fuera del municipio.

La Alternativa ~~A~~" propone la ordenación fija o estructurada entorno a tres pabellones destinados a exposiciones y congresos, y un edificio singular en altura que albergue un hotel, casino o sala de convenciones. En este aspecto, la alternativa plantea el uso hotelero en un edificio singular y de gran altura, constituyendo el icono visual de la propuesta; aunque se considere futurista y adaptado a las grandes ciudades, esto rompería el skyline de la ciudad de Cádiz, con el consecuente impacto visual y paisajístico que conllevaría. Implicaría una importante afección a la escena urbana de la ciudad y al paisaje

La Alternativa ~~B~~" propone una ordenación articulada a partir de la implantación de un gran Museo, equipamiento de alto nivel que sería el eje motor de la actuación. En el caso de la implantación de museos en el ámbito, Cádiz es una ciudad que cuenta con muchos y buenos museos, y su oferta cultural supera no ya a la de ciudades de su mismo rango poblacional, sino a otras muchas capitales de provincia. Si existiera esa demanda en la Bahía para nuevos museos, en la ciudad se encuentran edificios de interés arquitectónico o histórico posiblemente más adecuados como ubicación que el suelo portuario.

Del mismo modo, sucede con el Parque tecnológico previsto, dadas las características del tejido empresarial de la Bahía, estas opciones no se consideran viables salvo que se trate de una

Este documento electrónico es una copia auténtica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 41/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

actuación consorciada entre Administraciones Públicas con el propósito de promoverlas y asumir su costosa financiación.

Respecto a la valoración ambiental de las alternativas

En el Documento Inicial Estratégico se toma como base para la valoración de las alternativas la incidencia de aspectos como son la estructura general, delimitación y dimensionamiento de suelo, su adaptación a la capacidad de uso de cada unidad ambiental, prestando especial atención a los cambios de uso del suelo, la inducción de riesgos naturales, las afecciones y oportunidades de utilización de los recursos naturales y las previsiones de protección y mejora de los indicadores de calidad ambiental y del paisaje. Resultando la siguiente matriz de valoración:

**Tabla 15: Matriz de valoración de alternativas**

| Factor | ALTERNATIVAS | | | | | | | | fc* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A-0 | | A-a | | A-b | | A-c | | |
| | V | V*fc | V | V*fc | V | V*fc | V | V*fc | |
| **Socio-económico** | | | | | | | | | |
| Satisface aspiraciones de la población. | 0 | 0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 10 |
| Resuelve problemas o satisface necesidades de la población. | 0 | 0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 10 |
| Gestión urbana | 0 | 0 | 2 | 30,0 | 2 | 30,0 | 3 | 45,0 | 15 |
| Cohesión social | 1 | 10 | 0 | 0,0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 10 |
| **Territorial** | | | | | | | | | |
| Adecuación al Modelo Territorial-Urbano | 0 | 0 | 1 | 10,0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 10 |
| **Medioambiental** | | | | | | | | | |
| Adaptación a la capacidad de uso. | 1 | 1,0 | 2 | 2,0 | 2 | 2,0 | 2 | 2,0 | 1 |
| Movilidad | 1 | 10,0 | 1 | 10,0 | 2 | 20,0 | 2 | 20,0 | 10 |
| Mejora de la calidad ambiental y el paisaje | 2 | 10,0 | 0 | 0,0 | 2 | 10,0 | 2 | 10,0 | 5 |
| Metabolismo urbano | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 5 |
| Ciclo de los residuos | 1 | 2,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 |
| Energia | 1 | 5,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 | 10,0 | 5 |
| Cambio Climático | 1 | 10,0 | 1 | 10,0 | 1 | 10,0 | 1 | 10,0 | 10 |
| Calidad del aire y contaminación acústica | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 | 0 | 0,0 | 5 |
| Efectos sobre la salud humana | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 2 |
| TOTAL | 53,0 | | 107,0 | | 157,0 | | 177,0 | | 100 |

**Fuente: Equipo redactor**

En la ponderación del peso de los factores, de acuerdo con los objetivos del Plan, se han reforzado los criterios de carácter socio-económicos, la adecuación de las alternativas al modelo territorial y urbano de referencia, la movilidad y el cambio climático, por ser los principales ejes de intervención del Plan y representar, además, las cuestiones clave a resolver en el ámbito tomando como base la situación de partida.

Respecto a la viabilidad económica

El modelo propuesto en la alternativa ~~C~~" presenta una viabilidad económica muy superior al contemplado en las alternativas ~~A~~" y ~~B~~", principalmente debido a la adaptación del modelo a la topografía existente, lo cual ofrece, además de la flexibilidad en la ordenación prevista referida anteriormente, una mayor garantía ante la llegada de inversores que permita el desarrollo del ámbito referido, el cual será clave y servirá de impulso para el desarrollo del resto del ámbito del Plan Especial.

## 4.3 Propuesta de ordenación por Áreas funcionales

A continuación, se describen las actuaciones propuestas por áreas:

### 4.3.1 Área 1

- Se definen los accesos a la plataforma asociada al muelle Reina Sofía y a las zonas asociadas a la punta de San Felipe

  Se propone la reordenación de la zona central asociada del muelle Reina Sofia para adecuarse al uso de interacción puerto-ciudad establecido en la DEUP 2019, una vez se produzca el traslado de la actual terminal de contenedores, dando continuidad a la misma con la zona de la punta de San Felipe donde se ubican las instalaciones náutico-deportivas.

  Para ello, se define el viario estructurante en el cual se apoya la nueva ordenación propuesta (ver planos de Ordenación).

  De esta forma, se propone una distribución y ocupación equilibrada mediante la implantación del uso global de Actividades Económicas (uso definido por el PGOU vigente) en la parte central, concentrando la zona de mayor altura en las proximidades del Paseo Pascual Pery, donde la diferencia de cota existente en el ámbito se hace más notable, mientras que en la zona próxima al Muelle Reina Sofía se prevén alturas menores que permitan una transición más suave con la Dársena de Cádiz.

  En esta zona, en la que será compatible la reserva para Equipamientos, se prevé una gran cantidad de zonas verdes y espacios públicos para el uso del ciudadano, cuya situación y características permiten potenciar los movimientos peatonales en todo el ámbito de la plataforma y también la relación de estos espacios con la ciudad. Cabe destacar en este sentido el rediseño del Paseo Pascual Pery, que propone convertir en un eje peatonal/mirador con vistas a la Bahía y a la Alameda Apodaca, que incluye la reforma parcial de la zona de ocio existente con el fin de dar continuidad a dicho paseo y abrir las vistas a la Alameda, así como la creación de un paseo peatonal público que, partiendo de un gran espacio libre ubicado al final del muelle Reina Sofía, donde se pueden celebrar eventos al aire libre como festivales, conciertos, etc., bordee y potencie las instalaciones náutico-deportivas y en el que se apoyan pequeñas edificaciones destinadas a servicios terciarios y comerciales asociadas a dichas instalaciones, hasta llegar a otra zona de expansión en la zona del espigón de la Punta de San Felipe.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 42/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Se propone, al mismo tiempo, incrementar la oferta de plazas de aparcamientos para dar respuesta a la demanda generada por los nuevos usos propuestos, así como para absorber parte de la demanda actual del Centro Histórico de la ciudad. Para ello, además de las plazas en superficie asociadas al viario, se contempla la creación de una pastilla edificable en la zona de contacto entre la plataforma de la actual terminal de contenedores y el Paseo Almirante Pascual Pery destinada a aparcamientos que absorba la diferencia de cota existente y que se eleve una planta sobre el nivel del paseo, destinando parte de esta última planta a usos terciarios y comerciales vinculados al espacio libre.

En los extremos de la pastilla de aparcamiento se disponen sendas parcelas irregulares destinadas a albergar infraestructuras y servicios generales necesarios para el funcionamiento de la zona (subestación eléctrica, sistemas de saneamiento y depuración/tratamiento de aguas…). Estas parcelas deberán tener un diseño singular que permita resolver la diferencia de cota y la conexión con del Paseo Pascual Pery con el resto del ámbito, así como ocultar las infraestructuras que alberguen.

- Reordenación de la zona donde actualmente se opera el tráfico de cruceros en el Muelle Alfonso XIII, así como adecuación del Muelle Reina Sofia, actualmente dedicado al tráfico comercial de contenedores, para dedicarla al atraque de cruceros. Se contempla la posibilidad de ubicar en el Muelle Reina Sofia, una nueva Estación Marítima, satélite de la Estación Marítima principal ubicada en el muelle Alfonso XIII. Cabe destacar la concepción del espacio portuario en estas zonas, que siguiendo las directrices establecidas en el DEUP 2019, responde a dos situaciones distintas: mientras que la franja situada entre la actual terminal principal de cruceros y el final del Reina Sofía se mantienen usos vinculados directamente con el tráfico portuario de cruceros (con la inclusión de un paseo peatonal público, de conexión entre el Muelle Ciudad y el Paseo Náutico-Deportivo), la franja situada entre ésta y el final del Alfonso XIII se destina fundamentalmente a Espacio Libre directamente vinculado con la trama de la ciudad, proponiendo la demolición del antiguo Almacén nº1 y previendo en su lugar la implantación de un equipamiento que dote a la zona y cuya configuración evite la creación del efecto pantalla, como ocurre actualmente con la edificación existente, permitiendo la permeabilidad entre la dársena y la ciudad. La composición de esta zona potenciará la conexión peatonal de los cruceristas con la Plaza de España, a lo que contribuirá la reordenación del espacio libre ajardinado situado frente al edificio administrativo de la APBC.

  Se prevé la reordenación de la explanada del Muelle Ciudad, que se destinará, al igual que los Muelles Alfonso XIII y Reina Sofía en su totalidad al tráfico de cruceros. Esta zona, en la que se mantiene la terminal satélite existente, se destina prácticamente en su totalidad a Espacio Libre vinculado directamente con la ciudad y que da continuidad al previsto en la zona del Alfonso XIII, en el que se prevé la posible implantación de pequeñas edificaciones que alberguen usos terciarios y/o dotacionales que contribuyan a su dinamización. En el encuentro con la margen derecha de la dársena se encuentra la terminal de trasporte marítimo metropolitano, frente a la cual se sitúa la zona de contacto con la Plaza de Sevilla y en la que se prevé la delimitación de una zona de ordenación (ver planos de Ordenación), cuyo desarrollo queda condicionado por la ordenación definitiva de dicho ámbito de la ciudad, al tratarse de la zona de contacto entre éste y los terrenos portuarios.

#### 4.3.2 Área 2

- En la margen derecha de la dársena de Cádiz, encontramos la Terminal ro-ro Muelle Marqués de Comillas. El Plan Especial consolida básicamente la ordenación existente actualizándolo con ampliación de dicha Terminal y con el nuevo acceso a esta área 2 y a la dársena pesquera (Área 3) y a la zona de construcción reparación de embarcaciones (Área 4).

#### 4.3.3 Área 3

- En la dársena pesquera básicamente se consolida la edificación existente, incorporando ciertos ajustes en la zona pesquera polivalente, para darle mayor flexibilidad para la incorporación de nuevos usos como es el uso de varadero.

#### 4.3.4 Área 4

- Para las instalaciones de construcción y reparación de embarcaciones, concesionado actualmente a Navantia, se mantiene la ordenación vigente. Se propone la reconfiguración de la manzana de actividades productivas anexa a las instalaciones de Navantia, para mejorar su accesibilidad y regular su ordenación.

#### 4.3.5 Área 5

- Al Noroeste de la dársena comercial de Cádiz, en la prolongación del Dique de Levante, cabe destacar la nueva explanada de la Nueva Terminal de Contenedores. La ordenación de estos nuevos terrenos ganados al mar es uno de los objetivos principales del nuevo Plan Especial.

#### 4.3.6 Área 6

- Para las instalaciones náutico-deportivas de la Barriada de la Paz se prevé consolidar la edificabilidad de las instalaciones existentes.

#### 4.3.7 Área 7

Básicamente se consolida la ordenación existente, dejando una reserva de edificabilidad para nuevas edificaciones vinculadas a las actividades náutico-deportivas y de equipamientos del ámbito.

## 5 RÉGIMEN GENERAL DE USOS, DE LA EDIFICACIÓN Y DE LA URBANIZACIÓN

El Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente adscribe, la totalidad del ámbito del Sistema General Portuario, al uso pormenorizado de Instalaciones Portuarias.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 43/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 5.1 Régimen de usos

### 5.1.1 Usos portuarios

Conforme al art. 3.7.14 del Plan General vigente, el uso de Instalaciones Portuarias engloba las instalaciones en edificios o al aire libre que hacen posible el funcionamiento del puerto. El régimen de dicho uso queda regulado según el art. 72 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y reflejados en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, aprobada por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, que considera los siguientes usos:

**Uso portuario comercial**, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

**Uso portuario pesquero**, que incluye la manipulación de pesca y su comercialización.

**Uso portuario náutico-deportivo**, que engloba lo relacionado con la navegación recreativa o deportiva y los servicios de apoyo a la misma.

**Uso complementario o auxiliar** de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

**Usos vinculados a la interacción puerto-ciudad**, actividades comerciales no estrictamente portuarias, equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, etc.

**Usos mixtos**, entendidos como un espacio en el que conviven actividades adscritas a más de uno de los usos anteriores.

### 5.1.2 Usos cualificados

Los usos cualificados son aquellos usos que se asignan a las distintas zonas en las que divide la zona de servicio del puerto.

El presente Plan Especial considera los siguientes usos cualificados:

Uso Portuario – Comercial, que se subdivide en:

**Mercancías**, que incluye las actividades de manipulación y almacenamiento de mercancía general, contenerizada o no, tanto de manipulación rodada (roro) como vertical (lolo), los graneles sólidos y líquidos, y los muelles no especializados en tráficos específicos, que son utilizados indistintamente en función de la demanda. Expresamente incluyen las actividades complementarias para el desarrollo de dichos tráficos.

**Pasajeros**, que incluye los tráficos de personas y medios de transporte en régimen de crucero turístico y el transporte de viajeros en régimen de línea regular, tanto de navegación interior como de cabotaje, exterior e internacional. Expresamente incluyen las terminales y actividades complementarias.

**Construcción y Reparación naval**, que incluye las actividades industriales de construcción y reparación naval, de construcción off –shore de plataformas petrolíferas y otras grandes infraestructuras transportadas por mar. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

Uso Portuario - Pesquero, que se subdivide en:

**Comercialización**, que comprende la venta, distribución y manipulación de pesca fresca.

**Polivalente,** que incluye las restantes actividades vinculadas con el sector pesquero.

**Uso Portuario - Náutico Deportivo,** que incluyen las actividades de atraque, mantenimiento y avituallamiento de embarcaciones destinadas a la práctica de la náutica-recreativa. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

**Uso Portuario - Complementario**, que se subdivide en:

**Logística, almacenaje y producción,** que incluye las actividades de almacenamiento y distribución de mercancías, las actividades industriales, las actividades terciarias al servicio del almacenaje y distribución y aquellas otras actividades complementarias de las anteriores o al servicio de las instalaciones portuarias.

**Terciario,** que incluye las oficinas tanto de las administraciones públicas como de la iniciativa privada destinadas a servicios a los usuarios y empresas del puerto, además de actividades comerciales cuyas localizaciones en el puerto estén justificadas conforme al art. 72 LPEMM.

**Infraestructuras de abrigo,** que engloba los elementos cuya función es servir de abrigo o defensa a la actividad portuaria.

**Uso Interacción Puerto-Ciudad:**

- Actividades Económicas, todos los usos incluidos en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 4. Condiciones particulares del uso de Actividades Económicas, correspondientes a: Industrial (categorías de industria de servicios y artesanía), Servicios Terciarios, Comercial (categoría pequeño y mediano comercio) y Hospedaje (categoría de hotelero). Si bien, este último será un uso excepcional y siempre condicionado al cumplimiento de lo regulado en el artículo 72.4 de la TRLPEMM

**Uso de Equipamiento,** espacios que sirven para proveer a las personas las prestaciones sociales que posibilitan su desarrollo y bienestar entre ellas: usos dotacionales, Administración pública, Infraestructuras y servicios urbanos y servicios de la Defensa según se contempla en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 6. Condiciones particulares del uso de Equipamiento.

Es copia auténtica del documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 44/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Uso de Espacios libres,** corresponde a los espacios no edificados destinados al ocio y esparcimiento de la población y a la mejora de las condiciones ambientales y estéticas de la zona portuaria, recogidas en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 5 de Condiciones particulares del uso de Espacios libres y Zonas verdes.

**Uso Transporte y Comunicaciones,** que comprende las infraestructuras, edificios e instalaciones al servicio de la movilidad de las personas, mercancías y vehículos. Se pormenoriza en: red viaria, red ferroviaria e instalaciones del transporte, según se establece en el PGOU, en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones.

En las siguientes tablas se cuantifican las superficies de suelo destinadas a los diferentes usos cualificados.

**Tabla 16: Usos cualificados. Instalaciones portuarias de Cádiz**

| DÁRSENA DE CÁDIZ | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | 444.556,76 m² |
| | | CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL | 304.656,05 m² |
| | | PASAJEROS | 49.864,94 m² |
| | PESQUERO | COMERCIALIZACIÓN | 16.658,86 m² |
| | | POLIVALENTE | 34.186,17 m² |
| | NÁUTICO DEPORTIVO | | 23.537,77 m² |
| | COMPLEMENTARIO | LOGÍSTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN | 10.847,81 m² |
| | | TERCIARIO | 39.586,40 m² |
| | | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | 7.299,37 |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | | ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 95.031,78 m² |
| EQUIPAMIENTO | | | 7.083,42 m² |
| ESPACIOS LIBRES | | | 77.049,55 m² |
| TRANSPORTE Y COMUNICACIONES | | VIARIO EN SUPERFICIE | 126.493,89 m² |
| | | VIARIO SOTERRADO | - |
| | | APARCAMIENTO | 12.646,52 m² |
| **TOTAL ÁMBITO DÁRSENA DE CÁDIZ** | | | **1.249.499,29 m²** |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 17: Usos cualificados. Instalaciones náutico deportivas Barriada de la Paz**

| BARRIADA DE LA PAZ | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | NÁUTICO DEPORTIVO | | 1.832,27 m² |
| | COMPLEMENTARIO | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | 1.411,38 m² |
| EQUIPAMIENTO | | | 2.011,31 m² |
| ESPACIO LIBRE | | | 16.151,61 m² |
| **TOTAL ÁMBITO BARRIADA DE LA PAZ** | | | **21.406,57 m²** |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 18: Usos cualificados. Instalaciones portuarias Zona Franca**

| ZONA FRANCA | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | 78.771,50 m² |
| | NÁUTICO DEPORTIVO | | 19.329,73 m² |
| | COMPLEMENTARIO | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | 5.461,92 m² |
| EQUIPAMIENTO | | | 19.477,00 m² |
| TRANSPORTE Y COMUNICACIONES | | VIARIO EN SUPERFICIE | 30.921,97 m² |
| **TOTAL ÁMBITO ZONA FRANCA** | | | **153.962,12 m²** |

**Fuente: Equipo redactor**

Es copia auténtica

## 5.2 Régimen de la edificación

Los usos que el Plan Especial asigna a cada una de las zonas del puerto se recogen en los Planos de Ordenación correspondientes.

La edificabilidad de cada zona se establece:

a. Delimitando **lotes edificables adscritos a un uso específico** que establecen la superficie de suelo sobre la que se permite la construcción de edificaciones siempre que cumplan el resto de determinaciones del plan y en los que se concretan las condiciones de edificación de forma individualizada.

b. Por **zonas adscritas a un uso específico** que establecen la superficie de suelo que se rige por unas mismas condiciones de edificación. La edificabilidad se expresa en valor absoluto o en coeficiente de edificabilidad sin precisar la ubicación de la edificación.

Asimismo, se identifica la edificación existente cuya ubicación, y parámetros urbanísticos actuales (edificabilidad, ocupación y altura) el Plan Especial propone consolidar.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 45/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Las zonas de uso homogéneo podrán variar sus límites y superficie hasta un máximo del 5% de la superficie total de la zona de servicio terrestre del puerto correspondiente, sin que ello suponga incremento de la superficie edificable asignada por el Plan Especial.

Asimismo, podrán implantarse en el espacio portuario usos y actividades no previstas, siempre que tengan carácter provisional y desmontable.

En la Tabla 19 se muestra la asignación a los distintos usos cualificados en las distintas áreas funcionales del puerto, y la delimitación de las zonas y lotes edificables

La situación de cada uno de estos ámbitos edificables se incluye en el correspondiente plano de ordenación.

**Tabla 19: Usos cualificados y delimitación de los ámbitos edificables**

| Usos cualificados y delimitación de los ámbitos edificables | | |
|---|---|---|
| **uso cualificado** | **lote/zona** | **Superficie suelo** |
| **Área 1** | | **134.081,69** |
| Portuario Comercial-Pasajeros | 12 | 1.004 |
| | 13 | 2.716 |
| | 14 | 432 |
| | 15 | 1.066 |
| Portuario Náutico-deportivo | 1 | 519 |
| | 2 | 411 |
| | 3 | 117 |
| | Z6 | 5.248 |
| | Z7 | 1.703 |
| Portuario complementario-terciario | 4 | 896 |
| | 5 | 485 |
| | 6 | 485 |
| | 7 | 485 |
| | 11 | 2.700 |
| | 28 | 1.091 |
| | Z-15 | 5.102,75 |
| Interacción puerto-ciudad Act. Económicas | 8 | 9.318 |
| | 10 | 2.508 |
| | Z-12 | 21.209,25 |
| | Z-13 | 26.582,67 |
| | Z-14 | 15.382,02 |
| | Z-11 | 19.837 |
| Transporte y comunicaciones - Aparcamiento /Interacción puerto ciudad- Act. Económicas | 9 | 12.646 |
| Equipamiento | 29 | 2.255 |
| **Área 2** | | **107.361** |
| Portuario Comercial- Mercancías | Z1 | 86.987 |
| | 16 | 10.337 |
| | 17 | 4.258 |
| | 18 | 5.779 |
| **Área 3** | | **53.668** |
| Portuario complementario-terciario | 21 | 1.303 |
| | 22 | 1.519 |
| Portuario Pesquero-comercialización | 23 | 16.660 |
| Portuario Pesquero-Polivalente | Z3 | 20.815 |
| | 19 | 3.396 |
| | 20 | 4.975 |
| | 24 | 1.507 |
| | 25 | 1.507 |
| | 26 | 993 |
| | 27 | 993 |
| **Área 4** | | **315.503** |
| Portuario Comercial-construcción y reparación naval | Z4 | 304.656 |
| Portuario Complementario-logística, almacenaje y producción | Z5 | 10.847 |
| **Área 5** | | **341.367** |
| Portuario Comercial-mercancías | Z2 | 341.367 |
| **Área 6** | | **1.832** |
| Portuario Náutico-deportivo | Z8 | 1.832 |
| Equipamiento | piscina astilleros | |
| **Área 7** | | **78.772** |
| Portuario comercial-mercancías | Z9 | 78.772 |
| Portuario Náutico-deportivo | Z10 | 19.329 |
| Equipamiento | inst.deportivas | |

**Fuente: Equipo redactor**

## 5.3 Intensidad de los usos y de la edificación

A continuación, se resumen las edificabilidades por zonas previstas en la propuesta contenida en el presente documento del Plan Especial del Puerto de Cádiz:

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 46/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

**Tabla 20: Edificabilidades del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Dársena de Cádiz**

| DÁRSENA DE CÁDIZ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **USOS/ÁMBITOS** | | | **SUPERFICIE (m²)** | **SUP. EDIFICABLE (m²)** |
| PORTUARIO | COMERC. | MERCANCÍAS | 444.556,76 | 116.018 |
| | | PASAJEROS | 49.864,94 | 7.354 |
| | | CONST. Y REP. NAVAL | 304.656,05 | 60.931 |
| | PESQUERO | COMERCIALIZACIÓN | 16.658,86 | 9.787 |
| | | POLIVALENTE | 34.186,17 | 26.742 |
| | NÁUTICO-DEPORTIVO | | 23.537,77 | 3.873 |
| | COMPL. | LOGÍSTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN | 7.998,15 | 13.558 |
| | | TERCIARIO | 39.586,40 | 23.223 |
| | | | SUBTOTAL | 261.486 |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | ACT. ECON. | | 95.031,78 | 125.385,03 |
| TRANS. Y COM. | APARCAMIENTO | | 12.646,52 | 8.852* |
| EQUIPAMIENTO | | | 7.083,42 | NC |
| E. LIBRES | | | 77.049,55 | - |
| | | | SUBTOTAL | 134.237,03 |
| | | | TOTAL | 395.723,03 |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 21: Edificabilidades del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Barriada de la Paz**

| BARRIADA DE LA PAZ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **USOS/ÁMBITOS** | | **SUPERFICIE (m²)** | **SUP. EDIFICABLE (m²)** | |
| PORTUARIO | NÁUTICO-DEPORTIVO | 1.832,27 m² | 365 | |
| | | | SUBTOTAL | 365 |
| EQUIPAMIENTO | | 2.011,31 | NC | |
| E. LIBRES | | 16.151,61 | - | |
| | | | SUBTOTAL | 365 |
| | | | TOTAL | 365 |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 22: Edificabilidades del Plan Especial del Puerto de Cádiz. Zona Franca**

| ZONA FRANCA | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **USOS/ÁMBITOS** | | | **SUPERFICIE (m²)** | **SUP. EDIFICABLE (m²)** |
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | 78.771,50 | 15.754 |
| | NÁUTICO-DEP. | | 19.329,73 | 7.732 |
| | | | SUBTOTAL | 23.486 |
| EQUIP. | | | 19.477,00 | NC |
| | | | SUBTOTAL | - |
| | | | TOTAL | 23.486 |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 23: Resumen edificabilidades del Plan Especial Puerto de Cádiz**

| CUADRO RESUMEN | |
|---|---|
| **ÁMBITO** | **SUPERFICIE EDIFICABLE** |
| TOTAL DÁRSENA DE CÁDIZ | 395.723,03 |
| TOTAL BARRIADA DE LA PAZ | 365 |
| TOTAL ZONA FRANCA | 23.486 |
| **TOTAL ÁMBITO PLAN ESPECIAL** | **419.574,03** |

Los parámetros recogidos en la tabla corresponden a las edificabilidades máximas totales previstas en las distintas zonas del Plan Especial según Usos.

*NOTA: El Aparcamiento situado en la zona de encuentro de la actual Plataforma de Contenedores y el Paseo Pascual Pery Junquera se desarrolla en sus 2/3 partes bajo rasante, por lo que únicamente se computa la superficie consumida sobre rasante.

**Fuente: Equipo redactor**

### 5.3.1 Consideraciones respecto al PGOU

El Plan General de Cádiz asigna una edificabilidad máxima de 0,50 m²/ m² para la totalidad del ámbito del Plan Especial.

Conforme se recoge en el cuadro anterior, la edificabilidad máxima total prevista según Usos en el presente documento de Plan Especial del Puerto de Cádiz asciende a 419.574,03 m².

Teniendo en cuenta que la superficie total del ámbito del Plan Especial asciende a 1.424.867 m², la edificabilidad resultante aplicada sobre la superficie total ascendería a:

$$419.574{,}03\ m_C^2 / 1.424.867\ m_S^2 = 0{,}294\ m^2/m^2$$

La edificabilidad prevista en el presente documento de Plan Especial del Puerto de Cádiz resulta por tanto muy inferior a la máxima permitida por el Plan General.

Es copia auténtica del documento firmado electrónicamente

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 47/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

### 5.3.2 Respecto al Documento de Estrategia de Actuación Puerto-Ciudad

Dentro de la Estrategia de Integración Puerto-Ciudad, desarrollada a partir de la previsión del traslado de la actual Terminal de Contenedores e iniciada a partir de la suscripción entre la APBC y Ayuntamiento de Cádiz de los convenios marco y específico, ambos firmados el 12 de julio de 2.016, se ha elaborado un documento que, tomando como referencia el documento de Marco Estratégico, aborda el estudio de un ámbito acotado de la Dársena de Cádiz, que a su vez se subdivide en las dos áreas (ver Figura 21):

- Área 1: Ciudad
- Área 2: Muelle (Dique de San Felipe)

En dicho documento se establecen, para cada una de las dos áreas referidas, unos parámetros globales orientativos de edificabilidad:

- Área 1: Ciudad
  - Superficie = 92.028,31 m²
  - Edificabilidad = 0,20 – 0,30 m²/ m²
- Área 2: Muelle (Dique de San Felipe)
  - Superficie = 304.253,32 m²
  - Edificabilidad = 0,50 m²/ m²

El documento de Plan Especial contempla los siguientes parámetros en el Área 2 correspondiente al Dique de San Felipe:

**Tabla 24: Edificabilidades Plan Especial Puerto de Cádiz. Ámbito área 2, Dique San Felipe**

| ÁREA 2 MUELLE (DIQUE DE SAN FELIPE) | | | |
|---|---|---|---|
| USOS/ÁMBITOS | | | SUP. EDIFICABLE (m²) |
| ÁREA 1. CIUDAD. | | | |
| PORTUARIO | COMERC. | PASAJEROS | 6.350 |
| | COMPL. | TERCIARIO | 12.029 |
| | | SUBTOTAL | 18.379 |
| ÁREA 2. MUELLE (DIQUE DE SAN FELIPE). | | | |
| PORTUARIO | COMERC | PASAJEROS | 1.004 |
| | COMPL. | TERCIARIO | 11.194 |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | ACT. ECON. | | 125.385,03 |
| TRANS. Y COM. | | APARCAMIENTO | 8.852* |
| | | SUBTOTAL | 146.435,03 |
| | | **TOTAL** | **164.814,03** |

**Fuente: Equipo redactor**

Teniendo en cuenta la superficie que abarca cada uno de los ámbitos definidos y aplicando los parámetros recogidos en la tabla anterior resulta:

**Tabla 25: Superficies edificables Área 1 y 2**

| ÁMBITO | SUP. EDIFICABLE (m²) | SUPERFICIE (m²) | COEF. EDIF. (m²/ m²) |
|---|---|---|---|
| ÁREA 1 | 18.379 | 92.028,31 | 0,20 |
| ÁREA 2 | 146.435,03 | 304.253,32 | 0,48 |

**Fuente: Equipo redactor**

Tal como se puede apreciar, las edificabilidades propuestas en el presente documento de Plan Especial del Puerto de Cádiz se ajustan a los parámetros orientativos recogidos en el Documento de Estrategia de Actuación Puerto-Ciudad.

## 5.4 Régimen de urbanización

Los Proyectos de Urbanización son proyectos generales que tienen por objeto la definición y desarrollo técnico de las infraestructuras principales previstas en el Plan Especial (viarios estructurantes, redes generales de infraestructuras relativas a abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, alumbrado público, etc …).

Los Proyectos de Urbanización no podrán contener determinaciones sobre ordenación ni régimen del suelo o de la edificación, y no podrán modificar las previsiones del Plan Especial, sin perjuicio que puedan efectuar las adaptaciones y ajustes exigidos por la propia ejecución material de las obras en atención a las características del suelo y/o subsuelo. A tal fin, los Proyectos de Urbanización podrán ajustar y adaptar el viario completando la definición realizada en el Plan Especial como consecuencia de los replanteos y definición geométrica de la topografía resultante, especialmente en las intersecciones y entronques con la ciudad existente.

Con independencia de los Proyectos de Urbanización, podrán redactarse y aprobarse Proyectos de Obras Ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de infraestructuras secundarias (viario secundario y redes no principales de infraestructura), pudiendo referirse a obras parciales desarrollados sobre ámbitos concretos.

es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 48/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 6 RED VIARIA, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

## 6.1 Definición de la red viaria

### 6.1.1 Propuesta de viario

El Plan Especial del puerto de Cádiz incorpora modificaciones sobre la red viaria, concentradas mayormente en la explanada del muelle Reina Sofia. En este ámbito, se define un nuevo vial estructurante que ha de servir de acceso a los terrenos con usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

La sección prevista para este nuevo vial está compuesta por un carril por sentido con líneas de aparcamientos a ambos lados y las correspondientes aceras.

Se propone la limitación de la velocidad del tráfico rodado en la plataforma del Muelle Reina Sofia a un máximo de 30 km/h, donde se ubicarán los usos vinculados a la interacción Puerto-Ciudad, siendo compatible la circulación de vehículos motorizados y no motorizados (bicicletas, ...) por el viario previsto.

En cuanto a los aparcamientos, además de las plazas en superficie asociadas al viario, está prevista la creación de una pastilla edificable en la zona de contacto entre la explanada del muelle Reina Sofia y el paseo Almirante Pascual Pey destinada a aparcamientos, que ha de absorber la diferencia de cota existente y con una planta sobre el nivel del paseo destinada a usos terciarios y comerciales.

La conexión de este nuevo vial estructurante con la red existente de la ciudad se realiza mediante una rotonda que conecta el ámbito con la avenida del Descubrimiento y la avenida nuevo mundo. A modo informativo, cabe destacar que el Ayuntamiento ha iniciado las gestiones para modificar la sección de la avenida Descubrimiento, que servirá de entrada y salida al ámbito, y que dispondrá de dos carriles de circulación (uno por sentido), desplazándose el carril-bici al interior de la zona de servicio. La avenida del Nuevo Mundo se considera como vía de salida de un solo de sentido, como en la actualidad.

Otro ámbito donde se realizan cambios en la movilidad actual es con la puesta en servicio del acceso a las áreas 2 y 3 desde la avenida Astilleros. La sección prevista en este acceso es de dos carriles por sentido hasta conectar con una rotonda a partir del cual se bifurca entre los accesos: a la zona pesquera (Área 3), a la terminal ro-pax (Área 2) y a la zona de actividades productivas de la calle Levante (Área 4).

En relación a la red viaria en el ámbito que acoge actividades productivas en la calle Levante, la propuesta del Plan Especial consiste en la definición de un nuevo vial que recorre el perímetro de a la pastilla edificable La sección propuesta es de un carril de un único sentido, con una acera para el acceso de los peatones a estas naves y una línea de aparcamiento.

Finalmente, para dar acceso a la Terminal de contenedores (Área 5) está previsto un vial de un carril por sentido.

Respecto al diseño y funcionamiento del resto de infraestructura viaria actual, el Plan Especial no contempla ninguna otra actuación.

La jerarquía viaria, mediante la cual se definen los viarios estructurantes de primer orden, los viarios de segundo orden y los de carácter indicativo, así como las secciones de los mismos, se recoge en los planos de ordenación correspondientes de infraestructura viario.

Del estudio realizado sobre la saturación de los viales interiores del puerto, se deduce que el único vial que tiene niveles de servicio inferiores al A es el vial estructurante incluido en el Área 1, en condiciones de máxima afluencia en el último desarrollo del Plan Especial, y condiciones conservadoras en cuanto a capacidad del vial. Sin embargo, según el nivel de servicio obtenido (C), la circulación es estable y las demoras son aceptables.

El resto de viales tal como se han previsto y descrito en los párrafos anteriores, tendrán grados de saturación muy bajos y con nivel de servicio A, es decir, con circulación fluida.

Cabe recordar que los cálculos realizados en el presente estudio son aproximaciones teóricas. Por tratarse de **episodios muy exigentes y que presentan equilibrios muy frágiles,** lo más adecuado sería llevar a cabo un estudio de simulación del tráfico de este vial durante la punta estimada de operaciones de desembarque para analizar en detalle el comportamiento de toda la infraestructura de salida de los muelles y valorar el impacto real de los crecimientos previstos sobre los viales y los enlaces.

Es copia auténtica de documento electrónico

## 6.2 Definición de las infraestructuras y servicios

### 6.2.1 Red eléctrica e iluminación

**Objeto**

En este apartado se establecen las condiciones básicas a tener en cuenta para el diseño de la red de energía eléctrica, tanto de suministro como de alumbrado público, que servirán de base para su desarrollo detallado en el Proyecto de Urbanización correspondiente.

**Análisis general**

En las instalaciones portuarias de la Barriada de la Paz y de la Zona Franca, el Plan Especial consolida básicamente las instalaciones existentes (permitiendo ciertas ampliaciones), presentando las necesidades de energía eléctrica cubiertas mediante el servicio que actualmente abastece a las mismas, por lo que no se contemplan actuaciones en la red existente de suministro de energía eléctrica en dichas zonas, manteniendo las condiciones actuales.

En relación a la Dársena de Cádiz, hay que distinguir dos situaciones:

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 49/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

a. Aquellas edificaciones e instalaciones existentes que actualmente presentan sus necesidades cubiertas y que cuentan con servicio de suministro mediante la red existente.

   En esta situación se encuentran las edificaciones e instalaciones ubicadas en la zona donde se desarrollan fundamentalmente los usos portuarios (comercial y pesquero), situada en la parte derecha de la dársena, incluida la correspondiente a la concesión de Navantia, así como las terminales de cruceros y transporte marítimo metropolitano existentes, las instalaciones náutico-deportivas del Náutico de Cádiz y Puerto América y la zona de ocio de la Punta de San Felipe.

   También se pueden incluir en este apartado las instalaciones de la actual terminal de contenedores, cuyo traslado permitirá reutilizar la potencia eléctrica consumida por dichas instalaciones una vez liberada, para satisfacer parte de la demanda eléctrica en esa zona.

b. Las necesidades surgidas para dar servicio a las nuevas edificaciones e instalaciones

   En esta situación se encuentran las instalaciones correspondientes a la nueva terminal de contenedores y las zonas correspondientes a usos de Interacción Puerto-Ciudad en los muelles Alfonso XIII, Ciudad y Reina Sofía, siendo condición en esta última que resulten liberados los suelos como consecuencia del traslado de la actual terminal de contenedores a su nueva ubicación.

   Se incluye también en este apartado la línea Cold Ironing (OPS) prevista a futuro, de electrificación de los Muelles Ciudad, Alfonso XIII, Reina Sofía y Marqués de Comillas.

Dadas las previsibles necesidades de potencia que va a demandar el ámbito, el Plan Especial reserva una de las parcelas destinada a Infraestructuras localizadas en la zona del Muelle Reina Sofía y situada en los extremos del Paseo Pascual Pery Junquera. En esta parcela está prevista la implantación de una nueva subestación eléctrica a fin de abastecer a los nuevos servicios demandados que no puedan ser cubiertos por la Subestación de las Cortes. .

En todo caso, los proyectos que desarrollen el Plan Especial deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y en la Declaración Ambiental Estratégica (DAE). Estos proyectos deberán tener en cuenta las medidas incluidas en dichos documentos relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático, recogidas en el apartado 7.2. Medidas medioambientales específicas.

**Estimación de la demanda de potencia**

El desarrollo de las distintas zonas del Plan Especial donde se prevén nuevas instalaciones y edificaciones no se producirá de manera simultánea, sino por fases, conforme a lo previsto en el Programa de Desarrollo.

De este modo, se contemplan tres períodos para el cálculo de la demanda de potencia estimada:

- Período 1: 2022-2026
- Período 2: 2027-2031
- Período 3: 2032-2036

Los parámetros contemplados para el cálculo de la demanda de potencia son los siguientes:

**Tabla 26: Demanda potencia según usos**

| USOS | W / m$^2$ |
|---|---|
| Terciario | 100 |
| Aparcamiento con ventilación forzada | 20 |
| Viario | 10 |
| Espacios Libres y Jardines | 2 |
| Zona pasajeros cruceros | 2 |

**Fuente: Equipo redactor**

El cálculo de la demanda de potencia correspondiente a la nueva terminal de contenedores y a la línea Cold Ironing (OPS), de electrificación de los muelles, se ha realizado en base a estudios específicos elaborados al efecto.

**El cálculo de la estimación de demanda de energía eléctrica de las nuevas edificaciones e instalaciones en el ámbito de la Dársena de Cádiz se recoge en la Tabla 27 siguiente.**

.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 50/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 27: Estimación de la demanda de energía eléctrica de las nuevas edificaciones/instalaciones. Dársena de Cádiz**

| Estimación demanda de energía eléctrica | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INSTALACIÓN | | Nº Uds. | Superficie (m²) | W/m² | Potencia Ud. SIN Coef.Sim. | | Potencia Total SIN Coef.Sim. | | Coef. Simul. | Potencia Total CON Coef.Sim. | | Año | |
| | | | | | KW | KVA | KW | KVA | | KW | KVA | | |
| **NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES** | | | | | | | | | | | | | |
| NTC - General | Túnel Acceso | 2,00 | - | - | 320,0 | 400,0 | 640,0 | 800,0 | 1,00 | 640,0 | 800,0 | 2023 | |
| | PCF | 1,00 | - | - | 320,0 | 400,0 | 320,0 | 400,0 | 1,00 | 320,0 | 400,0 | 2022 | |
| | PCI | 1,00 | - | - | 100,0 | 125,0 | 100,0 | 125,0 | 1,00 | 100,0 | 125,0 | 2022 | |
| | Depuradora | 1,00 | - | - | 2,0 | 2,5 | 2,0 | 2,5 | 1,00 | 2,0 | 2,5 | 2022 | 1.293,7 |
| | Control | 1,00 | - | - | 7,2 | 9,0 | 7,2 | 9,0 | 1,00 | 7,2 | 9,0 | 2022 | |
| | Alumbrado | 1,00 | - | - | 24,5 | 30,6 | 24,5 | 30,6 | 1,00 | 24,5 | 30,6 | 2022 | |
| | Varios | 1,00 | - | - | 200,0 | 250,0 | 200,0 | 250,0 | 1,00 | 200,0 | 250,0 | 2022 | |
| NTC - Fase 1 | Grúas STS | 4,00 | - | - | 1.480,0 | 1.850,0 | 5.920,0 | 7.400,0 | 0,85 | 5.032,0 | 6.290,0 | 2023 | |
| | Grúas STS | 2,00 | - | - | 1.480,0 | 1.850,0 | 2.960,0 | 3.700,0 | 0,85 | 2.516,0 | 3.145,0 | 2028 | |
| | Reefers | 500 | - | - | 15,0 | 18,8 | 7.500,0 | 9.375,0 | 0,75 | 5.625,0 | 7.031,3 | 2023 | |
| | Reefers | 500 | - | - | 15,0 | 18,8 | 7.500,0 | 9.375,0 | 0,75 | 5.625,0 | 7.031,3 | 2028 | 19.020,4 |
| | Alumbrado | 1,00 | - | - | 122,4 | 153,0 | 122,4 | 153,0 | 1,00 | 122,4 | 153,0 | 2022 | |
| | Instalaciones Conces. | 1,00 | - | - | 100,0 | 125,0 | 100,0 | 125,0 | 1,00 | 100,0 | 125,0 | 2023 | |
| NTC - Fase 2 | Grúas STS | 2,00 | - | - | 1.480,0 | 1.850,0 | 2.960,0 | 3.700,0 | 0,85 | 2.516,0 | 3.145,0 | 2028 | |
| | Grúas STS | 2,00 | - | - | 1.480,0 | 1.850,0 | 2.960,0 | 3.700,0 | 0,85 | 2.516,0 | 3.145,0 | 2032 | |
| | Reefers | 200 | - | - | 15,0 | 18,8 | 3.000,0 | 3.750,0 | 0,75 | 2.250,0 | 2.812,5 | 2030 | 7.453,4 |
| | Alumbrado | 1,00 | - | - | 71,4 | 89,3 | 71,4 | 89,3 | 1,00 | 71,4 | 89,3 | 2027 | |
| | Instalaciones Conces. | 1,00 | - | - | 100,0 | 125,0 | 100,0 | 125,0 | 1,00 | 100,0 | 125,0 | 2027 | |
| NTC - Fase 3 | Rampas Ro-Ro | 2,00 | - | - | 120,0 | 150,0 | 240,0 | 300,0 | 1,00 | 240,0 | 300,0 | 2030 | |
| | Alumbrado | 1,00 | - | - | 25,5 | 31,9 | 25,5 | 31,9 | 1,00 | 25,5 | 31,9 | 2030 | 400,5 |
| | Instalaciones Conces. | 1,00 | - | - | 135,0 | 168,8 | 135,0 | 168,8 | 1,00 | 135,0 | 168,8 | 2030 | |
| FFCC | Ramales FFCC | 1,00 | - | - | 160,0 | 200,0 | 160,0 | 200,0 | 1,00 | 160,0 | 200,0 | 2024 | 160,0 |
| **COLD IRONING DÁRSENA CIUDAD** | | | | | | | | | | | | | |
| COLD IRONING | Muelle Ciudad | 1,00 | - | - | 6.000,00 | 7.500,00 | 6.000,00 | 7.500,00 | 1,00 | 6.000,00 | 7.500,00 | 2030 | |
| | Muelle Alfonso XIII | 1,00 | - | - | 6.000,00 | 7.500,00 | 6.000,00 | 7.500,00 | 1,00 | 6.000,00 | 7.500,00 | 2024 | 19.500,0 |
| | Muelle Reina Sofía | 1,00 | - | - | 6.000,00 | 7.500,00 | 6.000,00 | 7.500,00 | 1,00 | 6.000,00 | 7.500,00 | 2024 | |
| | Muelle M. de Comillas | 1,00 | - | - | 1.500,00 | 1.875,00 | 1.500,00 | 1.875,00 | 1,00 | 1.500,00 | 1.875,00 | 2027 | |
| **PUERTO CIUDAD REINA SOFIA** | | | | | | | | | | | | | |
| PUERTO-CIUDAD | Aparcamientos | 1,00 | 31.600 | 20,0 | 632,0 | 790,0 | 632,0 | 790,0 | 1,00 | 632,0 | 790,0 | 2025 | |
| | Hotel Puerto América | 1,00 | 18.486 | 100,0 | 1.848,6 | 2.310,8 | 1.848,6 | 2.310,8 | 1,00 | 1.848,6 | 2.310,8 | 2024 | |
| | Z-12, Z-13 y Z-14 | 0,35 | 84.332 | 100,0 | 8.433,2 | 10.541,5 | 2.951,6 | 3.689,5 | 1,00 | 2.951,6 | 3.689,5 | 2025 | |
| | | 0,25 | 84.332 | 100,0 | 8.433,2 | 10.541,5 | 2.108,3 | 2.635,4 | 1,00 | 2.108,3 | 2.635,4 | 2030 | 20.030,2 |
| | | 0,20 | 84.332 | 100,0 | 8.433,2 | 10.541,5 | 1.686,6 | 2.108,3 | 1,00 | 1.686,6 | 2.108,3 | 2033 | |
| | | 0,20 | 84.332 | 100,0 | 8.433,2 | 10.541,5 | 1.686,6 | 2.108,3 | 1,00 | 1.686,6 | 2.108,3 | 2035 | |
| | Z-11 | 0,50 | 25.301 | 100,0 | 2.530,1 | 3.162,6 | 1.265,1 | 1.581,3 | 1,00 | 1.265,1 | 1.581,3 | 2025 | |
| | | 0,50 | 25.301 | 100,0 | 2.530,1 | 3.162,6 | 1.265,1 | 1.581,3 | 1,00 | 1.265,1 | 1.581,3 | 2030 | |

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 51/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Estimación demanda de energía eléctrica | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INSTALACIÓN | Nº Uds. | Superficie (m²) | W/m² | Potencia Ud. SIN Coef.Sim. | | Potencia Total SIN Coef.Sim. | | Coef. Simul. | Potencia Total CON Coef.Sim. | | Año | |
| | | | | KW | KVA | KW | KVA | | KW | KVA | | |
| Ocio y Esparcim. | 1,00 | 2.508 | 100,0 | 250,8 | 313,5 | 250,8 | 313,5 | 1,00 | 250,8 | 313,5 | 2025 | |
| Z-15 | 1,00 | 8.460 | 100,0 | 846,0 | 1.057,5 | 846,0 | 1.057,5 | 1,00 | 846,0 | 1.057,5 | 2030 | |
| Otras Edificab. | 0,50 | 37.373 | 100,0 | 3.737,3 | 4.671,6 | 1.868,7 | 2.335,8 | 1,00 | 1.868,7 | 2.335,8 | 2030 | |
| | 0,50 | 37.373 | 100,0 | 3.737,3 | 4.671,6 | 1.868,7 | 2.335,8 | 1,00 | 1.868,7 | 2.335,8 | 2035 | |
| Viario | 1,00 | 41.000 | 10,0 | 410,0 | 512,5 | 410,0 | 512,5 | 1,00 | 410,0 | 512,5 | 2024 | |
| Zona Pasajeros | 1,00 | 62.500 | 2,0 | 125,0 | 156,3 | 125,0 | 156,3 | 1,00 | 125,0 | 156,3 | 2024 | |
| Terciario Complem. | 1,00 | 10.000 | 100,0 | 1.000,0 | 1.250,0 | 1.000,0 | 1.250,0 | 1,00 | 1.000,0 | 1.250,0 | 2025 | |
| Espacios libres | 1,00 | 103.127 | 2,0 | 206,3 | 257,8 | 206,3 | 257,8 | 1,00 | 206,3 | 257,8 | 2024 | |
| Jardines | 1,00 | 5.478 | 2,0 | 11,0 | 13,7 | 11,0 | 13,7 | 1,00 | 11,0 | 13,7 | 2024 | |
| **ZONA AVDA. ASTILLEROS** | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo Zona Avenida Astilleros | 0,50 | 21.500 | 100,0 | 2.150,0 | 2.687,5 | 1.075,0 | 1.343,8 | 0,85 | 913,8 | 1.142,2 | 2025 | 1.827,5 |
| | 0,50 | 21.500 | 100,0 | 2.150,0 | 2.687,5 | 1.075,0 | 1.343,8 | 0,85 | 913,8 | 1.142,2 | 2030 | |
| | | | | | | **76.728,2** | **95.910,3** | | **69.685,7** | **87.107,1** | | **69.685,7** |

**Fuente: Equipo redactor en base a información APBC**

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 52/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Parte de la demanda prevista para el período 1 (2022-2026) se encuentra cubierta con la reciente ampliación llevada a cabo en la Subestación de Las Cortes, promovida por la Autoridad Portuaria (ver Tabla 28).

**Tabla 28: Necesidades resueltas con la Ampliación SET Las Cortes, promovidas por la APBC**

| Necesidades resueltas con la Ampliación SET Las Cortes, promovida por la APBC | MW |
|---|---|
| **Periodo 2022 - 2026** | **18,9** |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 1A | 12,3 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Túnel de Acceso | |
| Nueva Terminal de Contenedores: Puesto de Control Fronterizo | |
| Nueva Terminal de Contenedores: Ramales de Ferrocarril | |
| Desarrollo Puerto-Ciudad Fase 1 | 6,6 |
| **TOTAL** | **18,9** |

**Fuente: Equipo redactor**

Para satisfacer el resto de la demanda resulta necesario llevar cabo actuaciones sobre la red general de distribución que abastece la ciudad, que serán levadas a cabo por la empresa distribuidora correspondiente. En este sentido, el Plan Especial reserva una de las parcelas destinada a Infraestructuras situadas en el ámbito del Muelle Reina Sofía, en los extremos de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, para la implantación de una nueva subestación eléctrica, que preste servicio a los nuevos servicios demandados que no puedan quedar cubiertas por la red general de media tensión de la ciudad.

**Tabla 29: Nuevas necesidades para la Dársena de Cádiz**

| Nuevas Necesidades para la Dársena de Cádiz | MW |
|---|---|
| **Periodo 2022 - 2026** | **12,9** |
| Desarrollo Zona Avenida Astilleros | 0,9 |
| Cold Ironing (OPS) Muelles Dársena de Cádiz Fase 1 (6 MW + 6 MW) | 12,0 |
| **Periodo 2027 - 2031** | **28,0** |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 1B | 8,1 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 2A | 4,9 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 3 | 0,4 |
| Desarrollo Puerto-Ciudad Fase 2 | 7,0 |
| Cold Ironing (OPS) Muelles Dársena de Cádiz Fase 2 (6 MW + 1,5 MW) | 7,5 |
| **Periodo 2032 - 2036** | **7,8** |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 2B | 2,5 |
| Desarrollo Puerto-Ciudad Fase 3 | 5,2 |
| **TOTAL** | **48,7** |

**Fuente: Equipo redactor**

**Descripción general de la red**

El ámbito de la concesión de Navantia cuenta con línea independiente de media tensión conectada directamente a la subestación de Las Cortes, dadas las características específicas de la actividad que en ella se desarrolla, a la que se conectan los Centros de Transformación que prestan servicio a la zona y de los que parten las líneas de baja tensión correspondientes. No se intervendrá sobre la red existente, manteniendo las condiciones actuales.

La nueva terminal de contenedores se abastecerá mediante una línea independiente de media tensión desde la subestación de Las Cortes, a la que conectarán los Centros de Transformación correspondientes de los que partirán las líneas de baja tensión.

El ámbito de la Dársena de Cádiz donde se desarrollan el resto de usos portuarios y de interacción puerto-ciudad, se abastece actualmente mediante una red de media tensión de 20 Kv conectada a la Subestación de Las Cortes y, en otros puntos de las inmediaciones de Pza. España y San Carlos, a la red de media tensión de la ciudad. De ellos parten las líneas de baja tensión correspondientes.

Se mantiene la línea de media tensión existente en el ámbito de la Dársena de Cádiz, si bien se prevén las siguientes actuaciones sobre la misma:

- Reubicación del CT7, emplazado actualmente fuera de los terrenos portuarios y que presta servicio fundamentalmente a las instalaciones de la actual terminal de contenedores. Se prevé, una vez se produzca el traslado de la terminal de contendores a su nuevo emplazamiento, su reubicación en la zona denominada ED2, dentro de suelo portuario, manteniendo su servicio para cubrir parte de la demanda de los nuevos usos implantados en el ámbito.
- El CT6, ubicado actualmente en el almacén º1, quedará integrado en el lote 28.
- El CT2 quedará integrado en el lote 16.

La potencia eléctrica consolidada en el CT7 y CT8 que queda liberada tras el traslado de la terminal de contendores a su nueva ubicación, se empleará para cubrir parte de la demanda de las nuevas necesidades, tal como se recoge en la Tabla 30.

Es copia auténtica de documento electrónico



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 53/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 30: Descuentos de potencia disponibles**

| DESCUENTOS DE POTENCIA DISPONIBLE ACTUALMENTE | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INST. | Nº Uds. | Sup (m²) | W/ m² | Potencia Ud. SIN Coef.Sim. | | Potencia Total SIN Coef.Sim. | | Coef. Simul. | Potencia Total CON Coef.Sim. | | Año |
| | | | | KW | KVA | KW | KVA | | KW | KVA | |
| Grúas CONCASA | 3 | - | - | -504,0 | -630,0 | -1.512,0 | -1.890,0 | 1,00 | -1.512,0 | -1.890,0 | 2023 |
| Trafo Reefer | 1 | - | - | -504,0 | -630,0 | -504,0 | -630,0 | 1,00 | -504,0 | -630,0 | 2023 |
| Resto instalaciones | 1 | - | - | -15,0 | -18,8 | -15,0 | -18,8 | 1,00 | -15,0 | -18,8 | 2023 |
| CT-7 | 3 | - | - | -19,0 | -23,8 | -57,0 | -71,3 | 1,00 | -57,0 | -71,3 | 2023 |
| CT-8 | 1 | - | - | -30,0 | -37,5 | -30,0 | -37,5 | 1,00 | -30,0 | -37,5 | 2023 |
| | | | | | | **-2.118,0** | **-2.647,5** | | **-2.118,0** | **-2.647,5** | |

**Fuente: Equipo redactor en base información APBC**

Una vez descontado de la demanda total la potencia reutilizable que proviene de las instalaciones reseñadas en la tabla anterior, resulta la siguiente demanda resultante para los distintos períodos que se muestra en la

**Tabla 31: Resumen de demanda de energía eléctrica**

| Resumen de demanda energía eléctrica | | |
|---|---|---|
| | KW | MW |
| **Periodo 2022 - 2026** | **31.829,1** | **31,8** |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 1A | 11.213,1 | 11,2 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Túnel de Acceso | 640,0 | 0,6 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Puesto de Control Fronterizo | 320,0 | 0,3 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Ramales de Ferrocarril | 160,0 | 0,2 |
| Cold Ironing Muelles Dársena de Cádiz (Fase 1) | 12.000,0 | 12,0 |
| Desarrollo Puerto-Ciudad Fase 1 | 8.700,3 | 8,7 |
| Desarrollo Zona Avenida Astilleros | 913,8 | 0,9 |
| Descuento Potencia existente zona Reina Sofía | -2.118,0 | -2,1 |
| **Periodo 2027 - 2031** | **27.980,7** | **28,0** |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 1B | 8.141,0 | 8,1 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 2A | 4.937,4 | 4,9 |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 3 | 400,5 | 0,4 |
| Cold Ironing Muelles Dársena de Cádiz (Fase 2) | 7.500 | 7,5 |
| Desarrollo Puerto-Ciudad Fase 2 | 7.001,8 | 7,0 |
| **Periodo 2032 -2036** | **7.757,9** | **7,8** |
| Nueva Terminal de Contenedores: Zona Terminal Fase 2B | 2.516,0 | 2,5 |
| Desarrollo Puerto-Ciudad Fase 3 | 5.241,9 | 5,2 |
| | **67.567,7** | **67,6** |

**Fuente: Equipo redactor en base a información APBC**

Al objeto de satisfacer el resto de la demanda prevista para el período 1 (2022-2026), cubierto con la reciente ampliación llevada a cabo en la Subestación de Las Cortes promovida por la Autoridad Portuaria, se prevé la implantación de un nuevo Centro de Transformación ubicado en el lote 8, conectado a la línea de media tensión existente de 20 Kv y del que partirán las líneas correspondientes de baja tensión.

Conjuntamente, para el resto de la demanda prevista en el período 1, 2 y 3, se prevé la implantación de una nueva subestación eléctrica en el ámbito del Reina Sofía, si bien quedaría condicionada a las actuaciones correspondientes sobre la línea general de distribución que abastece la ciudad por parte de la empresa distribuidora objeto de un Plan de Infraestructuras específico. De esta subestación partirá una nueva línea de media tensión que discurrirá por el interior del ámbito y a la que conectarán los centros de transformación correspondientes de los que se distribuirán las líneas de baja tensión.

Para cubrir la demanda de potencia requerida para la electrificación (OPS) de los Muelles Ciudad, Alfonso XIII, Reina Sofía y Marqués de Comillas, se prevé una línea independiente que conectará a la nueva subestación prevista en el ámbito del Reina Sofía, disponiendo de Centro de Transformación específico subterráneo previsto en la zona de encuentro entre el Muelle Ciudad y el Muelle Alfonso XIII (ver planos). Esta instalación deberá ser objeto de Proyecto específico.

Los esquemas de las redes de abastecimiento de energía eléctrica quedan recogidos en la documentación gráfica correspondiente del Plan Especial.

**Características generales de la red**

Red de Media Tensión

Se mantiene la red de media tensión enterrada de 20 Kv existente en el ámbito de la Dársena de Cádiz.

Las nuevas líneas de media tensión se conectarán a la subestación de Las Cortes, recientemente ampliada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Estas conexiones se realizarán en anillo y del tipo subterránea bajo acerado con entrada a los Centros de Transformación en 20 Kv., cumpliendo así las determinaciones establecidas por la Compañía Suministradora.

Centros de Transformación

Se mantienen los Centros de Transformación existentes en el ámbito de la Dársena de Cádiz, situados según se indica en la Planimetría.

Al mismo tiempo, se prevé un nuevo Centro de Transformación en el lote 8, en el que se instalará una unidad de Transformación de 630 K.V.A. B2. 15/20 KV.

Las edificaciones y/o instalaciones que superen los 50 Kw de potencia, deberán disponer de CT propio.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 54/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Los nuevos Centros de Transformación serán del tipo Prefabricado Monobloque bajo envolvente metálica para aparellaje, según UNE-20.099, CEI-298, RU-6407, con dieléctrico de hexafloruro de azufre, (SF6), con Bastidor autoportante capaz de soportar los esfuerzos dinámicos de cortocircuito y membrana para la expansión de gases situada en la parte posterior que dirige los gases hacia atrás.

Red de Baja Tensión

Las redes de distribución en baja tensión se distribuyen desde los Cuadros de Distribución en Baja Tensión de los Centros de Transformación. Las redes se proyectan subterráneas bajo el acerado, sobre lecho de arena haciéndose los cruces de calle mediante tubo de PVC y protección de hormigón, disponiéndose arquetas de registro en las aceras. El valor de la Tensión Nominal de la Red de Baja tensión, en todos los casos, será 380 V entre fases y de 220 V entre fase y neutro.

### 6.2.2 Red de saneamiento

**Objeto**

En este apartado se establecen las condiciones básicas a tener en cuenta para el diseño de la red de saneamiento, que servirán de base para su desarrollo detallado en el Proyecto de Urbanización correspondiente.

**Análisis general**

En las instalaciones portuarias de la Barriada de la Paz y de la Zona Franca, el Plan Especial consolida básicamente las instalaciones existentes (permitiendo ciertas ampliaciones), presentando sus necesidades de evacuación de aguas cubiertas mediante red interior separativa conectada a la red general de alcantarillado del municipio, por lo que no se contemplan actuaciones en la red de saneamiento existente en dichas zonas, manteniendo las condiciones actuales.

En relación a la Dársena de Cádiz, se proyecta una red separativa de aguas residuales y pluviales derivadas de las distintas edificaciones e instalaciones, así como las pluviales de los viales, la cual integra, cuando resulta posible, los tramos de redes existentes, conforme se recoge en la documentación gráfica correspondiente.

Con carácter general, la red de aguas pluviales existente vierte directamente a las aguas de la propia dársena.

El ámbito de la concesión de Navantia cuenta con sistema de depuración propio de aguas residuales con punto de vertido autorizado. De igual manera, la nueva terminal de contenedores dispone de un sistema de depuración propio (pendiente de aprobación de punto de vertido) para las aguas residuales originadas por la actividad en su ámbito.

**Estimación del caudal de vertido**

Para la estimación del caudal de vertido correspondiente a la Dársena de Cádiz se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- La recogida de aguas pluviales vierte directamente a las aguas de la propia dársena
- El caudal de vertido de las instalaciones existentes (dato extraído a partir de los datos de consumo actuales aportados por la compañía suministradora)
- El ámbito de la concesión de Navantia cuenta con sistema de depuración propio de aguas residuales con punto de vertido autorizado.
- La nueva terminal de contenedores dispone de un sistema de depuración propio (pendiente de aprobación de punto de vertido) para las aguas residuales originadas por la actividad en su ámbito

Los caudales de vertido se calculan partiendo de los caudales de suministro y aplicando un coeficiente de 0,8 sobre éstos, excepto el correspondiente al vaciado de depósitos de aguas negras de los buques, que se calcula en base a la capacidad de los mismos.

De este modo, los caudales de vertido estimados se recogen en la siguiente tabla:

**Tabla 32: Estimación caudal del vertido de las instalaciones actuales**

| ESTIMACIÓN CAUDAL DE VERTIDO INSTALACIONES ACTUALES | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Consumo actual** | **Media anual (m3)** | **Media diaria (m3)** | **Caudal medio** | **Q medio ARU (l/s)** | **Q punta ARU** |
| Zona suministro | 44.526,50 | 122 | 1,4 | 1,13 | 5,04 |
| Abastecimiento buques | 27.252,20 | 75 | 0,9 | | |
| **Total** | **68.492,50** | **188** | **2,2** | | **5,04** |

**Tabla 33: Estimación caudal de vertido de los nuevos desarrollos**

| ESTIMACIÓN CAUDAL DE VERTIDO NUEVOS DESARROLLOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Aplicación dotación 20 m3/ha/dia | | | | | | |
| | **Superficie (m2)** | **Demanda máx. (m3/día)** | | **Q punta (l/s)** | **Q medio ARU (l/s)** | **Q punta ARU (l/s)** |
| Actividades comerciales terciarias | 160600 | 556,75 | 6,4 | 25,8 | 5,2 | 23,2 |
| Náutico de Cádiz | 2700 | 5,40 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 0,2 |
| Zonas verdes | 180500 | 108,30 | 1,3 | 5,0 | 1,0 | 4,5 |

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 55/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Complementario portuario | 10000 | 20,00 | 0,2 | 0,9 | 0,2 | 0,8 |
| Administrativo | 8500 | 17,00 | 0,2 | 0,8 | 0,2 | 0,7 |
| **Total** | | **707** | **8,2** | **32,8** | **6,6** | **29,5** |

**Fuente: Equipo redactor**

**Descripción general de la red**

El Plan Especial preveía, en su documento Borrador, la implantación de una Estación Depuradora propia en el ámbito del Muelle Reina Sofía, en una de las parcelas reservadas para infraestructuras ubicadas en dicho ámbito, al objeto de reutilizar las aguas residuales en el propio ámbito del Plan Especial. No obstante, en cumplimiento del informe emitido por la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería Pesca y Desarrollo Sostenible en Cádiz con fecha 3 de agosto de 2020, se abandona esta opción y se opta por conducir estas aguas hasta la EDAR de San Fernando, a través de su conexión a la red general de saneamiento del municipio.

En relación a la Dársena de Cádiz, se proyecta una red separativa de aguas residuales derivadas de las distintas edificaciones e instalaciones y pluviales de los viales, integrando en lo posible, los tramos de redes existentes conforme se recogen en la documentación gráfica correspondiente.

La red de aguas fecales se resuelve por gravedad hasta su conexión con la red municipal de saneamiento existente en los puntos acordados con la compañía de aguas. Si bien, se dispondrá de bombeos intermedios cuando la profundidad de la red supera los 3,5 m, tal y como, se recoge en la documentación gráfica correspondiente del Plan Especial. Se eliminarán la totalidad de los vertidos de aguas fecales que pudieran tener salida directa o indirectamente a las aguas de la dársena. Se prohíben los vertidos de vertidos que contengan agua salada a la red general.

Se prevén tres bombeos intermedios en la red de fecales: el primero, situado en el ámbito de las instalaciones náuticas de Puerto América, segundo en la rotonda de acceso al viario vinculante que bordea las manzanas edificables del ámbito del muelle Reina Sofía y tercero, en la rotonda de acceso a la zona de usos portuarios desde el Muelle Ciudad.

La conexión con la red municipal se producirá en tres puntos:

- Estación de bombeo de San Carlos, donde se conectan fundamentalmente los nuevos desarrollos correspondientes a la interacción puerto-ciudad ubicados en el ámbito del Muelle Reina Sofía
- Pozo 18 ejecutado al efecto por la compañía de aguas en la red general de saneamiento (Gres ø300) que discurre por Avda de Astilleros, donde se conectan fundamentalmente las aguas residuales de los usos e instalaciones portuarias
- Pozo 21 ejecutado al efecto por la compañía de aguas en la red general de saneamiento (Gres ø300) que discurre por Avda de Astilleros, donde se conectan fundamentalmente las aguas residuales de los usos e instalaciones portuarias

Se contempla implementar la capacidad de la estación de bombeo de San Carlos para cubrir la demanda originada por los nuevos caudales, así como, si fuese necesario, la existente en el extremo de la Avda de Astilleros (rotonda frente al Parque de Bomberos).

Tal como ha quedado recogido anteriormente, el ámbito de la concesión de Navantia cuenta con sistema de depuración propio de aguas residuales con punto de vertido autorizado, mientras que la nueva terminal de contenedores dispone de un sistema de depuración propio (pendiente de aprobación de punto de vertido) para las aguas residuales originadas por la actividad en su ámbito.

La red de aguas pluviales discurre por gravedad y vierte a las aguas de la propia dársena.

**Características generales de la red**

La red de saneamiento se realizará mediante conductos de PVC reforzado, a una profundidad mínima de 0,80 m para pluviales y 1m para aguas fecales, con pendientes mínimas entre el 0,5 - 1 %.

Se instalarán pozos de registro al inicio de cada ramal, en las intersecciones y cambios de dirección y cada 50 m de trazado como máximo.

Se instalarán bombeos intermedios en la red de fecales cuando la profundidad de la misma, alcance los 3,5m.

Se dispondrá arqueta separadora de grasas o arquetas de decantación previa a las acometidas de los edificios o instalaciones a la red cuando los residuos originados por la actividad así lo requieran. Asimismo, se instalarán arquetas de separación/decantación previas a la acometida a la red en aquellas instalaciones cuyas aguas residuales pudieran arrastrar trozos de pescado o similar, para evitar que dichos residuos pudieran llegar a la red general y afectar a las estaciones de bombeo que prestan servicio a la misma.

Se dispondrá arqueta separadora de grasas en la red de pluviales previo al vertido a las aguas de la dársena cuando las aguas recogidas pudieran arrastrar líquidos contaminantes derivados de la actividad.

### 6.2.3 Red de abastecimiento de agua

**Objeto**

En este apartado se establecen las condiciones básicas a tener en cuenta para el diseño de la red de abastecimiento de agua, que servirán de base para su desarrollo detallado en el Proyecto de Urbanización correspondiente.

**Análisis general**

En las instalaciones portuarias de la Barriada de la Paz y de la Zona Franca, el Plan Especial consolida básicamente las instalaciones existentes (permitiendo ciertas ampliaciones), presentando sus necesidades de abastecimiento de agua cubiertas mediante red interior conectada a la red

Copia auténtica del documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 56/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

general de abastecimiento del municipio, por lo que no se contemplan actuaciones en la red de saneamiento existente en dichas zonas, manteniendo las condiciones actuales.

En relación a la Dársena de Cádiz, hay que distinguir dos situaciones:

a. Aquellas edificaciones e instalaciones existentes que actualmente presentan sus necesidades cubiertas y que cuentan con abastecimiento de agua mediante conexión a la red existente.

   En esta situación se encuentran las edificaciones e instalaciones ubicadas en la zona donde se desarrollan fundamentalmente los usos portuarios, situada en la parte derecha de la dársena, incluida la correspondiente a la concesión de Navantia, así como las terminales de cruceros y transporte marítimo metropolitano existentes, las instalaciones para el servicio de abastecimiento de agua para depósitos de cruceros / otros barcos y las instalaciones náutico-deportivas del Náutico de Cádiz y Puerto América y la zona de ocio de la Punta de San Felipe.

b. Las necesidades surgidas para dar servicio a las nuevas edificaciones e instalaciones previstas.

   En esta situación se encuentran las instalaciones correspondientes a la nueva terminal de contenedores y las zonas correspondientes a los usos de Interacción Puerto-Ciudad en los muelles Alfonso XIII, Ciudad y Reina Sofía, siendo condición en esta última zona que resulten liberados los suelos como consecuencia del traslado de la actual terminal de contenedores a su nueva ubicación.

Se mantendrán los servicios existentes, proyectando una nueva red de abastecimiento para las nuevas demandas conectada a la red municipal de abastecimiento que la empresa suministradora está ejecutando en Avda. de Astilleros y cuyo trazado discurre por el interior del recinto portuario.

Se eliminará la red de agua salada que, conectada a bombeo ubicado en el dique de levante, presta servicio para baldeo de la lonja y otras instalaciones pesqueras.

En todo caso, los proyectos que desarrollen el Plan Especial deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y en la Declaración Ambiental Estratégica (DAE). Estos proyectos deberán tener en cuenta las medidas incluidas en dichos documentos en particular para reducir el consumo de Agua y aumentar la eficiencia en el uso de los Recursos Hídricos, recogidas en el apartado 7.2. Medidas medioambientales específicas.

**Estimación del caudal de abastecimiento de agua necesario**

La estimación del caudal de suministro necesario para abastecer las nuevas demandas en el ámbito de la Dársena de Cádiz se recoge en la siguiente tabla:

**Tabla 34: Estimación de suministro para nueva demanda**

| ESTIMACIÓN CAUDAL DE SUMINISTRO NUEVA DEMANDA | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Aplicación dotación 20 m3/ha/día** | | | | |
| | **Superficie (m2)** | **Demanda máx. (m3/día)** | | **Q punta (l/s)** |
| Actividades comerciales terciarias | 160600 | 556,75 | 6,4 | 25,8 |
| Náutico de Cádiz | 2700 | 5,40 | 0,1 | 0,3 |
| Zonas verdes | 180500 | 108,30 | 1,3 | 5,0 |
| Complementario portuario | 10000 | 20,00 | 0,2 | 0,9 |
| Administrativo | 8500 | 17,00 | 0,2 | 0,8 |
| Total | | 707 | 8,2 | 32,8 |

**Fuente: Equipo redactor**

**Descripción general de la red**

La red de abastecimiento de agua se plantea mediante la generación de una red mallada que conecta con la red general de la red municipal de abastecimiento de fundición dúctil y ø600 que la empresa suministradora está ejecutando en Avda. de Astilleros y cuyo trazado discurre por el interior del recinto portuario, disponiendo de caudal y presión suficiente para garantizar el suministro demandado por los nuevos desarrollos.

Las redes discurrirán normalmente por debajo del acerado y a lo largo de ellas se dispondrán válvulas que permitan el corte de sectores en caso de averías.

Se deberán prever hidrantes para protección contra incendios de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente.

**Características generales de la red**

Las conducciones serán de polietileno capaz de soportar presiones máximas en cualquier punto de 60 m.c.a. Irán enterradas en zanjas sobre lecho de arena, debiendo estar cubierta de este material hasta 100 cm, por encima de la generatriz superior.

Se dispondrán válvulas que permitan el corte de sectores en caso de averías.

Las válvulas y bocas de riego serán del tipo homologado por la compañía suministradora.

Los hidrantes serán del tipo homologado por el servicio Contra Incendios.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 57/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### 6.2.4 Red de infraestructura general de ITC

**Objeto**

En este apartado se establecen las condiciones básicas a tener en cuenta para el diseño de la red general de ITC, que servirán de base para su desarrollo detallado en el Proyecto de Urbanización correspondiente.

**Análisis general**

En las instalaciones portuarias de la Barriada de la Paz y de la Zona Franca, el Plan Especial consolida básicamente las instalaciones existentes (permitiendo ciertas ampliaciones), presentando sus necesidades cubiertas mediante red interior conectada a la red general del municipio, por lo que no se contemplan actuaciones en la infraestructura de ITC existente en dichas zonas, manteniendo las condiciones actuales.

En relación a la Dársena de Cádiz, hay que distinguir dos situaciones:

a. Aquellas edificaciones e instalaciones existentes que actualmente presentan sus necesidades cubiertas y que cuentan con instalación de ITC conectada a la red existente.

b. Las necesidades surgidas para dar servicio a las nuevas edificaciones e instalaciones previstas.

Se mantendrán los servicios existentes, proyectando una nueva red de infraestructura de ITC para las nuevas demandas conectada a la red general municipal (ver planos).

### 6.2.5 Red de infraestructura general de Gas canalizado

**Objeto**

En este apartado se establecen las condiciones básicas a tener en cuenta para el diseño de la red general de Gas canalizado, que servirán de base para su desarrollo detallado en el Proyecto de Urbanización correspondiente.

**Análisis general**

En las instalaciones portuarias de la Barriada de la Paz y de la Zona Franca, el Plan Especial consolida básicamente las instalaciones existentes (permitiendo ciertas ampliaciones), presentando sus necesidades de abastecimiento de Gas canalizado cubiertas mediante red interior conectada a la red general del municipio, por lo que no se contemplan actuaciones en la red de saneamiento existente en dichas zonas, manteniendo las condiciones actuales.

En la Dársena de Cádiz se prevé el trazado de una nueva red de Gas canalizado que preste servicio a las nuevas demandas conectada a la red general municipal (ver planos).

## 7 MEDIDAS MEDIOAMBIENTALES

### 7.1 Medidas medioambientales generales

Considerando los planes y programas principales relacionados con el medio ambiente, que de manera trasversal se relacionan con el Plan Especial, este documento debe promover un modelo territorial equilibrado, en donde la sostenibilidad del desarrollo urbano y la reducción de la huella de carbono son asuntos claves. Un modelo que aspire a mejorar la calidad de vida de las poblaciones y comunidades utilizando como herramienta una planificación territorial y aprovechamiento racional del suelo en la que se consideren las tres dimensiones del desarrollo sostenible: economía, medio ambiente y social y sea, a la vez, una herramienta para abordar los retos del contexto actual de cambio climático y transición ecológica.

Sobre estas ideas, el Plan Especial debe contribuir al cumplimiento de una serie de grandes objetivos de carácter ambiental, entre los que se pueden citar:

- Contribuir a que Cádiz sea un municipio inclusivo, resiliente y sostenible (ODS nº 11)
- Avanzar en la construcción de ciudades ajustadas al modelo mediterráneo: compactas, equilibradas y sostenibles.
- Optimizar el territorio como factor productivo y de bienestar.
- Adecuar el uso del territorio a su contribución al bien común
- Incrementar el potencial de ocupación de equipamientos y establecimientos productivos
- Impulsar la ciudad sostenible e integrada
- Prevenir y reducir los efectos del cambio climático

La evaluación de los efectos sobre el medio ambiente del Plan Especial del Puerto de Cádiz ha mostrado que los mayores impactos previstos se desarrollan en la esfera del metabolismo urbano (consumo de recursos naturales, materias primas y energía, generación de residuos, vertidos y emisiones atmosféricas), y están asociados a los nuevos usos y actividades previstas, así como al incremento del turismo de cruceros. También hay que citar los posibles efectos sobre el paisaje urbano y el fondo escénico de la ciudad histórica de Cádiz. El Plan apuesta por la redefinición de las relaciones puerto-ciudad, con especial incidencia en el frente entre Plaza Sevilla, la Avenida del Puerto, la Avenida del Descubrimiento y el Paseo Pascual Pery, y ello representará un cambio en la fachada urbana y el skyline de la ciudad.

En otro orden, la ejecución del plan en una zona portuaria afianzada, que no conlleva actuaciones de transformación de suelo de carácter natural y se desenvuelve en un espacio urbano consolidado desde hace décadas, reduce la presión sobre otros factores del medio como la biodiversidad, los Hábitats de Interés Comunitario, los espacios naturales protegidos o los riesgos. Si bien, dado el emplazamiento del Puerto de Cádiz, en las proximidades del Parque Natural de la Bahía de Cádiz y

Ecopia autentificado electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 58/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

con la presencia de diversos HIC en los fondos de la Bahía, es necesario realizar un seguimiento del estado de conservación de estos espacios, con objeto de prevenir posibles efectos asociado al incremento de tráfico portuario.

Así, los efectos anteriormente citados, dado el actual contexto de transición ecológica que exige nuevos modelos de desarrollos urbanos y portuarios hipocarbónicos y bajo en emisiones e integrados en la trama urbana, requieren la puesta en marcha de una serie de actividades.

En base a ello, y conforme a las diversas medidas recogidas en el Estudio Ambiental Estratégico, el desarrollo del Plan Especial incluirá una serie de programas de actuación para mejorar la sostenibilidad de Puerto de Cádiz y contribuir a la consecución de los grandes objetivos ambientales previstos en las políticas, estrategias, planes y programas de aplicación. De manera resumida se pueden citar los siguientes:

- Plan de Mejora de la eficiencia energética e impulso al uso de energías renovables.
- Plan de Adaptación al Cambio Climático del Puerto de Cádiz.
- Auditoria de recursos hídricos y desarrollo de un plan de gestión de la demanda de agua para mejorar el uso de este recurso en el ámbito del Plan Especial, reduciendo y optimizando el consumo.
- Desarrollar una Estrategia de Economía Circular en el Puerto de Cádiz.
- Plan de Gestión de la Biodiversidad Urbana

## 7.2 Medidas medioambientales específicas

Se recogen en el presente apartado las medidas correctoras y protectoras destinadas a reducir los efectos ambientales negativos que pudieran ocasionarse por el nuevo desarrollo, además de aportar criterios de prevención ambiental, sostenibilidad que ayuden a paliar el cambio climático.

### 7.2.1 Medidas encaminadas a disminuir en general la afección sobre el Ciclo del Agua y en particular a reducir el consumo de Agua y aumentar la eficiencia en el uso de los Recursos Hídricos.

- Al objeto de minimizar el gasto de agua, los instrumentos de ejecución del planeamiento contemplarán para los puntos de consumo mecanismos adecuados para permitir el máximo ahorro del fluido.
- Se maximizará la superficie de parques y jardines con mínimas exigencias de agua y, caso de que fuera necesario, con sistemas de riego de alto rendimiento. Para ello las especies utilizadas en la jardinería deberán estar adaptadas al clima mediterráneo y a las condiciones de xericidad propias de dicho clima.

### 7.2.2 Medidas encaminadas a ordenar la Gestión de los Residuos Sólidos.

- Se dotará de espacios suficientes para la dotación de contenedores de residuos orgánicos, papel, vidrio, envases.
- El instrumento de ejecución de actuaciones, si fuera de aplicación, deberá incorporar información sobre el sistema de recogida de residuos sólidos los cuales han de ampliarse para la totalidad de los terrenos a urbanizar, así como su inclusión en el sistema de gestión de los residuos sólidos urbanos.
- Mediante la normativa de el Plan Puntual se facilitará la consecución de los objetivos del Plan Director de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como del Plan Director Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos y el Plan Director Provincial de Gestión de Escombros y Restos de Obras.

### 7.2.3 Medidas relacionadas con la Movilidad Funcional

- En relación con la Movilidad Sostenible, se recomienda el fomento del transporte público como modo preferente para el acceso al ámbito del Plan Especial, aumentando la accesibilidad y disminuyendo las necesidades de desplazamiento.
- Se promoverá el desarrollo de sistemas de movilidad por medio de transporte no motorizado, fomentando el transporte público y los modos de transporte sostenibles no motorizados en detrimento del transporte privado motorizado, mediante la promoción y activación de planes y actuaciones de movilidad y transportes sostenibles y el establecimiento de las condiciones que favorezcan el uso del transporte público y de la bicicleta.

### 7.2.4 Medidas específicas relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático

- Para reducir la emisión de gases de efecto invernadero es importante adecuar las nuevas zonas verdes que se creen y la remodelación de las ya existentes, con vegetación propia de la zona, con alta capacidad secuestradora de CO2 y bajo consumo de agua.
- Los proyectos establecerán medidas y líneas de actuación para mejorar el balance ecológico de las edificaciones, tanto en la fase de diseño (orientación, aislamiento, instalaciones), como en la construcción (materiales utilizados, minimización de residuos...) mediante la intensificación de los programas de ahorro energético y la incorporación de energías renovables y no contaminantes y fomentando las edificaciones bioclimáticas.
- El diseño de las futuras edificaciones se realizará, en la medida de lo posible, según los principios de la arquitectura bioclimática y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas de la zona.
- El diseño de dichas edificaciones tendrá en consideración lo establecido en el Plan Andaluz de Acción por el Clima, realizándose según los principios de la arquitectura bioclimática, de

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 59/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

manera que el diseño de los mismos favorezca la eficiencia desde el punto de vista energético y utilizando, en la medida de lo posible, fuentes de energías renovables.

- En el alumbrado público se utilizarán lámparas y luminarias de máxima eficiencia energética y lumínica, y se diseñarán siguiendo criterios de ahorro energético. Implantación de sistemas automáticos de regulación de la intensidad lumínica.
- Las instalaciones dispondrán de aislamientos adecuados a la limitación de la demanda energética necesaria para alcanzar el bienestar térmico en función del clima local, del uso previsto y del régimen de verano e invierno.
- Se mejorará la gestión del ciclo del agua, dirigiéndolo a la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas y la reutilización de aguas residuales.
- Se procurarán establecer medidas de reducción de residuos urbanos y control y gestión de los residuos peligrosos.
- Promover la accesibilidad del transporte público en los grandes centros de trabajo y equipamientos públicos.
- El suministro de energía se realizará por medio de tecnologías de combustión más eficientes, con mejores rendimientos energéticos, puede colaboren en la reducción de emisiones de CO2.
- En relación a la prevención de inundaciones, el Puerto de Cádiz deberá definir las intervenciones necesarias para mejorar la adaptación de las zonas de riesgo de inundación, tomando en consideración la ejecución de proyectos demostrativos y la adopción de soluciones basadas en la naturaleza.
- En el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras el transporte se implantarán medidas para la prevención de los impactos del cambio climático, propiciando la puesta en marcha de proyectos demostrativos y la adopción de soluciones basadas en la naturaleza.
- El Plan Especial deberá poner en marcha un Plan de Acción para el control y la reducción de los gases fluorados.
- En relación con la contaminación lumínica, el aumento de la luminosidad del cielo nocturno (el resplandor nocturno de la atmósfera) es la consecuencia más conocida de entre los muchos efectos que produce. Por otro lado, la luz difundida por la atmósfera causa también otros perjuicios al medio pues ilumina el suelo de modo no despreciable en la vecindad de áreas urbanas, provocando un efecto importante en la luminosidad ambiental percibida por los animales en sus hábitats naturales, originalmente oscuros. En este sentido, será de obligado cumplimiento las disposiciones establecidas en el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.
- Con objeto de reducir las emisiones de CO2 y otros gases de efecto invernadero asociados al sector servicios en los usos comerciales se fomentará el comercio responsable, de productos locales de kilómetro cero y en el que dé cabida a la economía circular de los productos y la reducción de los residuos.
- De cara a la dotación de recursos energéticos para el ámbito del Plan Especial se tendrá en consideración la información de los resultados de los escenarios locales de cambio climático en el análisis sobre la evolución de la demanda energética en la CCAA Andaluza.

## 8 ADAPTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL A LAS SUGERENCIAS E INFORMES RECOGIDOS EN EL DOCUMENTO DE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40.2.c) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto-Ley 3/2015, de 3 de marzo y la Ley 3/2015, de 29 de diciembre, dicho instrumento de planeamiento urbanístico se encontraba sometido al trámite de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.

Con fecha 3 de agosto de 2020, se emite Resolución de la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería Pesca y Desarrollo Sostenible en Cádiz, por la que se acordaba la admisión a trámite de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica formulada por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, conforme a lo recogido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto-Ley 3/2015, de 3 de marzo y la Ley 3/2015, de 29 de diciembre.

Tras la admisión a trámite de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica se procedió a someter el Documento Inicial Estratégico y el Borrador del Plan a consultas de las administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un plazo de 45 días desde su recepción. Concluido el plazo de consultas, se procede a elaborar el Documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico, de acuerdo con el artículo 40.5.d) de la vigente Ley 7/2007, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el Estudio Ambiental Estratégico.

De este modo, con fecha de 27 de julio de 2.020, la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, presentó en la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería Pesca y Desarrollo Sostenible en Cádiz, solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica mediante el Documento Inicial Estratégico y el Borrador de este Plan. Tras la admisión a trámite de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica se procedió a someter el Documento Inicial Estratégico y el Borrador del Plan a consultas de las administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un plazo de 45 días desde su recepción. Concluido el plazo de consultas, se procede a elaborar el Documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico, de acuerdo con el artículo 40.5.d) de la vigente Ley 7/2007, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el Estudio Ambiental Estratégico.

Este documento es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 60/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Posteriormente, en base al artículo 40.5.d) de la vigente la Consejería de Agricultura, ganadería, pesca y desarrollo sostenible trasladó a la Autoridad Portuaria dicho Documento de Alcance con las consideraciones pertinentes a fin de que fueran tenidas en cuenta de cara a la aprobación inicial de este Plan Especial.

Analizado el Documento de Alcance, y conforme a las determinaciones del mismo, se ha redactado el Estudio Ambiental Estratégico siguiendo el contenido especificado en dicho documento. Además, para dar respuesta a los informes sectoriales se ha ampliado la información con los siguientes epígrafes:

- Análisis de los efectos sobre la Red Natura 2000.: estudio específico de los potenciales impactos ambientales de la alternativa elegida sobre los espacios protegidos afectados, así como una valoración sobre la compatibilidad de ordenación y desarrollos propuestos de acuerdo a lo establecido en sus planes de ordenación y/o gestión.
- Disponibilidad de recursos hídricos: se realiza un análisis de las demandas previstas, que están garantizadas por Aguas de Cádiz.
- Servicio de Calidad de Aguas: se valora la alternativa planteada y, como se ha modificado la solución prevista para la depuración del ámbito, no se hace necesario aportar la información adicional solicitada. Dicha solución queda expuesta con grado de detalle en la Memoria de este Plan apartado 6. Definición de las infraestructuras y servicios.

## 9 INCORPORACIÓN AL PLAN ESPECIAL DE LAS CONSIDERACIONES CONTENIDAS EN EL INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA COSTA Y EL MAR (DEMARCACIÓN DE COSTAS DE ANDALUCÍA-ATLÁNTICO)

En mayo de 2.020, se remite por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz a la Dirección General de Costa y el Mar perteneciente al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la documentación consistente en el Borrador de Ordenación, Documento Inicial Estratégico (DIE) y Documento de Alcance (DA) relativo al Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz, a los efectos de que se emitiera informe por dicho Organismo en relación a lo dispuesto en los artículos 112.a y117.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Dicho Informe de Ref: PLA01/21/11/0003 se formula por el Area de Planeamiento Urbanístico de la Dirección General el día 13 de mayo de 2.021 y se traslada a la Autoridad Portuaria el día 18 de mayo 2.021 con registro de entrada número 1.240.

En el Informe, se exponen aquellas sugerencias y consideraciones que se deben incorporar al documento que se vaya aprobar definitivamente. Entre ellas se cita en el apartado 2 del informe las siguientes;

1. En el ámbito del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz se aprecia una pequeña variación en cuanto a la superficie de la Dársena de Cádiz (8.644 m2 más) en el informe de 26 de febrero de 2019 y la ahora aportada en el Borrador del Plan Especial (Tabla 3: Usos cualificados Plan Especial Puerto de Cádiz).

   Este aspecto deberá justificarse, con objeto de cumplir con el artículo 56.2.a del RLPEyMM que señala que las determinaciones del Plan Especial que ordene el puerto no podrán extenderse más allá de la zona de servicio delimitada por la DEUP

2. El ámbito del Plan Especial se encuentra afectado por varios expedientes de deslinde:
   - Deberá solicitarse a la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico la línea probable del deslinde para la Dársena Comercial de Cádiz
   - Los planos aportados no representan el deslinde, por lo que una vez se facilite la línea probable, ésta deberá trasladarse a todos los planos del Plan Especial, debiéndose representar, conforme lo regulado en el artículo 227.4 del RGC, la ribera del mar, el deslinde del dominio público marítimo-terrestre (en adelante DPMT), la servidumbre de tránsito, la servidumbre de protección, los accesos al mar y la zona de influencia.
3. En relación a los Estudios de Detalle a los que el Plan Especial remite la futura ordenación de tres ámbitos del puerto (ED-1, ED-2 y ED-3), se deberán de remitir a esta Dirección General con objeto de verificar que los usos y la ordenación propuesta en los mismos cumple la normativa de Costas que, en su caso, resulte de aplicación.
4. En términos generales, los usos propuestos respetan los usos ya establecidos en la DEUP 2019, pero conforme lo regulado en el artículo 67 del TRL PE y MM, para el DPMT que integra el dominio público portuario estatal (DPP) se aplicará además supletoriamente la normativa de Costas. Por consiguiente, se realizan a continuación una serie de consideraciones a tener en cuenta en materia de Costas:

4.1. En terrenos de DPMT que integra el DPP:

- El uso hotelero deberá recogerse como uso excepcional, no compatible ni complementario, y siempre condicionado al cumplimiento de lo regulado en el artículo 72.4 de la Ley de Puertos.
- En línea con lo señalado en el DA, deberá realizarse un estudio completo de alternativas de tratamiento de las nuevas aguas residuales a producir en el puerto, con estudio de la posibilidad de llevar a través de un bombeo (EBAR en la Dársena de Cádiz) las nuevas aguas residuales producidas en el puerto a la red de saneamiento e istente o a una nueva que se proponga, hasta la EDAR de Cádiz-San Fernando, vertiendo a través del emisario existente.

4.2 Respecto a la zona de influencia de 500 metros deberá tenerse en cuenta el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley de Costas, debiéndose acreditar que las construcciones propuestas evitan la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se

Es copia auténtica de documento electrónico



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 61/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral.

Estos aspectos deberán tenerse especialmente en cuenta para los tres ámbitos (ED-1, ED-2 y ED-3) remitidos a una posterior ordenación y desarrollo a través de un Estudio de Destalle. Se observa que las alturas de las edificaciones oscilarían entre tres y siete plantas, por lo que para poder informar sobre el cumplimento del precitado artículo 30 de la Ley de Costas deberá aportarse la documentación necesaria a efectos de verificar que ~~l~~a disposición y altura de las edificaciones propuestas se realiza de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral".

5. El documento deberá recoger como normativa supletoria de aplicación, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas

6. Como aspecto complementario, será necesario delimitar en los planos los límites exactos de la Estación Naval de Puntales definidos en la Orden del Ministerio de Defensa 176/1981, de 3 de diciembre, por la que se señala la zona de seguridad de la base naval de Puntales, en Cádiz (BOE núm. 301, de 17 de diciembre de 1981).

7. Respecto a la inundabilidad, el ámbito de ordenación se encuentra incluido en el núcleo urbano de la ciudad de Cádiz, incluida en su totalidad en el Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) de origen marino se deberá solicitar informe sectorial a la Demarcación de Costas del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, aspecto que deberá tenerse en cuenta en el actual procedimiento de tramitación de Evaluación Ambiental Estratégica.

Antes de acreditar la incorporación de las consideraciones, se estima conveniente realizar una distinción entre aquellas que se pueden incorporar de forma inmediata de otras cuya incorporación quedan diferidas o condicionadas a la solicitud de informes o terminación de procedimientos en curso.

Entre las que se han incorporado de forma inmediata se encuentran;

1. **Sobre el punto 1 y 6,** concerniente a una pequeña variación en cuanto a la superficie informada para la Dársena de Cádiz y los límites exactos de la Estación Naval de Puntales, ambas quedan corregidas coincidiendo con la zona de servicio delimitada por la DEUP.

2. **Sobre los puntos 3 y 4.2,** relativos a la verificación de las propuestas contenidas en los Estudios de Detalle sobre usos, ordenación, disposición y altura de las edificaciones por la Dirección General, comentar que en la ordenación modificada posterior a este informe no se contemplan Estudios de detalle para estas zonas (Z-11, Z-12, Z-13 y Z-14) porque pasan a tener la ordenación pormenorizada, según se establece en la normativa, Artículo 35. Condiciones de la edificación y desarrollo de lotes/zonas edificables con ordenación detallada. Si bien, en las condiciones de desarrollo previstas para cada una de estas zonas, se establece que deberán de evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral, conforme al artículo 30 Ley de Costas.

3. **Sobre el punto 4.1** referente al uso hotelero se ha recogido en la Normativa de este Plan Artículo 27. Condiciones particulares del uso Interacción puerto-ciudad Actividades Económicas apartado a) el uso hotelero conforme a lo regulado en el artículo 72.4 de la Ley de Puertos.

4. **Sobre el punto 4.1**, respecto al tratamiento de las nuevas aguas residuales a producir en el puerto nos remitimos al apartado de esta Memoria, donde se expone con más grado de detalle la solución adoptada, concretamente el apartado 6. Definición de las infraestructuras y servicios y el epígrafe 6.2.2 Red de saneamiento.

5. **Sobre el punto 5**, relativo al carácter supletorio de la normativa de Costas queda incorporado en la normativa del Plan Artículo 1. Objeto.

El resto de consideraciones punto 2 y 7 se aportarán al Documento del Plan Especial a medida que se vayan obteniendo los informes de la Demarcación de Costas de Andalucía- Atlántico respecto a los deslindes en curso, así como el Informe del Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) de origen marino.

## 10 ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

El estudio económico-financiero forma parte de la documentación del Plan Especial y se redacta de acuerdo con la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de ordenación urbanística de Andalucía, así como en cumplimiento al Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

El estudio económico-financiero incluye la determinación, inventario y valoración económica de las inversiones previstas en el Plan Especial y propuesta de asignación de inversiones a los agentes implicados (Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz y empresas concesionarias del puerto de Cádiz).

El Plan Especial contempla un total de 23 actuaciones que suman un presupuesto base de licitación (sin IVA) de 308.369.676 euros, que incluyen inversiones con plazo de ejecución entre 2021 y 2030.

Si excluimos las inversiones ya ejecutadas como la nueva terminal de contenedores (Fase 1), Puesto de Inspección Fronteriza, y las infraestructuras de acceso viarias y ferroviarias, el Plan Especial suma un total de 19 actuaciones y un presupuesto base de licitación (sin IVA) de 161.533.676 euros entre los años 2021 a 2030.

Es copia auténtica del documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 62/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

En este caso, la mayoría se trata de actuaciones a realizar por la iniciativa privada, que operen en régimen de concesión y autorización: 125.600.037 euros, lo que supone el 78%, seguido por la inversión de la APBC (35.933.639 euros) lo que supone el 22% restante.

**Tabla 35: Resumen de valoración de las actuaciones propuestas (Presupuesto base de licitación, sin IVA)**

| | Inversiones (€) | | |
|---|---|---|---|
| **Agente** | **NTC, PIF y accesos NTC** | **Resto actuaciones** | **Total** |
| APBC | 146.836.000 | 35.933.639 | 182.769.639 |
| Privado | 0 | 125.600.037 | 125.600.037 |
| **TOTAL** | **146.836.000** | **161.533.676** | **308.369.676** |

**Fuente: Equipo redactor**

Asimismo, se analiza para cada área del Plan Especial, las instalaciones y edificaciones según se explotan por gestión directa por la APBC, o bien de forma indirecta a través de concesión o autorización, así como la propuesta del Plan Especial para las actuaciones y actividades previstas.

De acuerdo con el TRLPEMM, la gestión del dominio público portuario estatal estará orientada a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios. Asimismo, corresponde a la Autoridad Portuaria la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

Finalmente, se ha realizado una planificación temporal de las actuaciones comprendidas en el Plan Especial hasta el 2030, de acuerdo con el Plan de Inversiones de la APBC, teniendo en cuenta en todo caso, que el Plan Especial es de vigencia ilimitada, y que, por tanto, el Plan de Etapas es sólo una aproximación del alcance temporal de ejecución de las principales actuaciones propuestas.

## 11 INFORME DE SOSTENIBILIDAD

El Informe de Sostenibilidad Económica forma parte de la documentación del Plan Especial y se redacta de acuerdo con la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de ordenación urbanística de Andalucía, así como en cumplimiento del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

El Informe de Sostenibilidad Económica incluye en primer lugar, la valoración del impacto del Plan Especial en las haciendas públicas afectadas, en este caso la APBC y el Ayuntamiento de Cádiz.

A partir de los costes de inversión de las actuaciones contenidas en el Estudio económico-financiero, se han determinado los costes de mantenimiento anual de las instalaciones e infraestructuras a asumir por la APBC y en aquellos casos en que se trata de actuaciones mixtas, lo que podría asumir el Ayuntamiento de Cádiz, que deberá concretarse en el correspondiente Convenio entre el mismo y la APBC.

También se han calculado los ingresos de la APBC por tasas portuarias por el otorgamiento de concesiones, derivadas de actuaciones previstas en el Plan Especial.

A partir de todo lo anterior se ha calculado la rentabilidad financiera a un horizonte temporal de 30 años (2021 al 2050), de las actuaciones desde el punto de vista de la APBC, obteniéndose flujos de caja positivos a partir del 7º año de operación y una Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto de 3,98%, superior al 2,5% exigido por el TRLPEMM al conjunto del sistema portuario.

Asimismo, es de significar, además, los importantes beneficios económicos que comportará la ejecución de las diferentes actuaciones, tanto en la reducción de las externalidades negativas del transporte (electrificación de muelles, nuevos accesos ferroviarios, etc.), como posibilitando un desarrollo económico y social de Cádiz y de la Comunidad Autónoma de Andalucía (hoteles, actuaciones Z-11, Z-12, Z-13, Z-14, etc.).

Por otro lado, se ha realizado un análisis de la adecuación y suficiencia de disposición de suelo destinado a usos productivos que debe contemplar un instrumento de planeamiento urbanístico, con el objetivo de estudiar la inclusión de actividades económicas generadoras de empleo en una proporción adecuada al uso residencial previsto, y si se acomodan y ajustan a las previsiones del planeamiento general.

En el puerto de Cádiz, siguiendo los usos permitidos que establece el TRLPEMM, la mayor parte del ámbito se destina a uso productivo, prohibiéndose en el mismo, los usos residenciales, en su caso debieran ser en base a los que valorar la adecuación y suficiencia de los usos productivos.

El Plan Especial del puerto de Cádiz se adapta a las previsiones del PGOU del municipio de Cádiz que califica la zona de servicio portuaria como sistema general, y remite su ordenación al preceptivo Plan Especial.

Asimismo, el Plan Especial hace suyos la mayoría de los objetivos generales, específicos y toma como bases de partida algunas de las recomendaciones del PGOU como, por ejemplo, la ordenación del muelle-ciudad propiciando una suave transición entre el Casco Antiguo y los muelles, así como asignación de usos para actividades complementarias a la náutico-deportiva y al tráfico de cruceros turísticos y centro de actividad que podrá acoger usos terciarios, dotacionales, recreativos, de ocio y relación y de esparcimiento, en la explanada adosada al muelle Reina Sofía.

Por todo lo recogido en el Informe de Sostenibilidad Económica, queda adecuadamente justificada la procedencia de la ordenación en cuanto a su acomodación al desarrollo urbano conforme a las previsiones de programación y gestión contenidas en el planeamiento general.

Es copia auténtica electrónica del documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 63/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 12 ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada (EEMG) forma parte de la documentación del Plan Especial como un estudio complementario al mismo.

El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada (EEMG) forma parte de la documentación del Plan Especial como un estudio complementario al mismo.

El EEMG se realiza con los siguientes objetivos:

- Evaluar el incremento potencial de desplazamientos resultado de la nueva ordenación propuesta en el Plan Especial del puerto de Cádiz. Además, también se extrapolará el análisis a un horizonte de 10 años, de acuerdo con los crecimientos previstos por la APBC para cada una de las actividades portuarias.
- Evaluar la capacidad de absorción de los sistemas viarios existentes.
- Definir las características de deben tener las redes viarias y peatonales por las que se deberá repartir la nueva movilidad.
- Evaluar la adecuación entre la oferta y la demanda de aparcamiento (tanto de vehículos como de bicicletas).
- Definir otras medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por el desarrollo urbanístico previsto

Para alcanzar dichos objetivos el estudio tiene el siguiente contenido:

**Análisis de la movilidad del municipio de Cádiz,** en el cual se caracteriza la movilidad general para los residentes y los turistas. Los datos en los que se basa el análisis son los recogidos en el Plan de transporte metropolitano bahía de Cádiz (PTMBC, 2018), el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cádiz (PMUS, 2013) y las estadísticas oficiales publicadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y por la APBC.

**Análisis de la movilidad generada**, donde se evalúa la situación actual de la movilidad generada y el incremento potencial de desplazamientos provocados por la nueva ordenación del puerto.

**Análisis de la red existente** en el cual se describen las principales infraestructuras de transporte que sirven al puerto y se realiza una diagnosis de las mismas para posteriormente analizar el impacto de la movilidad generada sobre los viales del puerto, determinando el grado de saturación de los mismos.

**Oferta actual de aparcamientos** (vehículos y bicicletas) y se realiza la **previsión de demanda de plazas de aparcamiento**.

**Medidas sobre movilidad a implementar en el Plan Especial** y los **criterios de diseño** para las nuevas redes de transporte, que razonablemente se deberán tener en cuenta para las determinaciones del Plan Especial.

Se recogen a continuación las principales conclusiones del EEMG, resultados que el Plan Especial ha tenido en cuenta para definir la propuesta de ordenación:

**Movilidad generada – situación actual**

- En total, se estima que el puerto actual genera 40.050 viajes/día, de los cuales:
  - El tráfico de pasajeros genera 24.622 viajes/día, que incluye 20.473 de cruceros, 483 de líneas regulares y 3.666 de tráfico de bahía.
  - El tráfico de mercancías genera 483 viajes/día.
  - Las instalaciones náutico-deportivas generan 2.658 viajes/día.
  - Las instalaciones actuales generan 12.074 viajes/día.
- El reparto modal de los viajes generados en el puerto (excluido tráfico de mercancías) es el siguiente:
  - A pie: 45,07%
  - Autocar excursión: 16,78%
  - Vehículo privado: 14,23%
  - Bus turístico: 9,51%
  - Transporte público – autobús: 7,64%
  - Transporte público. otros (ffcc, ría is…): 6,74%
  - Bicicleta: 0,03%
- En cuanto a la hora punta, el total del puerto genera 5.169 viajes/hora, de los cuales la mayor parte se dan en el Área 1 principalmente por el tráfico de cruceros y en menor medida, el tráfico de Bahía.

**Movilidad generada – Propuesta Plan Especial**

- En la situación futura, con la ejecución de máximo desarrollo del Plan Especial, se prevé un crecimiento de la movilidad generada hasta 87.241 viajes/día, lo que supone un incremento de 47.191 viajes/día, según la siguiente distribución:
  - El tráfico de pasajeros genera 27.518 viajes/día, que incluye 22.320 de cruceros, 605 de líneas regulares y 4.593 de tráfico de bahía.
  - El tráfico de mercancías genera 979 viajes/día.
  - Las instalaciones náutico-deportivas generan 2.658 viajes/día.
  - Las instalaciones previstas generan 56.086 viajes/día.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

- Como se observa el incremento más destacado se genera por las instalaciones debido al aumento de edificabilidad concentrado en el Área 1, que ascienden a 68.202 viajes/día.
- El reparto modal en la situación futura queda de la siguiente manera:
  - A pie: 48,87%
  - Vehículo privado: 21,53%
  - Transporte público – autobús: 11,91%
  - Autocar excursión: 8,35%
  - Bus turístico: 4,73%
  - Transporte público. otros (ffcc, ta is…): 4,57%
  - Bicicleta: 0,04%
- La hora punta en la situación futura asciende a 11.989 viajes/hora, sigue siendo el área 1 la que genera mayor movilidad, con 9.414 viajes/hora dado que concentra el tráfico de cruceros y los nuevos usos de interacción puerto-ciudad.

**Impacto de la movilidad sobre los viales**

- El desarrollo del Plan Especial generará importantes incrementos de tráfico en los accesos al área 1, respecto la situación actual, en particular, en la Avda. del Puerto con un incremento del 74% en veh/hora, la Avda. del Descubrimiento con un incremento del 98% y Avda. del Nuevo Mundo con un incremento del 79%. Dado que no se dispone de aforos en dichas avenidas, no es posible calcular la saturación de los viales.
- Estos episodios de máxima afluencia se producirán principalmente cuando coincidan varios cruceros (desembarque), y además con la hora punta de la mañana de acceso a las instalaciones de uso interacción puerto-ciudad del área 1.
- El Plan Especial prevé el desdoblamiento de la Avda. del Descubrimiento para poder absorber la demanda de movilidad generada por las nuevas instalaciones en el Área 1. En todo caso, deberá realizarse estudios específicos de tráfico y movilidad para adecuar la sección del nuevo vial al tráfico previsto.
- Asimismo, el Plan Especial prevé la ejecución de varios viales en la zona de servicio portuaria, para dar servicio a las nuevas instalaciones puerto-ciudad del área 1, del muelle de cruceros, también del área 1, de acceso a las áreas 2 y 3, y de acceso al área 5 (nueva terminal de contenedores).
- La saturación obtenida es crítica únicamente en el vial estructurante con un 77%, es decir, nivel de servicio C, si bien puede ser aceptable ya que se han supuesto hipótesis conservadoras (máximo desarrollo del Plan Especial y mínima capacidad de la vía).
- El resto de viales interiores no presentan ningún problema, con niveles de servicio A.
- En todo caso, dadas las limitaciones del entorno en cuanto a la mejora de la capacidad del sistema viario, se recomienda potenciar el uso de modos de transporte alternativos al vehículo privado (a pie, bicicleta y transporte público). En particular, la llegada del tranvía al área 1 permitirá disminuir la presión del tráfico sobre los viales.

**Aparcamientos para vehículos privados**

- Se considera que el puerto de Cádiz debería contar con una oferta de aparcamiento de 3.642 plazas de vehículo privado para cubrir la demanda prevista en el Plan Especial de manera satisfactoria.
- Actualmente el puerto dispone de una oferta de 2.322 plazas, con lo que la diferencia entre oferta y demanda futura con los desarrollos del Plan Especial, es de 1.320 plazas.
- La mayor demanda de plazas se da en el área 1, donde está previsto la construcción de un nuevo aparcamiento aprovechando la diferencia de cota entre Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofía.
- La demanda en las otras áreas se deberá atender con nuevos aparcamientos en superficie.

Es copia auténtica de documento electrónico

## 13 ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

**La Evaluación Ambiental es**, de acuerdo a lo definido por art. 19.16 de la Ley GICA, el procedimiento administrativo instrumental, respecto del de aprobación o adopción de planes y programas, así como respecto del de autorización de proyectos o, en su caso, respecto de la actividad administrativa de control de los proyectos sometidos a declaración responsable o comunicación previa, a través del cual se analizan los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente de los planes, programas y proyectos.

**La Evaluación Ambiental Estratégica** (EAE, de ahora en adelante) tiene por objeto la integración de los aspectos ambientales en la aprobación de planes, programas y proyectos, así como en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación. La EAE consiste en un proceso formal, sistemático y global para evaluar las posibles repercusiones ambientales de las propuestas de políticas, planes y programas durante su proceso de elaboración. Se aplica desde las primeras etapas de elaboración de planes y programas y es un proceso continuo que incluye un seguimiento ambiental durante la ejecución del plan o programa, corrigiendo posibles desviaciones o impactos no previstos.

La EAE supone un paso más en la protección del medio ambiente, ya que contribuye a la integración de las consideraciones medioambientales en la elaboración y preparación de los planes y programas, el análisis y selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables, el establecimiento de las medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente y el establecimiento de las medidas de vigilancia, control y seguimiento.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 65/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

En este contexto se incardina la evaluación ambiental del Plan Especial del Puerto de Cádiz (Cádiz), cuyo procedimiento se sujeta a los siguientes principios:

a. Protección y mejora del medio ambiente.

b. Precaución.

c. Acción preventiva y cautelar, corrección y compensación de los impactos sobre el medio ambiente.

d. Quien contamina paga.

e. Racionalización, simplificación y concertación de los procedimientos de evaluación ambiental.

f. Cooperación y coordinación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas.

g. Proporcionalidad entre los efectos sobre el medio ambiente de los planes, programas y proyectos, y el tipo de procedimiento de evaluación al que en su caso deban someterse.

h. Colaboración activa de los distintos órganos administrativos que intervienen en el procedimiento de evaluación, facilitando la información necesaria que se les requiera.

i. Participación pública.

j. Desarrollo sostenible.

k. Integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones.

l. Actuación de acuerdo al mejor conocimiento científico posible.

Igualmente, los objetivos de carácter ambiental que se persiguen con la Evaluación Ambiental del planeamiento urbanístico, en general, y del presente Plan Especial, en particular, se pueden enumerar en los siguientes:

a. Dotar al municipio o al ámbito del Plan de un modelo de desarrollo respetuoso con el medio ambiente, que mantenga una estructura lógica, manteniendo de este modo un núcleo urbano compacto y bien comunicado.

b. Conocer los riesgos ambientales asociados e incorporarlos en el nuevo planeamiento.

c. Incorporar la variable ambiental al análisis de las distintas determinaciones propuestas en el planeamiento, para asegurar la preservación de los recursos naturales y la compatibilidad de usos desde el punto de vista de la contaminación acústica, atmosférica, del agua y del suelo.

d. Analizar la situación lumínica del municipio, así como establecer la zonificación de áreas lumínicas del municipio o al ámbito en función de los usos establecidos en el nuevo planeamiento.

e. Proponer estrategias de corrección del impacto ambiental del planeamiento, así como de los existentes en el municipio, estableciendo pautas para la regeneración ambiental del municipio.

f. Dotar al Puerto de Cádiz de un programa de control y seguimiento de los diferentes parámetros ambientales que permita mantener la calidad del entorno y los recursos naturales.

El procedimiento para aplicar la EAE al Plan viene recogido por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifica la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental de Andalucía, que incorpora las determinaciones establecidas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como la Directiva Europea 2001/42/CE.

El contenido del Estudio Ambiental Estratégico, se ajusta a las determinaciones del PGOU de Cádiz, la Ley 21/2013, la Ley 3/2015, la Ley 8/2018 de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía y el Documento de Alcance emitido mediante Resolución de la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería Pesca y Desarrollo Sostenible en Cádiz. Conforme a lo anterior, el contenido del Estudio se resume a continuación:

1. Descripción de las determinaciones del planeamiento.
   a. Ámbito de actuación del planeamiento.
   b. Exposición de los objetivos del planeamiento (urbanísticos y ambientales).
   c. Localización sobre el territorio de los usos globales e infraestructuras.
   d. Descripción pormenorizada de las infraestructuras asociadas a gestión del agua, los residuos y la energía. Dotaciones de suelo.
   e. Descripción, en su caso, de las distintas alternativas consideradas.
2. Estudio y análisis ambiental del territorio afectado:
   a. Descripción de las unidades ambientalmente homogéneas del territorio, incluyendo la consideración de sus características paisajísticas y ecológicas, los recursos naturales y el patrimonio cultural y el análisis de la capacidad de uso (aptitud y vulnerabilidad) de dichas unidades ambientales.
   b. Análisis de necesidades y disponibilidad de recursos hídricos.
   c. Descripción de los usos actuales del suelo.

Copia auténtica del documento electrónico





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 66/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

d. Descripción de los aspectos socioeconómicos.

e. Determinación de las áreas relevantes desde el punto de vista de conservación, fragilidad, singularidad, o especial protección.

f. Identificación de afecciones a dominios públicos.

g. Normativa ambiental de aplicación en el ámbito de planeamiento.

3. Identificación y valoración de impactos:

   a. Examen y valoración ambiental de las alternativas estudiadas. Justificación de la alternativa elegida.

   b. Identificación y valoración de los impactos inducidos por las determinaciones de la alternativa seleccionada, prestando especial atención al patrimonio natural, áreas sensibles, calidad atmosférica, de las aguas, del suelo y de la biota, así como al consumo de recursos naturales (necesidades de agua, energía, suelo y recursos geológicos), al modelo de movilidad/accesibilidad funcional y a los factores relacionados con el cambio climático.

4. Establecimiento de medidas de protección y corrección ambiental del planeamiento:

   a. Medidas protectoras y correctoras, relativas al planeamiento propuesto.

   b. Medidas específicas relacionadas con el consumo de recursos naturales y el modelo de movilidad/accesibilidad funcional.

   c. Medidas específicas relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático.

5. Plan de control y seguimiento del planeamiento:

   a. Métodos para el control y seguimiento de las actuaciones, de las medidas protectoras y correctoras y de las condiciones propuestas.

   b. Recomendaciones específicas sobre los condicionantes y singularidades a considerar en los procedimientos de prevención ambiental exigibles a las actuaciones de desarrollo del planeamiento.

6. Síntesis:

   a. Los contenidos del planeamiento y de la incidencia ambiental analizada.

   b. El plan de control y seguimiento del desarrollo ambiental del planeamiento.

# 14 MEDIDAS Y PREVISIONES NECESARIAS PARA GARANTIZAR UNA EFICIENTE EXPLOTACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO, SU DESARROLLO Y SU CONEXIÓN CON LOS SISTEMAS GENERALES DE TRANSPORTE TERRESTRE

## 14.1 Antecedentes

Con fecha registro de entrada 8/03/2022 de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, se recibe ~~l~~Informe del servicio de gestión y ejecución de planes previo a la aprobación inicial de la innovación del Plan Especial de Ordenación del puerto de la Bahía de Cádiz en el T.M de Cádiz" por parte de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, que establece una serie de comentarios y condicionantes que deben ser subsanados para la aprobación inicial del Plan Especial del puerto de Cádiz.

Entre otros aspectos a modificar y a complementar el Plan Especial del puerto de Cádiz actualmente en tramitación, se requiere que se incluya dentro del documento técnico:

*~~U~~un apartado específico ~~M~~medidas y previsiones* ***necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre****, con objeto de cumplimentar lo regulado por el artículo 56.3 del TRLPEMM y el artículo 19.2 de la LOUA".*

## 14.2 Objeto y alcance de este informe

El objeto de este informe es dar respuesta a la solicitud de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en particular, al punto antes citado en Antecedentes.

El presente informe, en caso de ser aceptado, se incorporará a la Memoria del Plan Especial.

El presente informe se ha estructurado por áreas funcionales en las que se divide el puerto de la Bahía de Cádiz en el T.M de Cádiz, en el que se analizan los usos portuarios, que corresponden con tráficos y actividades portuarias:

- Comercial mercancías, que este caso, incluye principalmente tráfico de contenedores y roro, y de forma muy discreta, tráficos de granel líquido, granel sólido y mercancía general convencional.
- Comercial construcción y reparación naval
- Comercial pasajeros, que incluye cruceros, *ferries* y tráfico local o de bahía.
- Pesquero (comercialización y polivalente)
- Náutico-deportivo
- Complementario, principalmente logística, almacén y producción y terciario.

Los espacios dedicados al uso interacción-puerto ciudad no son objeto del presente informe, si bien, para el cálculo de la movilidad y el análisis de la saturación de los viales y los medios de transporte terrestre en el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada, se han tenido en cuenta dado que se comparte la misma infraestructura que las citados tráficos y actividades portuarias.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 67/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Para cada una de las áreas funcionales, el análisis se estructura de la siguiente forma:

- Descripción del área
- Resumen de principales actuaciones y objetivos del Plan Especial, para el área en cuestión.
- Usos propuestos en el plan especial: compatibilidad de los usos propuestos con las actividades portuarias que allí se desarrollan.
- Edificabilidad y ocupación propuestos en el Plan Especial, que garanticen el desarrollo del espacio portuario.
- Configuración de los espacios, que garanticen una explotación eficiente del espacio portuario.
- Accesibilidad terrestre, que garantice una eficiente conexión del espacio portuario con los sistemas generales de transporte.

## 14.3 Análisis por áreas

### 14.3.1 Área 1. Terminal de cruceros, instalaciones náutico-deportivos y espacios puerto-ciudad

**Descripción del área**

La conforman los muelles Reina Sofía, Alfonso XIII, Ciudad y Reina Victoria y los espacios terrestres asociados a estos muelles, el dique y el espigón de San Felipe.

Actualmente la mayor parte del área 1 está ocupada por la terminal de contenedores que opera en el muelle Reina Sofía, tráfico que se compatibiliza con el de cruceros (muelle Reina Sofía, Alfonso XIII y Ciudad) y el tráfico de interior de bahía (muelle Reina Victoria).

Esta área incluye también las marinas náutico deportivas de Puerto América y del Real Club Náutico.

**Resumen de principales actuaciones y objetivos del Plan Especial**

En el Área 1 se propone la reordenación de la zona central asociada del muelle Reina Sofia para adecuarse al uso de interacción puerto-ciudad establecido en la DEUP 2019, una vez se produzca el traslado de la actual terminal de contenedores, dando continuidad a la misma con la zona de la punta de San Felipe donde se ubican las instalaciones náutico-deportivas.

Dadas las características del muelle Reina Sofía, actualmente al límite de su capacidad, tanto por línea de atraque como por superficie, se hace necesario el traslado del tráfico de contenedores al muelle de la Galeona (área 5). Para mayor detalle ver la explicación del área 5.

Una gran parte del espacio ocupado por la actual terminal de contenedores se reconvertirá~~n~~ en espacios vinculados a la relación puerto-ciudad e instalaciones de índole más ~~u~~rbano".

Los tráficos y actividades portuarias del área 1 que prevé el Plan Especial, objeto del presente informe, son los ligados al uso portuario comercial pasajeros (en concreto cruceros y tráfico local o de bahía), y la náutico-deportiva.

Dada la singularidad de cada una de estas actividades se realiza el análisis de forma diferenciada:

***Tráfico de cruceros:***

- Una vez se haya producido el traslado de la terminal de contenedores al noroeste de la dársena comercial, en la prolongación del Dique de levante, está previsto que los atraques que concentren las operaciones de tráfico de cruceros sean los muelles Ciudad, Alfonso XIII y Reina Sofía. Los muelles Marqués de Comillas y Libertad quedarán para un uso puntual en los días que se den más de tres atraques simultáneos.

  Se pretende consolidar el tráfico para grandes cruceros, garantizando el atraque de al menos dos buques simultáneos de 360 m de eslora y 6.000 pasajeros en tránsito, en los muelles Alfonso XIII y Reina Sofía.

  Para ello se pretende llevar a cabo la reordenación de la zona donde actualmente se opera el tráfico de cruceros en el Muelle Alfonso XIII, así como la adecuación del Muelle Reina Sofía, actualmente dedicado al tráfico de contenedores, para dedicarla al atraque de cruceros.

  El Plan Especial prevé 3 estaciones marítimas:

  - La recién construida Estación Marítima satélite ubicada en el Muelle Ciudad para atender los cruceros de menor eslora que atracan en dicho muelle.
  - La Estación Marítima actual a la que se hará una renovación total o parcial, manteniendo su ubicación en el muelle Alfonso XIII. Su función es operar los cruceros de mayores esloras que atraquen en la alineación de los muelles Reina Sofía y Alfonso XIII. En caso de que aumente el tráfico de base sería la encargada de operar dicho tráfico.
  - Nueva Estación Marítima, prevista en el extremo norte del muelle Reina Sofia una que permita atender un segundo buque atracado en la alineación de los muelles Reina Sofía y Alfonso XIII.
- Además, se prevé una explanada para el estacionamiento de autocares (excursiones, autobús turístico) y taxis, asociada a las necesidades del tráfico de cruceros, incorporando a su vez, una previsión de reserva para algunas plazas para estacionamiento de turismos de los trabajadores del puerto y las EEMM.
- Por la disposición de los atraques se considera que la mejor opción para ubicar la zona de estacionamiento para vehículos asociados al tráfico de cruceros es la superficie terrestre anexa a los muelles Alfonso XIII y Reina Sofia, entre la actual Estación Marítima (lote 13) y la futura EM satélite (lote 12), tal y como se muestra en el plano de ordenación O2.
- Asimismo, con las actuaciones previstas, se dota de mayor espacio libre en los espacios colindantes a la zona del tráfico de cruceros, potenciando la conexión peatonal de los cruceristas con la Plaza de España.
- En la explanada del Muelle Ciudad se prevé una reordenación, que se destinará, al igual que los Muelles Alfonso XIII y Reina Sofía en su totalidad al tráfico de cruceros. Esta zona, en la que se

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 68/244 |
| --- | --- | --- | --- |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

mantiene la terminal satélite existente, se destina prácticamente en su totalidad a Espacio Libre vinculado directamente con la ciudad y que da continuidad al previsto en la zona del Alfonso XIII, en el que se prevé la posible implantación de pequeñas edificaciones que alberguen usos terciarios y/o dotacionales para dar servicios a los cruceristas y contribuir a la dinamización del ámbito.

***Tráfico local o de bahía***

Con las previsiones del Plan Especial, el tráfico interior de Bahía seguirá operando en el muelle Reina Victoria, atendiendo a sus pasajeros en la Terminal Marítima Metropolitana existente.

***Actividad náutico-deportiva***

Se consolidan las instalaciones de las marinas náutico deportivas y se les dota de edificios con posible oferta de oficinas y actividades comerciales ligadas a la náutico-deportivas, complementando la oferta actual de servicios de la actividad náutico-deportiva.

**Usos propuestos en el plan especial**

Los usos propuestos son los adecuados para permitir y garantizar las actividades y tráficos previstos:

- Portuario comercial pasajeros para la zona de actividad de cruceros (muelles Alfonso XIII, reina Sofia y Ciudad).
- Portuario comercial pasajeros para la zona del tráfico de bahía (muelle reina Victoria)
- Portuario náutico-deportivo para las instalaciones de las marinas náutico-deportivas. Asimismo, a los edificios junto a las marinas náutico-deportivas con posible oferta de oficinas y actividades comerciales ligadas a la náutico-deportiva, se propone el uso portuario complementario terciario.

**Edificabilidad y ocupación propuestos en el Plan Especial**

La edificabilidad propuesta se considera es adecuada: para el desarrollo de los tráficos previstos:

- Tráfico de cruceros: Se propone consolidar la edificabilidad de las dos estaciones marítimas de cruceros existentes, incrementando un 15% en obras interiores a la edificación existente en el caso de la terminal marítima del muelle Alfonso XIII. Asimismo, se permite la construcción de una nueva estación marítima satélite en el muelle Reina Sofía, una vez se libere del tráfico de contenedores.
- Tráfico local o de bahía: Se propone consolidar la Terminal Marítima Metropolitana del muelle Reina Victoria.
- Actividad náutico-deportiva: se consolidan y se permiten realizar pequeñas ampliaciones en las edificaciones de las marinas náutico-deportivas, así como se prevé una rampa para vela ligera. Asimismo, se propone la construcción de diversas edificaciones, que permitirán complementar la oferta comercial y de servicios de las marinas.

**Configuración de los espacios**

- En el apartado anterior se ha tratado las principales actuaciones y objetivos del Plan Especial para los tráficos de cruceros, tráfico local y actividad náutico-deportiva:
    - Cruceros: se prevé la consolidación de las estaciones marítimas y la construcción de una nueva, a una distancia de 25 m del cantil de muelle. Asimismo, se prevé una zona de aparcamiento de autobuses y taxis, junto a los atraques de cruceros y finalmente, se prevé una reordenación de la zona, fomentando la accesibilidad peatonal de los cruceristas hacia la ciudad.
    - Tráfico local o de bahía: se mantiene la configuración actual de la Terminal Marítima Metropolitana del muelle Reina Victoria.
    - Actividad náutico-deportiva: la edificación asociada a la náutica-deportiva se sitúa junto a los atraques y los nuevos edificios de uso terciario están situados en paralelo a la alineación del muelle Reina Sofia, permitiendo un paseo peatonal por el cantil del mismo.

**Accesibilidad terrestre**

- Se prevé que la Avenida Pascual Pery sea una vía con prioridad para el peatón y con un tránsito de vehículos motorizados restringido. El acceso a las marinas deportivas pasará al nuevo vial estructurante.
- La nueva vialidad del Área 1 se resolverá mediante un vial estructurante de doble sentido que dará acceso a las nuevas actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad, así como a las dos marinas deportivas del área. El acceso a la zona de cruceros se mantendrá a través del actual de la plaza de la Hispanidad, con lo que el tráfico de cruceros no afectará al nuevo vial estructurante. Igualmente, el tráfico vinculado a la terminal metropolitana mantendrá su acceso por la plaza Sevilla, con lo que este tráfico no afectará ni al vial estructurante ni a la avenida del puerto.
- Se propone cambiar la sección de la avenida del Descubrimiento para convertirla en un vial de doble sentido que permitirá la entrada y salida de vehículos al Área 1. La avenida del Descubrimiento tendrá el mismo número de vehículos/día y vehículos/hora que el nuevo vial estructurante.
- Asimismo, se prevé la ejecución de un nuevo vial que de servicio al tráfico de cruceros de los muelles Alfonso XII y Reina Sofía, que conecte con el acceso al puerto por la Avenida del Descubrimiento.
- La avenida Nuevo mundo perderá tráfico ya que se estima que la mayor parte del tráfico generado en el Área 1 por las nuevas instalaciones tenga su salida a través de la avenida del Descubrimiento.

### 14.3.2 Área 2. Terminal Ro-Ro/Ro-Pax:

**Descripción del área**

El área 2 corresponde a la Terminal de carga rodada ubicada en el Muelle Marqués de Comillas, Muelle Libertad, Muelle de las Américas y Muelle Diego Fernando Montañés.

La terminal Ro-Ro dispone de un total de cuatro rampas, las dos del muelle Marqués de Comillas tienen 12 metros de ancho y 19 de longitud con una capacidad de 100 toneladas. Las otras dos están en la ampliación del muelle en la nueva terminal concesionada. La superficie total de depósito de mercancías es de 60.000 m2 (parte concesionada y parte del servicio).

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 69/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

El 5 de octubre de 2010 se inauguró la nueva parte de la terminal en la ampliación del Muelle Marqués de Comillas, concesionada a la empresa Terminal de Carga Rodada Canarias, S.A. filial de Acciona – Trasmediterranea hasta julio 2030.

La concesión ocupa 47.805 m2 y tiene dos atraques en el Muelle Marqués de Comillas (400 m) y Muelle de la Libertad (304 m), casi 10 metros de calado, dos rampas fijas y un aparcamiento cerrado para 150 vehículos. Existe un edificio para la Estación Marítima de 400 $m^2$ de superficie edificada.

**Resumen de principales actuaciones del Plan Especial**

El Plan Especial consolida básicamente la ordenación existente de la Terminal Ro-Ro, actualizándola con la ampliación de dicha Terminal y con el nuevo acceso a esta área 2 y a la dársena pesquera (Área 3) y a la zona de construcción reparación de embarcaciones (Área 4).

**Usos propuestos en el plan especial:**

- El uso es portuario comercial mercancías, que incluye el tráfico roro, actividad principal del área.
- Debería incluirse el uso de portuario comercial pasajeros, para el tráfico de pasajeros de línea regular.

**Edificabilidad y ocupación propuesta en el Plan Especial:**

- El Plan Especial permite en la zona edificable Z1 la una ocupación de 17.397 m2 y una edificabilidad total de 17.397 m2, lo que permitiría la construcción de una estación marítima para pasajeros, un aparcamiento en altura con varias pantas, en su caso, así como edificios de apoyo al transporte de mercancías y pasajeros.
- En las parcelas contiguas 16, 17 y 18 se permite una ocupación total de 20.374 m2 y edificabilidad de 40.748 m2.

**Configuración de los espacios**

- El Plan Especial permite la especialización de terminales para tráficos mixtos de pasajeros y carga rodadas, que incluye las atraques y rampas de embarque y desembarque de camiones y vehículos, zonas de estacionamiento y de preembarque, los viales de circulación interior y de acceso al área. Asimismo, tal como se ha dicho se permite la construcción de una estación marítima con mayor capacidad que la actual, así como la construcción de edificios de aparcamientos de vehículos.
- Asimismo, el Plan Especial establece un retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 m que garantiza la zona de maniobras de la terminal ro-ro/ro-pax.

**Accesibilidad terrestre**

- La accesibilidad terrestre a esta área está garantizada por el nuevo acceso por la Av. Astilleros, que a su vez da acceso a la dársena pesquera (área 3) y a la zona de construcción reparación de embarcaciones (Área 4).
- A partir de este acceso se prevén unos viales de conexión, con cuatro carriles (dos por sentido) y dos rotondas de distribución entre las diferentes áreas. Dichos viales estructuran el área 2, delimitando diferentes lotes (lotes 16, 17 y 18), permitiendo una accesibilidad adecuada de todos ellos y a la terminal roro.

### 14.3.3 Área 3. Dársena pesquera:

**Descripción del área**

- Incluye los muelles que conforman la dársena pesquera de las instalaciones del Puerto de Cádiz que son: Muelle G. Fernández Ladreda, el Muelle de la Lonja y el Muelle de Levante. La línea de atraque se destina a las embarcaciones pesqueras, y la superficie anexa a estos muelles y las edificaciones que allí se emplazan acogen las actividades propias del uso pesquero.

**Resumen de principales actuaciones del Plan Especial**

- En la dársena pesquera básicamente se consolida la edificación existente, incorporando ciertos ajustes en la zona pesquera polivalente, para darle mayor flexibilidad para la incorporación de nuevos usos como es el uso de varadero.

**Usos propuestos en el plan especial:**

- El Plan Especial propone el uso de portuario pesquero a las instalaciones de esta área, que se adapta de las actividades que ahí se desarrollan, distinguiendo el uso de comercialización para la zona de la lonja y polivalente para los locales de manipulación de pescado que se encuentran en los muelles Fernández Ladreda y de Levante.
- Asimismo, en el muelle de Levante se considera compatible, supeditado a la tramitación ambiental correspondiente, el uso de Varadero en la zona denominada Z3,
- destinado a la reparación y desguace de buques pesqueros, admitiéndose buques náuticos deportivos y otros buques comerciales.

**Edificabilidad y ocupación propuestos en el Plan Especial:**

- El Plan Especial permite la consolidación del edificio de la lonja e incrementar la superficie edificada en un máximo del 20% en obras interiores a la edificación
- Asimismo, se permite 5.000 m2 de ocupación y una edificabilidad total de 10.000 m2, para las edificaciones de uso polivalente, permitiendo dar cabida a la edificación existente, con un cierto margen de crecimiento.

**Configuración de los espacios**

- La configuración del área respecta las instalaciones actuales dedicadas a la pesca. Respeta por tanto las separaciones actuales. En la Z3, donde se prevé el uso de varadero, se prevé en particular un retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle de 20 metros de zona de maniobra, para garantizar la eficiente operativa.

**Accesibilidad terrestre:**

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 70/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- La accesibilidad terrestre a esta área está garantizada por el citado nuevo acceso por la Av. Astilleros, que a su vez da acceso al área de Terminal Ro-Ro/Ro-Pax (área 3) y a la zona de construcción reparación de embarcaciones (Área 4).

### 14.3.4 Área 4. Zona Reparación y mantenimiento de embarcaciones:

**Descripción del área**

- Incluye las instalaciones actualmente concesionadas a Navantia, especializadas en el mantenimiento y reparación naval, y el conjunto de naves de la calle Levante donde se desarrollan actividades también vinculadas a la reparación naval, a empresas transitarias y a actividades auxiliares de logística.

**Resumen de principales actuaciones del Plan Especial**

- Para las instalaciones de construcción y reparación de embarcaciones, concesionado actualmente a Navantia, se mantiene la ordenación vigente. Se propone la reconfiguración de la manzana de actividades productivas anexa a las instalaciones de Navantia, para mejorar su accesibilidad y regular su ordenación.

**Usos propuestos en el Plan Especial:**

- En la zona ocupada por Navantia se propone el uso portuario comercial construcción y reparación naval, coherentemente con las instalaciones existentes.

- Asimismo, se propone el uso portuario complementario logística, almacenaje y producción para la zona con actividades de empresas vinculadas a reparación naval, empresas transitarias y actividades auxiliares de logística.

- Para el espacio ocupado por los accesos viarios (parte en superficie) y los accesos ferroviarios a la Nueva Terminal de Contenedores, se propone el uso de sistema de comunicaciones y transportes.

**Configuración de los espacios**

- Se mantiene la ordenación vigente en la zona de Navantia.

- Se reorganiza la ordenación de la manzana de actividades productivas anexa a las instalaciones de Navantia, para mejorar su accesibilidad y regular su ordenación.

**Accesibilidad terrestre:**

- La accesibilidad terrestre a esta área está garantizada por el citado nuevo acceso por la Av. Astilleros, que a su vez da acceso a la Terminal Ro-Ro/Ro-Pax (área 2) y la dársena pesquera (Área 3).

- Esta área incluye también los accesos viarios y ferroviarios a la nueva Terminal de Contenedores (área 5).

### 14.3.5 Área 5: Nueva Terminal de Contenedores:

**Descripción del área**

- El área 5 se ubica al noreste de la dársena comercial, en la prolongación del Dique de Levante. Se trata de la Nueva Terminal de Contenedores del Puerto de Cádiz (NTC), actualmente en fase de construcción. En diciembre 2021 la APBC lanzó el *Concurso de selección de oferta para tramitar expediente de concesión administrativa, con destino a la construcción y explotación de las fases 1.2. y 2 de la terminal de contenedores, situada en el muelle de la Galeona de la dársena comercial de Cádiz, zona de Servicio del puerto de la Bahía de Cádiz".*

- Dicha área incluye, además, la ejecución de los accesos terrestres, tanto viarios como ferroviarios, así como una terminal ferroviaria en la parte posterior de la terminal de contenedores, el nuevo Punto de Control Fronterizo (PCF) y otras instalaciones de soporte a la Nueva Terminal de Contenedores.

**Resumen de principales actuaciones del Plan Especial**

- La ordenación de estos nuevos terrenos ganados al mar es uno de los objetivos principales del nuevo Plan Especial.

- El traslado de la terminal de contenedores desde el muelle Reina Sofía permitirá, por un lado, el desarrollo de una moderna terminal capaz de atender hasta buques Post-Panamax, al disponer de una línea de atraque con una profundidad de 16 m, una superficie en su fase final de 38 ha y una línea de atraque de 1.099,95 m.

- Actualmente la terminal de contenedores del muelle Reina Sofía, tiene una superficie de unas 10ha, una línea de atraque de 600 m y con una profundidad limitada, comprendida entre los 10-12 m. A esto, cabe sumar que una parte de la línea de atraque se utiliza actualmente para el tráfico de cruceros (que durante la pandemia del COVID-19 se ha reducido substancialmente pero que se prevé que se retome con fuerza).

- La terminal del muelle Reina Sofía no tiene acceso ferroviario y la terminal ferroviaria de contenedores más cercana es la ubicada en la Ciudad del Transporte de Jerez de la Frontera, a unos 40 km de distancia, por carretera. Asimismo, el acceso viario pasa por la trama urbana de Cádiz generando problemas de congestión y otras externalidades negativas del transporte.

- En lo que respecta al nuevo acceso viario, los terrenos que conectan la NTC con el *hinterland* están ocupados por el Astillero de Navantia. En estas circunstancias, para dotar a la NTC de un acceso de alta capacidad, se ha optado por la construcción de un falso túnel bajo estos terrenos, enlazando la explanada de la NTC con la rotonda situada frente al parque de bomberos (junto a la avenida Astilleros). El acceso ferroviario, de poco más de 1 km de longitud, permite enlazar la NTC con la línea ferroviaria que une las ciudades de Cádiz y Sevilla.

- La mejora de la infraestructura portuaria y sus accesos favorecerá el desarrollo del hinterland del puerto de Cádiz, disminuyendo los costes logísticos, la huella de carbono y contribuyendo a la mejora de la economía regional.

**Usos propuestos en el plan especial:**

- El uso propuesto es Portuario Comercial – Mercancías, coherente con la actividad de la terminal de contenedores, y actividades asociadas al contenedor.

Es copia auténtica de documento electrónico



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 71/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Para el espacio ocupado por los accesos ferroviarios y terminal ferroviaria, se propone el uso de Sistemas de comunicaciones y transporte.

**Edificabilidad y ocupación propuesta en el Plan Especial:**

- Se propone una ocupación de 68.273 m2 y una edificabilidad de 68.273 m2, lo que es suficiente para garantizar las edificaciones de una terminal de contenedores (edificio de oficinas, taller, almacén de consolidación /desconsolidación), así como el edificio del Puesto de Control Fronterizo y edificios complementarios.

**Configuración de los espacios**

- Los espacios se adecúan a una terminal de contenedores, dejando libre una zona de maniobra de 50 m respecto el cantil del muelle. Se ha diseñado una terminal ferroviaria

- en la parte posterior del área, permitiendo una eficiente transferencia entre la terminal portuaria y el modo ferroviario.

- La distribución de las zonas de almacenamiento, viales interiores de distribución, y zonas de edificación vendrá definida en el contrato de concesión cuyo concurso está tramitando actualmente la APBC. Estos espacios vendrán determinados por el modelo operativo del futuro concesionario, por lo que no es posible entrar más en el detalle de su ordenación en el Plan Especial.

**Accesibilidad terrestre:**

- Tal como se ha dicho la accesibilidad terrestre quedará garantizada con el nuevo acceso viario de alta capacidad, y que conectará la Nueva Terminal con la red viaria de alta capacidad, disminuyendo el tráfico de camiones por la trama urbana de Cádiz, respecto la situación actual (muelle Reina Sofía).

- Asimismo, la ejecución de los accesos ferroviarios a la terminal será una mejora substancial respecto la realidad actual en la que no existe acceso ferroviario en el muelle Reina Sofía, ni en sus cercanías.

### 14.3.6 Área 6: Instalaciones Náutico-deportivas de la Barriada de la Paz:

**Descripción del área**

- Ubicada junto el paseo Marítimo de la Bahía, incluye el edificio de la Piscina Municipal del Barrio de Astilleros y los espacios ganados al mar por el área de desembarco del puente de la Constitución de 1812 y las instalaciones del Club Deportivo Viento de Levante, que disponen de su propio dique de abrigo.

**Resumen de principales actuaciones del Plan Especial**

- Para las instalaciones náutico-deportivas de la Barriada de la Paz se prevé consolidar la edificabilidad de las instalaciones existentes.

**Usos propuestos en el plan especial:**

- Los usos propuestos para la marina deportiva es el uso portuario náutico-deportivo, y complementario infraestructuras de protección. El resto son usos de interacción puerto-ciudad.

**Configuración de los espacios**

- Se mantiene la ordenación existente, con la posibilidad de realizar un estudio de detalle sin producir incremento de la edificabilidad.

**Edificabilidad y ocupación propuesta en el Plan Especial:**

- Tal como se ha comentado, se consolida la ocupación y edificabilidad existente de la zona náutico-deportiva.

**Accesibilidad terrestre:**

- La accesibilidad a las instalaciones Viento de Levante en la Barriada de la Paz, queda garantizada a través del acceso actual por la Avenida de la Bahía.

### 14.3.7 Área 7: Instalaciones portuarias de la Zona Franca:

**Descripción del área**

- Instalaciones ubicadas en la parte suroeste del Puerto de la Bahía de Cádiz, en la embocadura de la Bahía junto al puente José León de Carranza. La Zona Franca de Cádiz es un importante centro logístico donde se aplica un régimen aduanero especial.

- Distinguimos la parte Comercial de los muelles de Levante y de Ribera de las instalaciones náutico-deportivas del Club Juan Sebastián el Cano.

**Resumen de principales actuaciones del Plan Especial**

- Básicamente se consolida la ordenación existente, dejando una reserva de edificabilidad para nuevas edificaciones vinculadas a las actividades náutico-deportivas y de equipamientos del ámbito.

**Usos propuestos en el plan especial:**

- Se propone el uso portuario comercial mercancías, a la zona comercial (muelles de Ribera y de Poniente), donde se opera tráfico de mercancía general roro y granel sólido, principalmente.

- Se propone el uso portuario náutico-deportivo a las instalaciones del Puerto deportivo Juan Sebastián el Cano y uso portuario complementario infraestructuras de abrigo para los diques y escolleras de protección.

- Finalmente, para la zona de instalaciones deportivas, se propone el uso de interacción puerto-ciudad (equipamiento).

**Configuración de los espacios**

- El Plan Especial establece un retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle de 20 metros, que permite la carga/descarga de las mercancías que se manipulan en la zona comercial.

Copia auténtica de documento electrónico





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 72/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Se permite la posibilidad de realizar un estudio de detalle de la zona edificable del puerto deportivo Juan Sebastián el Cano, sin producir incremento de la edificabilidad.

**Edificabilidad y ocupación propuestos en el Plan Especial:**

- Para la zona comercial se permite una ocupación de 78.772 m2 y una edificabilidad de 15.754 m2
- Para la zona náutico-deportiva se permite una ocupación de 19.329 m2 y una edificabilidad de 7.732 m2.

**Accesibilidad terrestre:**

- La accesibilidad terrestre al puerto deportivo Juan Sebastian el Cano, queda garantizado a través del acceso actual por la calle Puerto Elcano.
- La accesibilidad terrestre a la zona comercial de la Dársena de la Zona Franca queda garantizada a través de los dos accesos actuales de:
    - Acceso desde el puente José León de Carranza, a través del paso superior antes de su conexión con la C36 y la Avenida Juan Carlos I.
    - Acceso avenida Consejo de Europa, donde es posible acceder a la zona de servicio de la Zona Franca a través del propio recinto fiscal.

### 14.4 Conclusión

A partir de los análisis anteriores se puede afirmar que el Plan Especial del puerto de Cádiz que se propone, no limita la actividad portuaria y permite garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, dando cumplimiento lo regulado por el artículo 56.3 del TRLPEMM y el artículo 19.2 de la LOUA.

## 15 MEDIDAS Y ACTUACIONES PREVISTAS PARA EL FOMENTO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### 15.1 Participación ciudadana en el proceso de integración Puerto-Ciudad anterior al Plan Especial

El proceso de participación ciudadana relativo a la Estrategia de Integración Puerto-Ciudad se inició a partir de la suscripción por parte de la APBC y el Ayuntamiento de Cádiz de los convenios marco y específico firmados el 12 de julio de 2.016. Dichos convenios establecían por un lado, el marco para regular las condiciones de estudio y análisis sobre las actuaciones a realizar en terrenos portuarios para el desarrollo urbanístico, social y económico de la ciudad. Y por otro lado, en concreto en el convenio específico de desarrollo se concretaba el ámbito de actuación sobre los terrenos situados en la interfaz Puerto-Ciudad la Dársena de Cádiz. De esta forma, se acordó proceder a la redacción de los siguientes documentos:

1. Definición del marco estratégico y delimitación del ámbito de actuación.
2. Objetivos y estratégicas específicas, alternativas de uso e intensidad.
3. Evaluación de las alternativas y huella ecológica (DAFO)
4. Diseño del proyecto de regeneración.

Así pues, el trabajo se abordó por tres equipos con ámbitos competenciales diferenciados:

- Equipo de coordinación: técnicos municipales y de la APBC.
- Equipo de especialistas de la UCA: analistas del tejido social y económico de la ciudad se ocupan del diagnóstico, concretándolo en una matriz DAFO, y del proceso participativo de la sociedad gaditana.
- Equipo de expertos de Universidad Politécnica de Madrid: curso de postgrado para analizar propuestas y escenarios posibles en la integración.

**Figura 25: Definición de la estrategia de actuación Puerto-Ciudad en la dársena de Cádiz**




**Fuente: Estrategia de actuación Puerto-Ciudad en la Dársena de Cádiz**

Copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 73/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

La identificación inicial de problemas se realizó a partir de los análisis realizados para la EDUSI 2020 (2016), el Plan Estratégico del Puerto de la Bahía de Cádiz (2015) y las líneas estratégicas contenidas en el Plan General (2012). Este análisis inicial permitió formular por las Administraciones intervinientes los siguientes objetivos de partida:

01. Cádiz ciudad portuaria. Consolidar la vocación portuaria de la ciudad preservando los tráficos portuarios existentes, potenciando el tráfico de cruceros y actividades náutico-deportivas.

02. Revitalizar la ciudad con perspectiva social en especial el ámbito del Casco Antiguo.

03. Regenerar suelos de actividad económica

04. Potenciar el espíritu emprendedor y la creación de nuevas empresas

05. Mejorar las dotaciones de la ciudad

06. Contribuir a resolver problemas habitacionales

07. Completar la conectividad entre zonas de la ciudad

08. Propiciar la movilidad sostenible

09. Fomentar la transición a una economía baja en carbono

010. Contribuir a la conversión de Cádiz en una urbe tecnológicamente avanzada

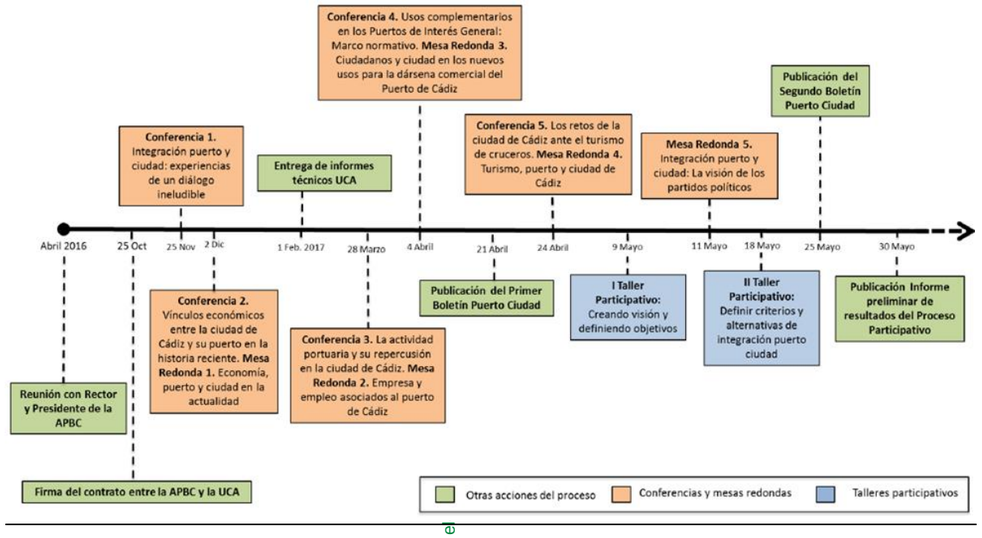
011. Mejorar la integración socioeconómica puerto- ciudad

Partiendo de estos objetivos se realizó un análisis profundo de la estructura urbana respecto a la movilidad y sostenibilidad, el soporte socioeconómico y en última instancia todas las conclusiones se trasladaron a un proceso participativo que planteó alternativas y recomendaciones.

Proceso participativo

Este proceso fue fundamental y se llevó a cabo mediante acciones, talleres y conferencias a lo largo de algo más de un año, como puede observarse en el siguiente gráfico:

**Figura 256: Evolución del proceso de participativo**




**Fuente: Estrategia de actuación Puerto-Ciudad en la Dársena de Cádiz**

Conclusiones del proceso de participación ciudadana

En la elaboración de la Estrategia de Actuación Puerto-Ciudad se desarrollaron dos procesos de participación, uno al inicio y otro casi al final del proceso. En el primer proceso de participación la UCA reunió a entidades y colectivos pertenecientes a distintas categorías seleccionando un máximo de 100 participantes por taller con el siguiente reparto:

- Organizaciones sociales: 25% de los participantes

- Administración pública: 25% de los participantes

- Actividades económicas: 25% de los participantes

- Ciencia y conocimiento: 25% de los participantes

Estos talleres concluyeron con la definición de cinco ~~-m~~odelos puerto-ciudad" que se sometieron a votación en el marco de la participación estructurada antes mencionada. Asimismo, se realizó una opinión valorativa de tres de los modelos de puerto-ciudad, y por último un diagnóstico DAFO/CAME realizado a partir de esa ~~-o~~pinión valorativa".

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 74/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

El segundo proceso de participación fue e positivo sobre los resultados del curso de la UPM –Enfoque sostenible y estratégico de los grandes procesos urbanos: Puerto-Ciudad de Cádiz". La exposición se instaló entre el 3 de mayo y el 3 de junio de 2018 en la Casa de América y mediante paneles en la valla de la dársena de Cádiz, complementándose con una jornada de expertos y la web del proyecto que permitía recabar la opinión de los ciudadanos.

En general el proceso participativo supuso un gran avance en el conocimiento de las necesidades, problemas y oportunidades tanto para el Puerto como para la ciudad de Cádiz. Y en concreto, al ciudadano le permitió conocer las posibilidades de desarrollo de una zona portuaria hasta entonces ignorada, así como, haber podido expresar sus opiniones al respecto.

### 15.2 Fomento de la participación ciudadana en el proceso de aprobación del Plan Especial

En cumplimiento del artículo 19.1ª) en su apartado 4º de la LOUA, en el presente epígrafe se incluyen las medidas y actuaciones previstas para el fomento de la participación ciudadana en el marco del procedimiento de tramitación y aprobación de este Plan Especial.

El artículo 6 de la citada LOUA establece que la ciudadanía y las entidades representativas de sus intereses tienen derecho a participar en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de instrumentos de ordenación y ejecución urbanística en las formas que se habiliten al efecto.

Esta participación queda en su mayor parte definida y condicionada por la transcendencia e implicaciones del instrumento de planeamiento del que se trata, pero no obstante y en todo caso, dicha participación debe al menos quedar garantizada mediante la posibilidad de formular alegaciones, observaciones y propuestas durante el período de información pública al que preceptivamente quede sometido dicho instrumento de planeamiento.

Si bien el ámbito de este Plan Especial aunque afecta a un único municipio, por la relevancia y trascendencia del enclave en la Bahía de Cádiz necesita proponer medidas suficientes de manera que el conjunto de la ciudadanía afectada pueda participar activamente en el procedimiento de elaboración.

Para todo ello, y de manera adicional a las propias medidas de participación pública reguladas en la LOUA, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz prevé:

- La exposición en papel de la documentación del Plan Especial en la sede de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, sita en Plaza de España nº17 en Cádiz, así como, la publicación en la web de dicha Autoridad Portuaria.

- La exposición en papel de la documentación del Plan Especial en el Ayuntamiento de Cádiz, así como, la publicación en la web del mismo.

Por último, indicar que cualquier actuación que se lleve a cabo en este sentido, tendrá en cuenta la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 75/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# NORMAS URBANÍSTICAS

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 76/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## INDICE


TÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES ..... 1
*CAPÍTULO 1. ÁMBITO, OBJETO Y CONTENIDO DEL PLAN ..... 1*
Artículo 1. Objeto ..... 1
Artículo 2. Ámbito ..... 1
Artículo 3. Carácter y vigencia ..... 1
Artículo 4. Revisión del Plan Especial ..... 1
Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial ..... 1
Artículo 6. Contenido del documento ..... 2
*CAPÍTULO 2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN ..... 2*
Artículo 7. Desarrollo del Plan Especial ..... 2
Artículo 8. Proyectos de urbanización ..... 2
Artículo 9. Proyectos de obras ordinarias de urbanización ..... 3
Artículo 10. Proyectos de obras de edificación ..... 3
Artículo 11. Acciones puntuales de reforma y mejora ..... 3
Artículo 12. Medidas medioambientales aplicables ..... 3
TÍTULO 2. RÉGIMEN DEL SUELO Y CONDICIONES GENERALES DE USO Y EDIFICACIÓN ..... 4
*CAPÍTULO 1. RÉGIMEN DEL SUELO ..... 4*
Artículo 13. Régimen del suelo ..... 4
*CAPÍTULO 2. RÉGIMEN DE USOS DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO ..... 5*
Artículo 14. Usos portuarios ..... 5
Artículo 15. Usos cualificados ..... 5
Artículo 16. Adscripción del suelo a los distintos usos cualificados ..... 6
Artículo 17. Condiciones particulares de los usos cualificados ..... 6
Artículo 18. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Mercancías ..... 7
Artículo 19. Condiciones particulares del uso Portuario – Comercial Pasajeros ..... 7
Artículo 20. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Construcción y Reparación Naval ..... 7
Artículo 21. Condiciones particulares del uso Portuario - Pesquero Comercialización ..... 8
Artículo 22. Condiciones particulares del uso Portuario Pesquero-Polivalente ..... 8
Artículo 23. Condiciones particulares del uso Portuario Náutico-Deportivo ..... 8
Artículo 24. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Logística, Almacenaje y Producción ..... 9
Artículo 25. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Terciario ..... 9
Artículo 26. Condiciones particulares del uso Complementario-Infraestructuras de abrigo ..... 9
Artículo 27. Condiciones particulares del uso Interacción puerto-ciudad Actividades Económicas ..... 9
Artículo 28. Condiciones particulares del Uso Equipamiento ..... 10
Artículo 29. Condiciones particulares del uso Espacios libres y zonas verdes ..... 10
Artículo 30. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Red Viaria ..... 11
Artículo 31. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones- Aparcamientos ..... 11
Artículo 32. Dotación de aparcamientos en suelo portuario ..... 11
*CAPÍTULO 3. EDIFICACIONES EXISTENTES ..... 12*
Artículo 33. Régimen de la edificación existente ..... 12
Artículo 34. Edificaciones con protección ..... 12
*CAPÍTULO 4. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN ..... 13*
Artículo 35. Condiciones de la edificación y desarrollo de lotes/zonas edificables con ordenación detallada ..... 13
*CAPÍTULO 5. ACCIONES PUNTUALES ..... 22*
Artículo 36. Acciones puntuales de Reforma /Mejora ..... 22
Artículo 37. Normativa Ambiental ..... 23
RESUMEN DE LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS EN LOTES Y ZONAS ..... 24


## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

| Siglas | Nombre |
|---|---|
| APBC | Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz |
| BIC | Bien de Interés Cultural |
| BOE | Boletín Oficial del Estado |
| BOJA | Boletín Oficial de la Junta de Andalucía |
| DAE | Declaración Ambiental Estratégica |
| DEUP | Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios |
| LOUA | Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía |
| PGOU | Plan General de Ordenación Urbana |
| POTA | Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía |
| TRLPEMM | Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante |
| UTE | Unión Temporal de Empresas |


Es copia auténtica de





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 77/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# TÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

## CAPÍTULO 1. ÁMBITO, OBJETO Y CONTENIDO DEL PLAN

### Artículo 1. Objeto

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz, incluidos en el término municipal de Cádiz, que tiene la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM), y asimismo conforme a la legislación urbanística vigente.
2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación estatal y autonómica aplicable, así como, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
3. El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Cádiz y en coherencia con los condicionantes establecidos en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y de acuerdo con lo dispuesto en los preceptos y disposiciones de la Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas, así como a la Ley 2/2013, de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; y a su reglamento de ejecución y desarrollo (Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre).

### Artículo 2. Ámbito

Su ámbito espacial se circunscribe al espacio definido por el límite de la zona de servicio del término municipal de Cádiz, establecido en la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Cádiz, aprobada por Orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019.

### Artículo 3. Carácter y vigencia

1. Con arreglo al contenido de la legislación urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan Especial es público, ejecutivo y de obligado cumplimiento.
2. El Plan Especial tiene vigencia indefinida, sin perjuicio de su eventual modificación o revisión.

### Artículo 4. Revisión del Plan Especial

1. Se entiende por revisión del Plan Especial la adopción de nuevos criterios respecto la estructura general o a la calificación del suelo.
2. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.
3. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:
   - **a.** Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.
   - **b.** Cuando se modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.
   - **c.** Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

### Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial

1. Se entiende por modificación del Plan Especial la alteración de algún o algunos de los elementos o determinaciones concretas que las integran y que pueda realizarse sin contemplar la globalidad del Plan, por no afectar aspectos sustanciales que configuran las características básicas de la ordenación y aunque dicha alteración suponga cambios aislados en la calificación del suelo.

   La afectación de nuevos suelos a la zona de servicio del puerto implicará la adecuación del Plan Especial. Esta adecuación tendrá carácter de modificación puntual del Plan Especial, por lo que se redactará y tramitará siguiendo el procedimiento establecido.
2. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 78/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**a.** Los ajustes en los límites de ubicación de volumetría específica que define el Plan Especial.

**b.** La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc., en aplicación del art. 58 de la TRLPEMM, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del plan.

**c.** La modificación de la delimitación del recinto de acceso restringido y los puntos de control de acceso.

### Artículo 6. Contenido del documento

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

**a.** Memoria: sintetiza el análisis y diagnóstico de la situación actual del puerto y que explicación de la ordenación propuesta.

**b.** Normas Urbanísticas: regulan las condiciones de implantación de los distintos usos y, en si caso, de los edificios y construcciones que los albergan.

**c.** Planos de Información: muestran gráficamente la situación actual del puerto.

**d.** Planos de Ordenación: expresan gráficamente las determinaciones sustantivas de la ordenación establecida, en especial el régimen de uso y edificación de las distintas áreas en que se divide la instalación portuaria, siendo complementarios de las Normas Urbanísticas.

**e.** Estudio económico-financiero: incluye la determinación, inventario y valoración económica de las inversiones previstas en el Plan Especial y propuesta de asignación de inversiones a los agentes implicados.

**f.** Informe de Sostenibilidad Económica: analiza la viabilidad económica de la propuesta y su desarrollo previsto.

**g.** Estudio Evaluación de la Movilidad Generada: evalúa la propuesta desde vertiente de la movilidad.

**h.** Resumen ejecutivo: es la síntesis de los elementos más relevantes de la propuesta.

**i.** Estudio Ambiental Estratégico: describe y evalúa los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan.

**j.** Otros Estudios Complementarios.

2. Si bien el contenido normativo del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Ordenación y las Normas Urbanísticas los documentos que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.
3. El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.
4. Las Normas Urbanísticas se interpretarán atendiendo a su contenido y con sujeción a los objetivos y finalidades expresados en la memoria. En caso de discrepancia entre los documentos gráficos, tendrá primacía el de escala más precisa, salvo que del texto se desprendiera la interpretación contraria. En el supuesto de falta de coincidencia entre la documentación escrita y la gráfica tendrá prevalencia la escrita, salvo que de la gráfica se desprenda la evidencia de error en la escrita. En caso de contradicción entre diferentes tipos de documentos escritos del Plan Especial tendrá prevalencia el específico sobre el general.

## CAPÍTULO 2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN

### Artículo 7. Desarrollo del Plan Especial

1. En desarrollo y ejecución de las determinaciones del presente Plan Especial, o para precisar su contenido, se realizarán mediante:

**a.** Proyectos de Urbanización

**b.** Proyecto de Obras

**c.** Acciones puntuales de reforma o mejora

### Artículo 8. Proyectos de urbanización

1. Los Proyectos de Urbanización son proyectos generales que tienen por objeto la definición y desarrollo técnico de las infraestructuras principales previstas en el Plan Especial (viarios estructurantes, redes generales de infraestructuras relativas a abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, alumbrado público, etc.…).
2. Los Proyectos de Urbanización se tramitarán y aprobarán de acuerdo a lo previsto en la legislación urbanística y sectorial vigente.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 79/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

3. Los proyectos de urbanización deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y en la Declaración Ambiental Estratégica (DAE). Se tendrán en cuenta medidas tanto de integración general relacionada para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

## Artículo 9. Proyectos de obras ordinarias de urbanización

1. Con independencia de los Proyectos de Urbanización, podrán redactarse y aprobarse Proyectos de Obras Ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de infraestructuras secundarias (viario secundario y redes no principales de infraestructura), pudiendo referirse a obras parciales desarrollados sobre ámbitos concretos.

1. Los proyectos de obras ordinarias de urbanización deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y en la Declaración Ambiental Estratégica (DAE). Se tendrán en cuenta medidas tanto de integración general relacionada para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos u obras.

## Artículo 10. Proyectos de obras de edificación

1. La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

2. Los proyectos de edificación y construcción deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y en la Declaración Ambiental Estratégica (DAE). Se tendrán en cuenta medidas tanto de integración general relacionada para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos de edificación y construcción.

## Artículo 11. Acciones puntuales de reforma y mejora

El Plan Especial incluye acciones puntuales mediante las que se establecen las determinaciones de programación y ejecución de aquellas actuaciones de reforma / mejora a llevar a cabo sobre edificaciones y/o construcciones existentes en el ámbito del Plan Especial consideradas como necesarias para el correcto desarrollo de la ordenación propuesta. Estas acciones se encuentran recogidas en el artículo 36. Acciones puntuales de Reforma /Mejora de estas normas.

## Artículo 12. Medidas medioambientales aplicables

Se recogen a continuación las medidas medioambientales correctoras y protectoras aplicables a las obras nuevas y, en la medida de lo posible a las existentes, dentro del ámbito del Plan Especial, a fin de minimizar el consumo de recursos y reducir los efectos ambientales negativos.

**Medidas encaminadas a disminuir en general la afección sobre el Ciclo del Agua y en particular a reducir el consumo de Agua y aumentar la eficiencia en el uso de los Recursos Hídricos:**

- Al objeto de minimizar el gasto de agua, los instrumentos de ejecución del planeamiento contemplarán para los puntos de consumo mecanismos adecuados para permitir el máximo ahorro del fluido.

- Se maximizará la superficie de parques y jardines con mínimas exigencias de agua y, caso de que fuera necesario, con sistemas de riego de alto rendimiento. Para ello, las especies utilizadas en la jardinería deberán estar adaptadas al clima mediterráneo.

**Medidas encaminadas a ordenar la Gestión de los Residuos Sólidos:**

- Se proveerá de espacios suficientes para la dotación de contenedores de residuos orgánicos, papel, vidrio, envases.

- El instrumento de ejecución de actuaciones, si fuera de aplicación, deberá incorporar información sobre el sistema de recogida de residuos sólidos los cuales han de ampliarse para la totalidad de los terrenos a urbanizar, así como su inclusión en el sistema de gestión de los residuos sólidos urbanos.

- Mediante la normativa del Plan Puntual se facilitará la consecución de los objetivos del Plan Director de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como del Plan Director Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos y el Plan Director Provincial de Gestión de Escombros y Restos de Obras.

**Medidas relacionadas con la Movilidad Funcional:**

- En relación con la Movilidad Sostenible, se recomienda el fomento del transporte público como modo preferente para el acceso al ámbito del Plan Especial, aumentando la accesibilidad y disminuyendo las necesidades de desplazamiento.

- Se promoverá el desarrollo de sistemas de movilidad por medio de transporte no motorizado, fomentando el transporte público y los modos de transporte sostenibles no motorizados en detrimento del transporte privado motorizado, mediante la promoción y

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 80/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

activación de planes y actuaciones de movilidad y transporte sostenibles y el establecimiento de las condiciones que favorezcan el uso del transporte público y de la bicicleta.

**Medidas específicas relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático:**

- Para reducir la emisión de gases de efecto invernadero es importante adecuar las nuevas zonas verdes que se creen y la remodelación de las ya existentes, con vegetación propia de la zona, con alta capacidad secuestradora de CO2 y bajo consumo de agua.
- Los proyectos establecerán medidas y líneas de actuación para mejorar el balance ecológico de las edificaciones, tanto en la fase de diseño (orientación, aislamiento, instalaciones), como en la construcción (materiales utilizados, minimización de residuos...) mediante la intensificación de los programas de ahorro energético y la incorporación de energías renovables y no contaminantes y fomentando las edificaciones bioclimáticas.
- El diseño de las futuras edificaciones se realizará, en la medida de lo posible, según los principios de la arquitectura bioclimática y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas de la zona.
- El diseño de dichas edificaciones tendrá en consideración lo establecido en el Plan Andaluz de Acción por el Clima, realizándose según los principios de la arquitectura bioclimática, de manera que el diseño de los mismos favorezca la eficiencia desde el punto de vista energético y utilizando, en la medida de lo posible, fuentes de energías renovables.
- En el alumbrado público se utilizarán lámparas y luminarias de máxima eficiencia energética y lumínica, y se diseñarán siguiendo criterios de ahorro energético. Implantación de sistemas automáticos de regulación de la intensidad lumínica.
- Las instalaciones dispondrán de aislamientos adecuados a la limitación de la demanda energética necesaria para alcanzar el bienestar térmico en función del clima local, del uso previsto y del régimen de verano e invierno.
- Se mejorará la gestión del ciclo del agua, dirigiéndolo a la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas y la reutilización de aguas residuales.
- Se procurarán establecer medidas de reducción de residuos urbanos y control y gestión de los residuos peligrosos.
- Promover la accesibilidad del transporte público en los grandes centros de trabajo y equipamientos públicos.
- El suministro de energía se realizará por medio de tecnologías de combustión más eficientes, con mejores rendimientos energéticos, puede colaboren en la reducción de emisiones de CO2.
- En relación a la prevención de inundaciones, el Puerto de Cádiz deberá definir las intervenciones necesarias para mejorar la adaptación de las zonas de riesgo de inundación, tomando en consideración la ejecución de proyectos demostrativos y la adopción de soluciones basadas en la naturaleza.
- En el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras el transporte se implantarán medidas para la prevención de los impactos del cambio climático, propiciando la puesta en marcha de proyectos demostrativos y la adopción de soluciones basadas en la naturaleza.
- El Plan Especial deberá poner en marcha un Plan de Acción para el control y la reducción de los gases fluorados.
- En relación con la contaminación lumínica, el aumento de la luminosidad del cielo nocturno (el resplandor nocturno de la atmósfera) es la consecuencia más conocida de entre los muchos efectos que produce. Por otro lado, la luz difundida por la atmósfera causa también otros perjuicios al medio pues ilumina el suelo de modo no despreciable en la vecindad de áreas urbanas, provocando un efecto importante en la luminosidad ambiental percibida por los animales en sus hábitats naturales, originalmente oscuros. En este sentido, será de obligado cumplimiento las disposiciones establecidas en el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.
- Con objeto de reducir las emisiones de CO2 y otros gases de efecto invernadero asociados al sector servicios en los usos comerciales se fomentará el comercio responsable, de productos locales de kilómetro cero y en el que dé cabida a la economía circular de los productos y la reducción de los residuos.
- De cara a la dotación de recursos energéticos para el ámbito del Plan Especial se tendrá en consideración la información de los resultados de los escenarios locales de cambio climático en el análisis sobre la evolución de la demanda energética en la CCAA Andaluza.

Copia auténtica electrónica de documento electrónico

# TÍTULO 2. RÉGIMEN DEL SUELO Y CONDICIONES GENERALES DE USO Y EDIFICACIÓN

## CAPÍTULO 1. RÉGIMEN DEL SUELO

### Artículo 13. Régimen del suelo



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 81/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

El Plan Especial asigna la ordenación completa al Sistema General Portuario integrado por la totalidad del suelo de la Zona de Servicio Terrestre definida por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, aprobada por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio.

## CAPÍTULO 2. RÉGIMEN DE USOS DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO

### Artículo 14. Usos portuarios

1. El Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente adscribe la totalidad del ámbito a Sistema General Portuario, en aplicación del artículo 56.1 TRLPMM, asignándole el uso característico de Instalaciones Portuarias.
2. Conforme al art. 3.7.14 del vigente Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz el uso de Instalaciones Portuarias engloba las instalaciones en edificios o al aire libre que hacen posible el funcionamiento del puerto. El régimen de dicho uso queda regulado según el art. 72 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en los términos definidos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, aprobada por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, que considera los siguientes usos:

   a. **Uso portuario comercial**, que engloba los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios, el tráfico de pasajeros y el avituallamiento y reparación de buques.

   b. **Uso portuario pesquero**, que incluye la manipulación de pesca y su comercialización.

   c. **Uso portuario náutico-deportivo**, que engloba los relacionados con la navegación recreativa o deportiva y los servicios de apoyo a la misma.

   d. **Uso complementario o auxiliar,** al que se adscriben los suelos portuarios no incluidos en el resto de la zonificación portuaria.

   e. **Uso interacción Puerto Ciudad,** actividades comerciales no estrictamente portuarias, equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, etc. Desarrollados en aquellos terrenos que no reúnen las características naturales de bienes de dominio público marítimo terrestre definidos en el art. 3 de la Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas, y que por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios han quedado en desuso o han perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.

   f. **Usos mixtos**, entendidos como un espacio que puede albergar actividades de diferente naturaleza.

### Artículo 15. Usos cualificados

1. Los usos cualificados son aquellos usos que se asignan a las distintas zonas en las que divide la zona de servicio del puerto.
2. El presente Plan Especial considera los siguientes usos cualificados:

   **Uso Portuario – Comercial**, que se subdivide en:

   - **Mercancías**, que incluye las actividades de manipulación y almacenamiento de mercancía general, contenerizada o no, tanto de manipulación rodada (roro) como vertical (lolo), los graneles sólidos y líquidos, y los muelles no especializados en tráficos específicos, que son utilizados indistintamente en función de la demanda. Expresamente incluyen las actividades complementarias para el desarrollo de dichos tráficos.
   - **Pasajeros**, que incluye los tráficos de personas y medios de transporte en régimen de crucero turístico y el transporte de viajeros en régimen de línea regular, tanto de navegación interior como de cabotaje, exterior e internacional. Comprende los usos implantados sobre la zona delimitada en los planos de Ordenación correspondiente, que deberá contemplar un ancho mínimo de 25 m desde el cantil del muelle como zona de maniobras, e incluye expresamente las terminales y actividades complementarias que en ella se desarrollan.
   - **Construcción y Reparación naval**, que incluye las actividades industriales de construcción y reparación naval, de construcción off –shore de plataformas petrolíferas y otras grandes infraestructuras transportadas por mar. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

   **Uso Portuario - Pesquero,** que se subdivide en:

   - **Comercialización**, que comprende la venta, distribución y manipulación de pesca fresca. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.
   - **Polivalente,** que incluye las restantes actividades vinculadas con el sector pesquero. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

   **Uso Portuario - Náutico Deportivo,** que incluye las actividades de atraque, mantenimiento y avituallamiento de embarcaciones destinadas a la práctica de la náutica-recreativa. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

Este documento es copia auténtica del documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 82/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

**Uso Portuario - Complementario,** que se subdivide en:

- **Logística, almacenaje y producción,** que incluye las actividades de almacenamiento y distribución de mercancías, las actividades industriales, las actividades terciarias al servicio del almacenaje y distribución y aquellas otras actividades complementarias de las anteriores o al servicio de las instalaciones portuarias.
- **Terciario,** que incluye las oficinas tanto de las administraciones públicas como de la iniciativa privada destinadas a servicios a los usuarios y empresas del puerto, además de actividades comerciales cuyas localizaciones en el puerto estén justificadas conforme al art. 72 TRLPEMM.
- **Infraestructuras de abrigo,** que engloba los elementos cuya función es servir de abrigo o defensa a la actividad portuaria frente a la acción del mar.

**Uso Interacción Puerto-Ciudad,** que se subdivide en:

- **Actividades Económicas,** todos los usos incluidos en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 4. Condiciones particulares del uso de Actividades Económicas, correspondientes a: Industrial (categorías de industria de servicios y artesanía), Servicios Terciarios, Comercial (categoría pequeño y mediano comercio) y Hospedaje (categoría de hotelero). Si bien, este último será un uso excepcional y siempre condicionado al cumplimiento de lo regulado en el artículo 72.4 de la TRLPEMM

**Uso de Equipamiento,** espacios que sirven para proveer a las personas las prestaciones sociales que posibilitan su desarrollo y bienestar entre ellas: usos dotacionales, Administración pública, Infraestructuras y servicios urbanos y servicios de la Defensa según se contempla en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 6. Condiciones particulares del uso de Equipamiento**.**

**Uso de Espacios libres y zonas verdes,** corresponde a los espacios no edificados destinados al ocio y esparcimiento de la población y a la mejora de las condiciones ambientales y estéticas de la zona portuaria, recogidas en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 5 de Condiciones particulares del uso de Espacios libres y Zonas verdes.

**Transporte y Comunicaciones,** que comprende las infraestructuras, edificios e instalaciones al servicio de la movilidad de las personas, mercancías y vehículos. Se pormenoriza en: red viaria, red ferroviaria e instalaciones del transporte, según se establece en el PGOU, en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones.

3. Al margen de los usos definidos en este apartado, se podrán ubicar en toda la zona de servicio del puerto instalaciones para su organización técnica, lo que incluye tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades que se desarrollan en el puerto y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

## Artículo 16. Adscripción del suelo a los distintos usos cualificados

1. Los usos que el Plan Especial asigna al conjunto del puerto se recogen en los Planos de Ordenación correspondientes.
2. La edificabilidad se establece:
   a. Delimitando **lotes edificables adscritos a un uso** específico que establecen la superficie de suelo sobre la que se permite la construcción de edificaciones siempre que cumplan el resto de determinaciones del plan y en los que se concretan las condiciones de edificación de forma individualizada.
   b. Por **zonas adscritas a un uso** específico que establecen la superficie de suelo que se rige por unas mismas condiciones de edificación. La edificabilidad se expresa en valor absoluto o en coeficiente de edificabilidad sin precisar la ubicación de la edificación. En estas zonas la Autoridad Portuaria deberá llevar el control de la edificabilidad consumida total al objeto de garantizar que no se supere la edificabilidad máxima de la misma cuando se soliciten nuevas licencias de edificación.
3. Asimismo, se identifica la edificación existente cuya ubicación y parámetros urbanísticos actuales (edificabilidad, ocupación y altura) el Plan Especial propone consolidar.
4. Las zonas de uso homogéneo podrán variar sus límites y superficie hasta un máximo del 5% de la superficie total de la zona de servicio terrestre del puerto correspondiente, sin que ello suponga incremento de la superficie edificable asignada por el Plan Especial.
5. Podrán implantarse en el espacio portuario usos y actividades no previstas, siempre que tengan carácter provisional y desmontable.

## Artículo 17. Condiciones particulares de los usos cualificados

1. Se denominan Condiciones particulares de los usos cualificados al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada uso cualificado, delimitados en los Planos de Ordenación correspondientes.
2. Las Condiciones particulares se configuran mediante la asignación de las siguientes condiciones urbanísticas:

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 83/244 |
| --- | --- | --- | --- |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se establecen los usos compatibles con el dominante y los prohibidos. La superficie total de los usos compatibles en una parcela, lote o zona no podrá rebasar el 49 % de la superficie del uso dominante.

**b. Condiciones de edificación:**

Definen los parámetros urbanísticos de ocupación máxima, edificabilidad, altura máxima y número de plantas. También, puede contener determinaciones sobre la tipología edificatoria y las condiciones estéticas de la edificación permitida en el área. Pueden establecer condiciones básicas referentes a condiciones funcionales y/o paisajísticas, como la permeabilidad visual y condiciones de paso que deberá respetar la nueva edificación.

**c. Condiciones de desarrollo:**

Se definen los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas.

## Artículo 18. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Mercancías

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran usos compatibles con el dominante:

- En las áreas 2 y 5 (Dársena de Cádiz) : los usos Portuario-Comercial Pasajeros y Portuario-Comercial Construcción y Reparación naval.
- En el área 7 (Zona Franca): el uso Portuario-Comercial Construcción y Reparación naval.

Asimismo, en todas las áreas son compatibles las actividades de almacenaje, oficinas, talleres, restauración y servicios de la Autoridad Portuaria o de concesionarios.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y lotes edificables, diferenciando los siguientes ámbitos:

- Terminal Ro-Ro en el muelle Marques de Comillas y su ampliación, en el muelle Libertad y en el muelle de las Américas (área 2): zona edificable Z1
- Parcelas junto a la Terminal Ro-Ro (área 2), en la parte interior de la explanada: lotes edificables 16 , 17 y 18.

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

## Artículo 19. Condiciones particulares del uso Portuario – Comercial Pasajeros

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran usos compatibles con el dominante el uso Complementario Terciario, el uso de Transporte y Comunicaciones, así como, el Uso de Espacios Libres.

Asimismo, son compatibles las actividades de servicios de la Autoridad Portuaria o de concesionarios.

**b. Condiciones de edificación:**

Los lotes edificables asignados en este bloque están destinados a las distintas Estaciones Marítimas del puerto (existentes y propuestas), todas ellas ubicadas en el área 1. Las condiciones de edificación se establecen para cada uno de estos lotes edificables:

- Estación Marítima satélite propuesta en el muelle Reina Sofia: lote edificable 12
- Actual Estación Marítima en el muelle Alfonso XIII: lote edificable 13
- Estación Marítima satélite en el muelle Ciudad: lote 14
- Terminal Marítima Metropolitana en el muelle Reina Victoria: lote 15

Las zonas no remitidas a lotes serán no edificables.

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en los lotes edificables correspondientes.

## Artículo 20. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Construcción y Reparación Naval

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran usos compatibles con el dominante los usos Portuario - Comercial Mercancías y Portuario - Comercial Pasajeros.

En el ámbito de la concesión de NAVANTIA SA SME se consideran usos compatibles con el dominante el uso portuario - complementario– Terciario, siempre que esté directamente vinculado al funcionamiento del Sistema General Portuario.

**b. Condiciones de edificación:**

Esta copia auténtica es un documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 84/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zona, que en este caso es única: zona edificable Z-4. Este ámbito engloba todas las instalaciones actualmente concesionadas a NAVANTIA SA SME, (área 4).

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en la zona edificable Z-4.

## Artículo 21. Condiciones particulares del uso Portuario - Pesquero Comercialización

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran usos compatibles con el dominante los usos:

- Portuario - Pesquero Polivalente.
- Portuario - Complementario Logística, almacenaje y producción.
- Portuario - Complementario Terciario.

Asimismo, son compatibles las actividades de servicios de la Autoridad Portuaria o de concesionarios, así como el uso de hostelería y comercio minorista.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por lote edificable, que en este caso es único: lote edificable 23, que corresponde a las instalaciones de la lonja (área 3).

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en el lote edificable 23.

## Artículo 22. Condiciones particulares del uso Portuario Pesquero-Polivalente

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran usos compatibles con el dominante los usos:

- Portuario - Pesquero Comercialización.
- Portuaio - Complementario Logística, almacenaje y producción.
- Portuario - Complementario Terciario.
- Portuario Comercial Mercancías (Lotes 19 y 20).

Asimismo, son admisibles las actividades de servicios de la Autoridad Portuaria o de concesionarios.

En el muelle de Levante se considera compatible, supeditado a la tramitación ambiental correspondiente, el uso de Varadero en la zona denominada Z-3, destinada a la reparación y desguace de buques pesqueros, admitiéndose buques náuticos deportivos y otros buques comerciales.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y lotes edificables, diferenciando los siguientes ámbitos:

- Naves del muelle de Levante: zona edificable Z-3 y lotes edificables 23, 24, 25 y 26.
- Naves del muelle G. Fernandez Ladreda: lotes edificables 19 y 20.

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

## Artículo 23. Condiciones particulares del uso Portuario Náutico-Deportivo

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se considera compatible con el dominante el uso Portuario Complementario Terciario, según lo establecido en el TRLPEMM.

Asimismo, son compatibles con el dominante las actividades de almacenaje, oficinas, talleres, restauración vinculados con el Uso Náutico-Deportivo y servicios de la Autoridad Portuaria o de concesionarios.

En el ámbito de las instalaciones del Club Náutico de Cádiz y Puerto América, con carácter vinculante se deberá disponer un paseo peatonal público, que discurra por el borde de dichas instalaciones, de manera que se garantice la conexión entre los espacios libres ubicados al final del Muelle Reina Sofía y los espacios libres de la Punta de San Felipe.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación se establecen en los distintos lotes y zonas edificables de cada ámbito:

- Club Náutico Puerto América (área 1): tres lotes edificables (lotes 1, 2 y 3) integrados en el paseo peatonal que discurre por el borde del cantil.
- Club Náutico de Cádiz (área 1): Zona edificable Z-7 que engloba todas las instalaciones náutico-deportivas del club.
- Club Náutico Viento de Levante (área 6): Zona edificable Z-8 que engloba todas las instalaciones náutico-deportivas del club.

Copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 85/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Club Náutico Elcano: Zona edificable Z-10, que engloba todas las instalaciones náutico-deportivas del club.

**c. Condiciones de desarrollo:** las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

## Artículo 24. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Logística, Almacenaje y Producción

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran compatibles con el dominante las actividades terciarias, comerciales y dotacionales, vinculados a la actividad portuaria.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zona, que en este caso es única: zona edificable Z-5. El ámbito incluido en esta zona incluye la manzana de actividades productivas de la calle levante (área 4).

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en la zona edificable Z-5.

## Artículo 25. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Terciario

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran compatibles con el dominante las actividades comerciales, tanto de pequeño como de mediano comercio, hostelería, recreativas, oficinas y dotacionales.

Asimismo, se considerará compatible con el dominante el Uso de Espacios Libres y Zonas Verdes.

En las zonas con uso global portuario-complementario - terciario que no se corresponda con un lote edificable, se permitirá la implantación de aparcamientos al servicio del personal de la autoridad portuaria y de aquellos vehículos que presten servicio a los pasajeros de los cruceros.

En la zona de Uso Portuario Complementario Terciario, que discurre paralelo al Muelle Sofía y Alfonso XIII, se establece con carácter vinculante la creación de un paseo peatonal público que permita la conexión entre los espacios libres del Muelle Ciudad y el espacio libre ubicado al final del Muelle Reina Sofía.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y/o lotes edificables diferenciando los siguientes ámbitos:

- Edificación en el Paseo náutico deportivo frente a las instalaciones de los clubs náuticos Puerto América y Náutico de Cádiz (área 1): cuatro lotes edificables (lotes 4,5 6 y 7) integrados en el paseo peatonal que discurre por el borde del cantil.
- Edificación en el muelle Reina Sofia entre la actual Estación Maritima y la satélite prevista (área 1): lote edificable 11.
- Edificio existente de oficinas de la APBC (área 1): lote edificable 28.
- Edificios administrativos en plaza Sevilla (área 1): Z-15.
- Edificio Antigua Cofradía de pescadores del Puerto y edificio de conservación y policía portuaria (área 2): lotes edificables 21 y 22.

**c. Condiciones de desarrollo**

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Es copia auténtica de documento electrónico

## Artículo 26. Condiciones particulares del uso Complementario-Infraestructuras de abrigo

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran compatibles con el dominante el uso de Espacios libres y zonas verdes, así como, la instalación de elementos específicos de infraestructuras.

**b. Condiciones de edificación:**

No se consideran zonas edificables.

## Artículo 27. Condiciones particulares del uso Interacción puerto-ciudad Actividades Económicas

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se permiten todos los usos incluidos en el PGOU en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 4.Condiciones particulares del uso de Actividades Económicas, correspondientes a: Industrial (categorías de industria de servicios y artesanía), Servicios Terciarios, Comercial (categoría pequeño y mediano comercio) y Hospedaje (categoría de hotelero), si bien, este último será un uso excepcional y siempre condicionado al cumplimiento de lo regulado en el artículo 72.4 de la TRLPEMM



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 86/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Se consideran compatibles el Uso de Equipamiento y el Uso de Espacios Libres y Zonas Verdes

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y lotes edificables diferenciando los siguientes ámbitos:

- Zona de Ocio actual de la Punta de San Felipe y el actual emplazamiento del edificio Ciudad del Mar (área 1): lotes edificables 8 y 10
- Manzanas edificables en la explanada del muelle Reina Sofia (área 1): Z-11,Z-12, Z-13 y Z-14

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

## Artículo 28. Condiciones particulares del Uso Equipamiento

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran compatibles con el dominante el uso Espacios libres y zonas verdes.

**b. Condiciones de edificación:**

- Se consolida la edificabilidad de la piscina Astilleros (área 6)
- Se consolida la edificabilidad existente de las instalaciones deportivas Elcano, permitiendo su ampliación hasta alcanzar una superficie de 2.592 $m^2$ construidos (área 7)
- Se remite para nuevos equipamientos a las condiciones de edificación con carácter general de equipamientos del PGOU.
- En los extremos de la pastilla de aparcamiento se disponen sendas parcelas irregulares destinadas a albergar infraestructuras y servicios generales necesarios para el funcionamiento de la zona (subestación eléctrica, sistemas de saneamiento y depuración/tratamiento de aguas…). Estas parcelas deberán tener un diseño singular que permita resolver la diferencia de cota y la conexión del Paseo Pascual Pery con el resto del ámbito, de manera que permitan ocultar las infraestructuras que alberguen.
- Los edificios e instalaciones precisas para las infraestructuras y servicios urbanos, se regirán por lo dispuesto en la legislación sectorial y por las condiciones establecidas con anterioridad.

**c. Condiciones de desarrollo**

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Los proyectos de ejecución que afecten a infraestructuras, deberán redactarse en colaboración con las instituciones gestoras y compañías concesionarias.

## Artículo 29. Condiciones particulares del uso Espacios libres y zonas verdes

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Son compatibles con el dominante con carácter permanente:

- Equipamiento en su clase de deportivo, cuando se trate de instalaciones para deporte no reglado, sin requerimientos dimensionales o reglamentarios y equipamineto cultural.
- Estacionamiento público.

Se consideran compatibles con carácter temporal o provisional los siguientes usos:

- Terciario recreativo, en su categoría de hostelería.
- Comercial, en su categoría de pequeño comercio en quiosco destinado a la expedición de prensa, chucherías, bebidas o helados.

Se permite, además, con carácter temporal o provisional, la celebración de eventos al aire libre, para lo que se podrán disponer de instalaciones desmontables. No obstante, se permite la instalación de ciertos elementos permanentes que presten servicio a la celebración de eventos que, siendo compatible con la utilización del espacio libre por el público en general, no ocupen una superficie superior al 5% del Espacio Libre correspondiente.

En la zona del Paseo del Almirante Pascual Pery se dispondrá una zona ajardinada central lineal de anchura no inferior a 12 metros.

En el Espacio Libre situado en la punta de San Felipe y en los paseos náutico deportivo y Paseo del Almirante Pascual Pery será compatible, para el acceso y servicio a las instalaciones que se implanten, el trazado de un viario de servicio de paso restringido de vehículos. Dicho viario se desarrollará mediante plataforma compartida con peatones con limitación de velocidad máxima 20 Km/h. Se contempla al mismo tiempo la posibilidad de disponer de zonas de aparcamiento en superficie integrado en el Espacio Libre situado en la Punta de San Felipe con una ocupación máxima del 5% de su superficie.

Del mismo modo, el Espacio Libre vinculado a los muelles Ciudad y Alfonso XIII deberá prever puntualmente el paso de vehículos de servicio a los cruceros (camiones de abastecimiento, autobuses, taxis, etc...). Asimismo, se permite con carácter general la circulación de vehículos de servicio de la policía portuaria.

Es copia auténtica de su documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 87/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**b. Condiciones de edificación:**

- Las superficies ocupadas sobre rasante por usos compatibles no supondrán más del 25% de la superficie del Espacio Libre.
- Los edificios destinados a albergar usos de carácter permanente cumplirán las siguientes condiciones:
  - Superficie < 200 m²
  - Altura máxima: Una planta y 4 metros a cornisa.
- Las construcciones destinadas a hostelería cumplirán las siguientes condiciones:
  - Ocupación < 5% de la superficie del Espacio Libre.
  - Superficie edificada < 250 m².
  - Altura máxima: Una planta y 4 metros a cornisa.
  - Contar con conexión a las redes generales de abastecimiento de agua y evacuación de aguas residuales y disponer de aseos públicos.
- Los quioscos destinados a la venta de chucherías, bebidas o helados cumplirán las siguientes condiciones:
  - Ser fácilmente desmontables y estar construidas con materiales acordes con el carácter del espacio en el que se ubican.
  - No rebasar 10 m² de superficie construida ni una altura de cornisa superior a 3,5 metros.
- Los estacionamientos públicos bajo rasante cumplirán las condiciones establecidas en las N.N.U.U. del Plan General Vigente.

## Artículo 30. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Red Viaria

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Las establece en el PGOU, en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones, Sección primera. Condiciones particulares del uso de Red Viaria.

**b. Condiciones de edificación:**

No se consideran zonas edificables.

**c. Condiciones de desarrollo:**

1. La urbanización y mantenimiento del viario interior del Sistema General Portuario es competencia de la Autoridad Portuaria (en función de los acuerdos y convenios suscritos con otras Entidades y/u Organismos).
2. La jerarquía viaria, mediante la cual se definen los viarios estructurantes de primer orden, los viarios de segundo orden y los de carácter indicativo, así como las secciones de los mismos, se recoge en los planos de ordenación correspondientes de infraestructura viario.
3. La definición o modificación del trazado del viario no vinculante o de la situación de las playas y bandas de aparcamiento requerirá el oportuno proyecto de urbanización o de obras.

## Artículo 31. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Aparcamientos

**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Las establece en el PGOU, en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones, Sección cuarta. Condiciones particulares de las Instalaciones de transporte, Subsección tercera. Condiciones particulares del uso de aparcamiento.

**b. Condiciones de edificación:**

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por lote edificable, que en este caso es único: lote edificable 9, que corresponde al futuro aparcamiento que aprovecha la diferencia de cota entre el paseo Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofía (área 1).

**c. Condiciones de desarrollo:**

Las establecidas en el lote edificable 9.

## Artículo 32. Dotación de aparcamientos en suelo portuario

1. Resultado del Estudio de Evaluación de la Movilidad generada, documento que forma parte del presente Plan Especial, se ha estimado la dotación necesaria de aparcamientos para cada área funcional, que se recoge en las siguientes tablas:

**a.** Demanda de plazas de aparcamiento de vehículos ligeros (incluye turismos y motocicletas)

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 88/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Demanda plazas de aparcamiento de vehículos ligeros | |
|---|---|
| **Área** | **demanda prevista** |
| Área 1 | 2.372 |
| Área 2 | 0 |
| Área 3 | 344 |
| Área 4 | 475 |
| Área 5 | 0 |
| Área 6 | 304 |
| Área 7 | 148 |
| **Total** | **3.642** |

**b.** Demanda de plazas de carga y descarga

| Demanda plazas de carga y descarga | |
|---|---|
| **Área** | **demanda prevista** |
| Área 1 | 0 |
| Área 2 | 0 |
| Área 3 | 45 |
| Área 4 | 124 |
| Área 5 | 0 |
| Área 6 | 0 |
| Área 7 | 0 |
| **Total** | **169** |

**c.** Demanda de plazas de bicicleta

| Demanda plazas de aparcamiento de bicicletas | |
|---|---|
| **Área** | **demanda prevista** |
| Área 1 | 708 |
| Área 2 | 0 |
| Área 3 | 112 |
| Área 4 | 20 |
| Área 5 | 0 |
| Área 6 | 10 |
| Área 7 | 10 |
| **Total** | **859** |

**d.** Para el correspondiente al tráfico comercial (pasajeros y mercancías) se asume que la zona de estacionamiento queda resuelta dentro de las zonas de uso portuario próximas a las terminales.

## CAPÍTULO 3. EDIFICACIONES EXISTENTES

### Artículo 33. Régimen de la edificación existente

1. La edificabilidad consumida por las edificaciones existentes que estén conforme a este Plan Especial computará íntegramente en el cálculo de la superficie edificable de cada lote o zona del puerto correspondiente.
2. Aquellas edificaciones que no resulten conformes a las determinaciones establecidas en el presente Plan Especial se considerarán en situación de fuera de ordenación.
3. Las edificaciones en situación de fuera de ordenación se encontrarán en régimen transitorio, no pudiendo realizarse en ella otras obras que las de mantenimiento o, en su caso, las correspondientes al otorgamiento de ampliación de plazo regulado en el art. 82 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Finalizada la concesión y/o la concesión ampliada habrán perdido su eficacia. Las nuevas concesiones que se otorguen en su caso deberán adecuarse al planeamiento vigente.
4. Las situaciones fuera de ordenación se determinarán según lo establecido en el apartado b) del artículo 34 de la LOUA y su disposición adicional primera, según se recoge en el artículo 1.3.19 del PGOU vigente.

Es copia auténtica de documento electrónico

### Artículo 34. Edificaciones con protección

1. Existen dos edificios dentro de la zona de servicio del puerto que disponen de protección mediante la inclusión de los mismos en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico del PGOU. Estos edificios son:
   **a.** Ciudad del Mar[1] : El Plan General incluye a este edificio en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico, con sujeción al Título 4 de las Normas Urbanísticas que regula la Protección del Patrimonio, y así, se recoge en la ficha del Catálogo ACR-03-3262370 como arquitectura civil recreativa grado de protección 3 como Bien de Interés Ambiental

1. Actualmente se está tramitando la modificación puntual del PGOU para la descatalogación de la edificación y su exclusión del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz y, por consiguiente, del Catálogo del PGOU de Cádiz.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 89/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**a.** Estación Marítima: El Plan General incluye a este edificio en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico, con sujeción al Título 4 de las Normas Urbanísticas que regula la Protección del Patrimonio y así se recoge en la ficha del Catálogo ACT3-00-3262301 Arquitectura civil del transporte grado de protección 3 como Bien de Interés Ambiental.

## CAPÍTULO 4. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

### Artículo 35. Condiciones de la edificación y desarrollo de lotes/zonas edificables con ordenación detallada

1. El Plan Especial define zonas y lotes edificables a los que se asigna de forma individualizada superficie edificable, ocupación y altura, regulando sus condiciones de implantación mediante áreas de movimiento de la edificación.

**a.** El cambio de posición de los lotes edificables, el trasvase de superficie edificable entre las áreas de movimiento de una misma zona de uso cualificado homogéneo, y la alteración del sólido capaz requerirá la previa redacción de un Estudio de Detalle, que dispondrá los volúmenes atendiendo a la edificación colindante y al impacto visual que produzcan en su entorno.

**b.** La edificación no podrá exceder sobre rasante el sólido capaz definido por el área de movimiento, la altura en plantas y metros, y la ocupación establecidos de forma individualizada para cada uno de los lotes. La altura podrá superarse con elementos de instalaciones y comunicaciones verticales.

**c. Se establecen las siguientes condiciones de edificación y desarrollo según Lotes:**

**LOTE 1** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie del Lote: 519 $m^2$
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 2** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie del Lote: 411 $m^2$
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 3** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie del Lote: 117 $m^2$
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Condiciones de desarrollo: Se consolida la edificación existente.

**LOTE 4** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 896 $m^2$
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 5** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 485 $m^2$

Documento electrónico es copia auténtica de su original



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 90/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 6** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 485 $m^2$
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 7** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 485 $m^2$
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 8** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas-Hospedaje en su categoria de Hotelero
- Superficie del Lote: 9.318 $m^2$
- Ocupación: 70%
- Altura máxima: IV + Ático (21 metros).
- Edificabilidad: 1,985 $m^2/m^2$

**LOTE 9** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas / Transporte y Comunicaciones Aparcamiento
- Superficie del Lote: 12.646 $m^2$
- Ocupación: 100% en niveles I y II (desde la cota del cantil del muelle Reina Sofía) y 70% en nivel III (sobre el Paseo Pascual Pery).
- Altura máxima: III plantas desde la cota del cantil del muelle Reina Sofía, con una elevación máxima de una planta (4 metros) sobre la cota del Paseo Pascual Pery Junquera.
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificable destinado a aparcamiento ubicado en la zona de contacto entre la actual terminal de contenedores y el Paseo Pascual Pery Junquera, cuya configuración deberá resolver la diferencia de cota existente estableciendo conexiones transversales entre ambas zonas. El nivel superior se destinará, al menos en el frente de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, al uso de actividades recreativas de restauración, hosteleras y comerciales y objeto de evitar la formación de pantallas arquitectónicas conforme a lo dispuesto en el Artículo 30 de la Ley de Costas, se establece una separación mínima entre cuerpos edificados de 12 m. La disposición de la edificación sobre rasante del paseo Pascual Pery deberá garantizar la permeabilidad peatonal transversal en varios puntos entre dicho espacio libre y las zonas Z-12, Z-13 y Z-14.

**LOTE 10** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas (Actividades Recreativas, Restauración, Hosteleras y Comerciales)
- Superficie del Lote: 2.508 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: La consolidada sobre las rasantes existentes. Sobre al paseo superior existente se permitirá la construcción de módulos de servicio de los locales del nivel inferior y de conexión vertical con éstos, así como veladores que presten servicio a dichos locales, con una altura máxima de 4 metros y una ocupación máxima del 25% de la superficie del espacio libre correspondiente al paseo peatonal superior.
- Edificabilidad: 1,25 $m^2/m^2$
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 91/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Condiciones de desarrollo: Lote edificable incluido en la Actuación Puntual de Reforma y Renovación nº1. Se contempla la reforma de la edificación existente, incluyendo la demolición de elementos añadidos en la zona de encuentro con el Paseo Pascual Pery Junquera y la nueva configuración de la edificación en esta zona, en la cual podrán alterase los límites del lote con un incremento máximo del 5% de su superficie sobre rasante, manteniendo la ocupación existente bajo rasante.

**LOTE 11** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 2.700 $m^2$
- Ocupación: 75%.
- Altura máxima: Una planta (4 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Condiciones de desarrollo: Se evitará la formación de pantallas hacia el muelle, para lo cual la edificación que se desarrolle sobre el lote deberá contar contemplar la creación de un frente discontinuo favoreciendo la permeabilidad hacia la zona de servicio, asi como permitir la conexión peatonal entre ésta y la zona situada en el frente de la zona Z-11.

**LOTE 12** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 1.004 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: Una planta (5 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificable destinado a la construcción de una terminal satélite de pasajeros. El diseño de la edifiación resultante deberá tener en cuenta la conexión del lote con el espacio libre situado en su frente y su relación con el lote nº11.

**LOTE 13** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 2.716 $m^2$
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada. Se permite no obstante incrementar la superficie edificada en un máximo del 15% en obras interiores a la edificación existente.
- Separación a límite de lote: La existente.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificado correspondiente a terminal de pasajeros, donde se ubica la estación marítima en uso. Parte del lote edificado se encuentra incluido en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico, Subcatálogo de Edificaciones Protegidas, Categoría de Arquietctura Civil Grado 3. Se contemplan obras de reforma/renovación de la edificación existente, teniendo en cuenta las condiciones derivadas de la protección que ostenta conforme a lo establecido en el PGOU vigente.

**LOTE 14** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 432 $m^2$
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificado correspondiente a terminal de pasajeros existente. Se contempla la reforma de la edificación existente para su integración en el cerramiento de delimitación de la zona de servicio del puerto.

**LOTE 15** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 1.066 $m^2$
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 92/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**LOTE 16** (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie del Lote: 10.337 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 17** (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie del Lote: 5.779 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 18** (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie del Lote: 5.779 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 19** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 3.396 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 20** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 4.975 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 21** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 1.303 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 22** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 1.519 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 23** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Comercialización
- Superficie del Lote: 16.660 $m^2$
- Ocupación: La consolidada.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 93/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada. Se permite no obstante Se permite no obstante incrmentar la superficie edificada en un máximo del 20% en obras interiores a la edificación existente.
- Separación a límite de lote: Existente.

**LOTE 24** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 1.507 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 25** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 1.507 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 26** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 993 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 27** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 993 $m^2$
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: II plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

**LOTE 28** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 1.091 $m^2$
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada.
- Separación a límite de lote: Existente.

**LOTE 29** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Equipamiento
- Superficie del Lote: 2.255 m2
- Ocupación: 65%.
- Altura máxima: Una planta (4,5 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (9 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura.
- Condiciones de desarrollo: Se evitará la formación de pantallas hacia el muelle, para lo cual la edificación que se desarrolle sobre el lote deberá contemplar la creación de un frente discontinuo favoreciendo la permeabilidad hacia la dársena, con una separación mínima entre cuerpos edificados de 20 m. El espacio libre de edificación resultante dentro del área de movimiento definida tendrá carácter de espacio libre público.

**d. Se establecen las siguientes condiciones de edificación y desarrollo según Zonas con Ordenación Detallada:**

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 94/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**ZONA 1** (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie: 86.987 $m^2$
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 $m^2/m^2$ sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 5 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

**ZONA 2** (área 5) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie: 341.367 $m^2$
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 $m^2/m^2$ sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 5 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 50 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

**ZONA 3** (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie: 20.815 $m^2$
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 $m^2/m^2$ sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 10 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle:20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

**ZONA 4** (área 4) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Construcción y Reparación Naval
- Superficie: 304.656 $m^2$
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: II plantas (20 metros a coronación). Esta altura podrá ser superada por instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 $m^2/m^2$ sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a límite de lote: 10 metros
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 10 metros.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

**ZONA 5** (área 4) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Logística, Almacenaje y Producción
- Superficie: 10.847 $m^2$
- Ocupación Máxima: 100% (siempre que se garanticen las condiciones de ventilación e iluminación adecuadas según uso).
- Altura máxima: 2 planta y 9 metros, pudiendo ser superada por elementos de instalaciones.
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación adosada.
- Altura: 2 planta y 9 metros, pudiendo ser superada por elementos de instalaciones.
- Separación a límite de lote: Alineada a límites.
- Condiciones de desarrollo:

Los edificios existentes a la entrada en vigor del presente Plan Especial, únicamente podrán ser objeto de obras de conservación y/o nueva inversión en los términos previstos en el art. 82 del TRLPEMM, hasta la extinción de la concesión o concesión prorrogada.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 95/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Los edificios de nueva planta podrán acometer su ejecución mediante proyecto unitario sobre toda la manzana o previa parcelación de la misma con las siguientes condiciones:

- Parcela mínima: 250 m².
- Frente mínimo parcela: 15 metros.

**ZONA 6** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 5.248 $m^2$
- Ocupación Máxima: 40% sobre zona
- Altura máxima: Para la edificación existente la consolidada. Para las nuevas edificaciones I planta, permitiéndose una segunda planta con una ocupación máxima del 20% sobre la planta inferior y una altura máxima total de 8 metros a coronación. Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad Máxima: 0,45 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a límite de lote: para las edificaciones existentes la consolidada. Para las nuevas edificaciones las definidas en el proyecto o Estudio de Detalle correspondiente
- Separación entre edificios: para las nuevas edificaciones las definidas en el proyecto o Estudio de Detalle correspondiente
- Condiciones de desarrollo:
  - Los proyectos que desarrollen las nuevas construcciones deberán definir la ordenación de los nuevos volúmenes, alineaciones y rasantes. En todo caso, podrá instarse a la tramitación de un Estudio de Detalle.
  - Mediante la redacción de un Estudio de Detalle cabrá reordenar la superficie edificable conjunta sin que se produzca incremento de la misma ni se interrumpan las vistas desde el muelle hacia la dársena.

**ZONA 7** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 1.703 $m^2$
- Edificabilidad Máxima: No edificable.
- Condiciones de desarrollo: Ámbito no edificable conformado por la rampa para vela ligera y su entorno inmediato.

**ZONA 8** (área 6) (Barriada de la Paz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 1.832 $m^2$
- Ocupación Máxima: La consolidada por la edificación existente.
- Altura máxima: La consolidada por la edificación existente (una planta).
- Edificabilidad Máxima: La consolidada por la edificación existente.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a límite de lote: La consolidada por la edificación existente.
- Separación entre edificios: -
- Condiciones de desarrollo:
  - Mediante la redacción de un Estudio de Detalle cabrá reordenar la superficie edificable conjunta sin que se produzca incremento de la misma ni se interrumpan las vistas desde el muelle hacia la dársena.

**ZONA 09** (área 7) (Zona Franca)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie: 78.772 $m^2$
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 $m^2/m^2$ sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 5 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

**ZONA 10** (área 7) (Zona Franca)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 19.329 $m^2$

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 96/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Ocupación Máxima: 20% sobre zona
- Altura máxima: Para la edificación existente la consolidada. Para las nuevas edificaciones II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad Máxima: 0,40 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a límite de lote: Para las edificaciones existentes la consolidada. Para las nuevas edificaciones las definidas en el proyecto o Estudio de Detalle correpondiente
- Separación entre edificios: Para las nuevas edificaciones las definidas en el proyecto o Estudio de Detalle correpondiente
- Condiciones de desarrollo:
    - Los proyectos que desarrollen las nuevas construcciones deberán definir la ordenación de los nuevos volúmenes, alineaciones y rasantes. Las nuevas edificaciones se ubicarán en la zona situada entre el conjunto edificado existente y la parcela destinada a Equipamiento Deportivo.En todo caso, podrá instarse a la tramitación de un Estudio de Detalle.
    - Mediante la redacción de un Estudio de Detalle cabrá reordenar la superficie edificable conjunta sin que se produzca incremento de la misma ni se interrumpan las vistas desde el muelle hacia la dársena.

**Zona 11** (área 1) ( Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad - Actividades Económicas
- Superficie: 19.837,29 m2
- Parcela mínima: 2.500 m2
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: III plantas (12 metros).
- Ocupación máxima: 60% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
    - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual al menos el 30% deberá ser ajardinado.
    - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
    - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
    - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

**Zona 12** (área 1) (Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad - Actividades Económicas
- Superficie: 21.209,25 m2
- Parcela mínima: 2.500 m2
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: V plantas (20 metros).
- Ocupación máxima: 40% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
    - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
    - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
    - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
    - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

**Zona 13** (área 1) ( Dársena de Cádiz):

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 97/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad - Actividades Económicas
- Superficie: 26.582,67 m2
- Parcela mínima: 2.500 m2
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: V plantas (20 metros).
- Ocupación máxima: 40% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
  - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
  - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
  - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
  - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

**Zona 14** (área 1) (Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad - Actividades Económicas
- Superficie: 15.382,02 m2
- Parcela mínima: 2.500 m2
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: V plantas (20 metros).
- Ocupación máxima: 40% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
  - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
  - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
  - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
  - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

**Zona 15** (área 1 Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie: 5.102,75 m2
- Parcela mínima: 1.500 m2
- Ocupación Máxima: 60% sobre parcela neta
- Altura máxima: III plantas (12 metros).
- Edificabilidad Máxima: 1,80 m²/m² parcela neta.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
  - El desarrollo de esta zona deberá tener en cuenta la ordenación definitiva resultante en el ámbito de la Plaza de Sevilla. La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
  - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
  - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
  - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 98/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Se deberá garantizar la conexión peatonal entre el espacio libre situado en el frente de la estación de transporte marítimo metropolitano y la Plaza de Sevilla.

## CAPÍTULO 5. ACCIONES PUNTUALES

### Artículo 36. Acciones puntuales de Reforma /Mejora

1. El Plan Especial incluye acciones puntuales mediante las que se establecen las determinaciones de programación y ejecución de aquellas actuaciones de reforma / mejora a llevar a cabo sobre edificaciones y/o construcciones existentes en el ámbito del Plan Especial consideradas como necesarias para el correcto desarrollo de la ordenación propuesta.
2. Se establecen las siguientes Acciones Puntuales de Reforma / Mejora:

**APR 1** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Ámbito:

Acción puntual de Reforma / Mejora incluida en su totalidad en el ámbito del Plan Especial, adscrito conforme al Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente, al Sistema General Portuario.

El ámbito de la actuación, recogido en los planos de ordenación correspondientes, comprende el conjunto edificado ubicado entre el lienzo de muralla y el inicio del Paseo Pascual Pery Junquera, destinado a locales de ocio, y su entorno inmediato, así como el paseo peatonal superior existente sobre el mismo.

- Características:

Conjunto edificado destinado a locales de ocio con paseo peatonal superior en mal estado de conservación debido al vandalismo, conectado con paseo sobre muralla. Cuenta con gran cantidad elementos añadidos en el extremo de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, que desvirtúan las características paisajísticas del entorno y limitan la perspectiva visual desde dicho Paseo hacia el recinto amurallado del Casco Histórico.

- Datos generales
  - Origen: Actuación Aislada
  - Tipo de acción: Reforma / mejora
  - Clase de suelo: SG Portuario
  - Régimen del suelo: Sistema General
  - Uso global: Instalaciones Portuarias
  - Uso pormenorizado: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas / Espacios Libres y Zonas Verdes.
- Objeto
  - Eliminar el bloque edificado en desuso situado entre el lienzo amurallado y los locales de ocio existentes, así como la reordenación de la zona, con el fin de abrir la perspectiva de la muralla y mejorar las condiciones de acceso al paseo superior y al litoral en esa zona.
  - Construcción de nueva pasarela que permita la continuidad del paseo superior con el paseo que discurre sobre la muralla.
  - Eliminación de añadidos en el extremo de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera y reordenación de la zona, con el fin de abrir la perspectiva hacia la Alameda y el recinto amurallado del Casco Histórico desde el Paseo Pascual Pery Junquera y resolver adecuadamente dicha zona de encuentro.
  - Reforma / Mejora del conjunto edificado existente, incluido el paseo superior (ver condiciones de Lote 10).
- Acciones previas:

Eliminación de cuerpos añadidos existentes en extremo de contacto con Paseo Pascual Pery Junquera.

- Programación:

Cuatrienio 1 (excepto para las acciones puntual de Reforma / Mejora correspondiente al extremo de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, que se llevarán a cabo una vez finalizada la concesión vigente).

- Gestión:

Ejecución Directa a llevar a cabo por Autoridad Portuaria, previa redacción del correspondiente Proyecto de urbanización y/o de obra.

**APR 2** (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Ámbito:

Acción puntual de Reforma / Mejora incluida en su totalidad en el ámbito del Plan Especial, adscrito conforme al Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente, al Sistema General Portuario.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 99/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

El ámbito de la actuación, recogido en los planos de ordenación correspondientes, comprende el intradós del dique/muro de protección situado entre el final del Paseo Pascual Pery Junquera y la Punta de San Felipe, así como el paseo peatonal superior existente. Incluye el local destinado a hostelería ubicado en el extremo del dique de la Punta de San Felipe.

- Características:

Infraestructura de protección portuaria con paseo peatonal superior conectado con Paseo Pascual Pery Junquera. En el externo del dique de la Punta de San Felipe existe un local destinado a hostelería con instalaciones precarias.

- Datos generales:
  - Origen: Actuación Aislada
  - Tipo de acción: Reforma / mejora
  - Clase de suelo: SG Portuario
  - Régimen del suelo: Sistema General
  - Uso global: Instalaciones Portuarias
  - Uso pormenorizado: Portuario Infraestructura./ Espacio Libre
- Objeto:
  - Integrar el intradós del dique/muro de protección en el espacio libre peatonal mediante una actuación singular, estableciendo una adecuada con dicho espacio libre y mejorando al mismo tiempo las condiciones de acceso al paseo peatonal superior.
  - Mejora del paseo peatonal superior.
  - Eliminar (una vez finalizada la concesión) el local de hostelería existente en el extremo del dique de la Punta de San Felipe anexo al dique de protección, retirando elementos añadidos y recuperando la configuración original del intradós del dique de protección, que quedará integrado en el espacio libre previsto en la zona.
- Programación:

Cuatrienio 2.

- Gestión:

Ejecución Directa a llevar a cabo por Autoridad Portuaria, previa redacción del correspondiente Proyecto.

## Artículo 37. Normativa Ambiental

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental, que de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en los artículos 62,63 y 64 del Real Decreto Legislación 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, así como a la Ley 2/2013, de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; y a su reglamento de ejecución y desarrollo (Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre), en su caso a la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integral de la Calidad Ambiental, de la Comunidad Autonómica de Andalucía (Ley GICA); Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (GICA); a la Ley 3/2015, de 29 de diciembre, en cuanto al procedimiento para la evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico; y en general cualquier otra norma medioambiental que resulte de aplicación por razón de la materia.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 100/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Es copia auténtica de documento electrónico

## RESUMEN DE LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS EN LOTES Y ZONAS



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 101/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Tabla 1: Resumen de la ordenación del Plan Especial del puerto de Cádiz

| RESUMEN DE LA ORDENACIÓN PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **LOTE** | **USO** | **SUP ($m^2$)** | **OCUP. (%)** | **ALTURA** | **EDIFICABILIDAD** | **EDIF TOTAL ($m^2$)** |
| 1 | PORT. NÁUTICO-DEP. | 519 | 100 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 778 |
| 2 | PORT. NÁUTICO-DEP. | 411 | 100 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 616 |
| 3 | PORT. NÁUTICO-DEP. | 117 | 100 | I | Ocupación x Altura | 117 |
| 4 | PORT.COMP. TERC | 896 | 100 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 1344 |
| 5 | PORT.COMP. TERC | 485 | 100 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 727 |
| 6 | PORT.COMP. TERC | 485 | 100 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 727 |
| 7 | PORT.COMP. TERC | 485 | 100 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 727 |
| 8 | INTERACC. PUERTO-CIUDAD ATC. ECON. | 9.318 | 70 | IV + ático | 1,985 m²/m² | 18.496 |
| 9 | TRANSPORTE Y COMUNICACIONES - APARCAMIENTO / INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 12.646 | 100 Nivel 1<br>100 Nivel 2<br>70 Nivel 3 | III | Ocupación x Altura | 34.144 |
| 10 | INTERACC. PUERTO-CIUDAD ATC. ECON. | 2.508 | 100 | I | 1,25 m²/m² | 3.135 |
| 11 | PORT. COMP. TERC. | 2.700 | 75 | I | Ocupación x Altura | 2.025 |
| 12 | PORTUARIO PASAJEROS | 1.004 | 100 | I | Ocupación x Altura | 1.004 |
| 13 | PORTUARIO PASAJEROS | 2.716 | 100 | Consolidada | - | Consolidada 4.852<br>Se admite incrementar la superficie edificada un máx. del 15% en obras interiores a la edificación existente. |
| 14 | PORTUARIO PASAJEROS | 432 | 100 | I | Consolidada | 432 |
| 15 | PORTUARIO PASAJEROS | 1.066 | 100 | I | Consolidada | 1.066 |
| 16 | PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS | 10.337 | 100 | II | Ocupación x Altura | 20.674 |
| 17 | PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS | 4.258 | 100 | II | Ocupación x Altura | 8.516 |
| 18 | PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS | 5.779 | 100 | II | Ocupación x Altura | 11.558 |
| 19 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 3.396 | 100 | II | Ocupación x Altura | 6.792 |
| 20 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 4.975 | 100 | II | Ocupación x Altura | 9.950 |
| 21 | PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCIARIO | 1.303 | 100 | II | Ocupación x Altura | 2.606 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 102/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| RESUMEN DE LA ORDENACIÓN PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **LOTE** | **USO** | **SUP ($m^2$)** | **OCUP. (%)** | **ALTURA** | **EDIFICABILIDAD** | **EDIF TOTAL ($m^2$)** |
| 22 | PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCIARIO | 1.519 | 100 | II | Ocupación x Altura | 3.038 |
| 23 | PORTUARIO PESQUERO COMERCIALIZACIÒN | 16.660 | Consolidada | Consolidada | - | Consolidada<br>Se admite incrementar la superficie edificada en un máximo del 20% en obras interiores a la edificación existente. |
| 24 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 1.507 | 100 | II | Ocupación x Altura | 3.014 |
| 25 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 1.507 | 100 | II | Ocupación x Altura | 3.014 |
| 26 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 993 | 100 | II | Ocupación x Altura | 1.986 |
| 27 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 993 | 100 | II | Ocupación x Altura | 1.986 |
| 28 | PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCIARIO | 1.091 | Consolidada | Consolidada | Consolidada | 2.844 |
| 29 | EQUIPAMIENTO | 2.255 | 65 | I<br>Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja | Ocupación x Altura | 2.198 |
| **ZONA** | **USO** | **SUP ($m^2$)** | **OCUP. (%)** | **ALTURA** | **EDIF** | **EDIF TOTAL ($m^2$)** |
| Z-1 | PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS | 86.987 | 20 | II | 0,20 m²/m² | 17.397 |
| Z-2 | PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS | 341.367 | 20 | II | 0,20 m²/m² | 68.273 |
| Z-3 | PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE | 20.815 | 20 | II | 0,20 m²/m² | 4.163 |
| Z-4 | PORTUARIO COMERCIAL CONST/REP NAVAL | 304.656 | 20 | II | 0,20 m²/m² | 60.931 |
| Z-5 | PORTUARIO COMPLEMENTARIO LOG/ALM/PROD | 10.847 | 100 | II | 1,25 m²/m² | 13.559 |
| Z-6 | PORTUARIO NAÚTICO-DEP. | 5.248 | 40 | Consolidada<br>Ampliaciones: I<br>(Se permitirá una segunda planta en ampliaciones con una ocupación máxima del 20% sobre la planta baja | 0,45 m²/m² | 2.362 (Consolidada 1.670) |
| Z-7 | PORTUARIO NAÚTICO-DEP. | 1.703 | - | - | - | - |
| Z-8 | PORTUARIO NAÚTICO-DEP. | 1.832 | Consolidada | Consolidada | - | Consolidada (365) |
| Z-9 | PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS | 78.772 | 20 | II | 0,20 m²/m² | 15.754 |
| Z-10 | PORTUARIO NAÚTICO-DEP. | 19.329 | 20 | Consolidada<br>Ampliaciones: II | 0,40 m²/m² | 7.732 |
| Z-11 | INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 19.837,29 | 60 | III (12 metros) | 1,25 m²/m² | 24.796,61 |
| Z-12 | INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 21.209,25 | 40 | V (20 metros) | 1,25 m²/m² | 26.511,56 |
| Z-13 | INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 26.582,67 | 40 | V (20 metros) | 1,25 m²/m² | 33.228,34 |
| Z-14 | INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 15.382,02 | 40 | V (20 metros) | 1,25 m²/m² | 19.227,52 |
| Z-15 | PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCIARIO | 5.102,75 | 60 | III (12 metros) | 1,80 m2/m2 | 9.184,95 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 103/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# PLANOS

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Es copia auténtica de documento electrónico

## PLANOS DE INFORMACIÓN



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 105/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Es copia auténtica de documento electrónico

## ÍNDICE PLANOS DE INFORMACIÓN

I.1.- INFORMACIÓN. SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS.

I.2.1.- INFORMACIÓN. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS I.

I.2.2.- INFORMACIÓN. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS II.

I.3.1.- INFORMACIÓN. PLAN ESPECIAL 2004 I.

I.3.2.- INFORMACIÓN. PLAN ESPECIAL 2004 II.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 106/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |




AMBITOS PLAN ESPECIAL
SUP. TOTAL= 1.424.867,98 m²

1 DÁRSENA DE CÁDIZ
S= 1.249.499,29 m²

2 BARRIADA LA PAZ
S= 21.406,57 m²

3 ZONA FRANCA
S= 153.962,12 m²

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ, BDA. DE LA PAZ Y ZONA FRANCA.

INFORMACIÓN. SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS.

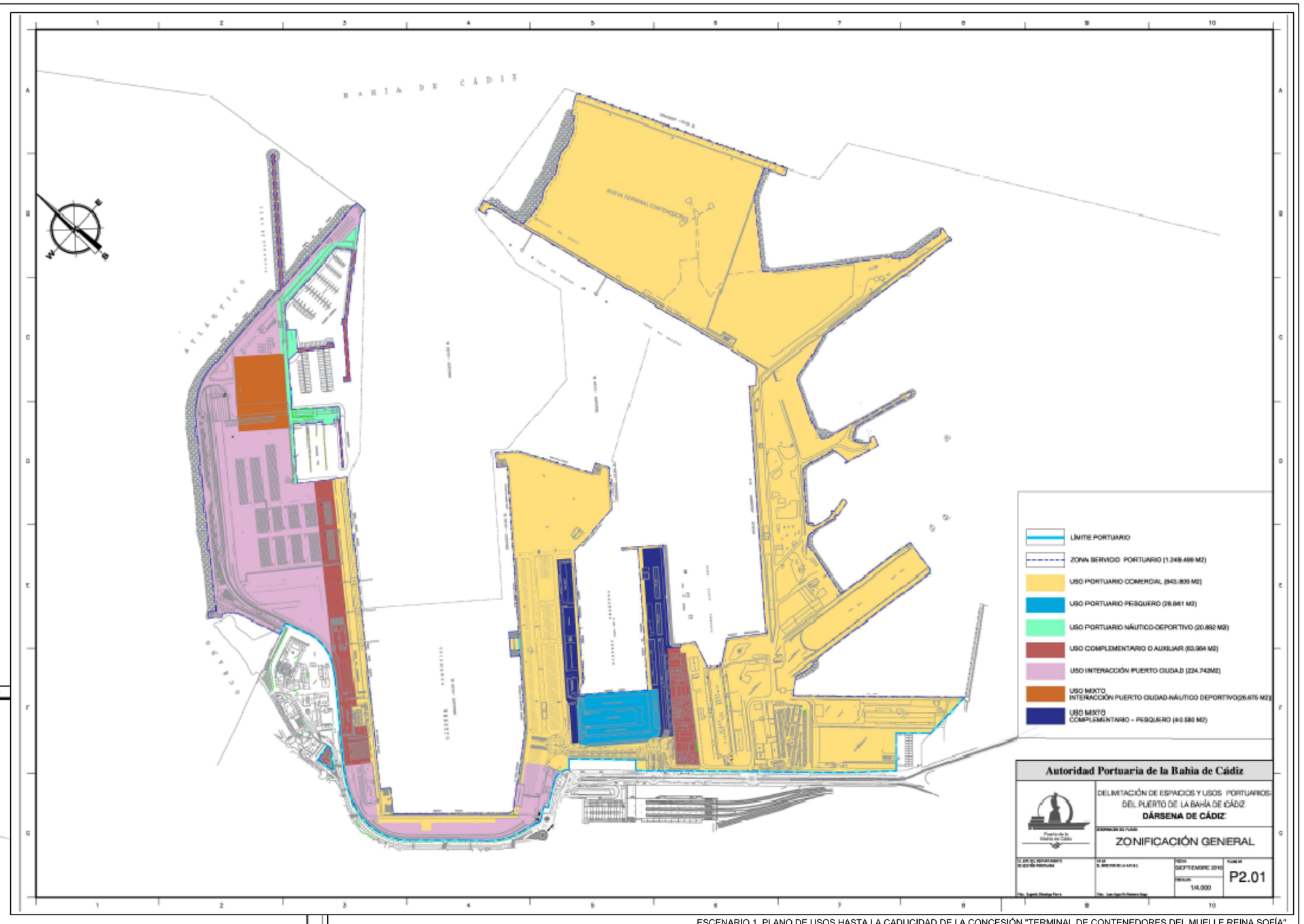
FECHA
MARZO 2022
ESCALA
1:15000

PLANO Nº
I-1

PAGINA 107/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF84AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




ESCENARIO 2. PLANO DE USOS TRAS LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN "TERMINAL DE CONTENEDORES DEL MUELLE REINA SOFÍA"




ESCENARIO 1. PLANO DE USOS HASTA LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN "TERMINAL DE CONTENEDORES DEL MUELLE REINA SOFÍA"

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

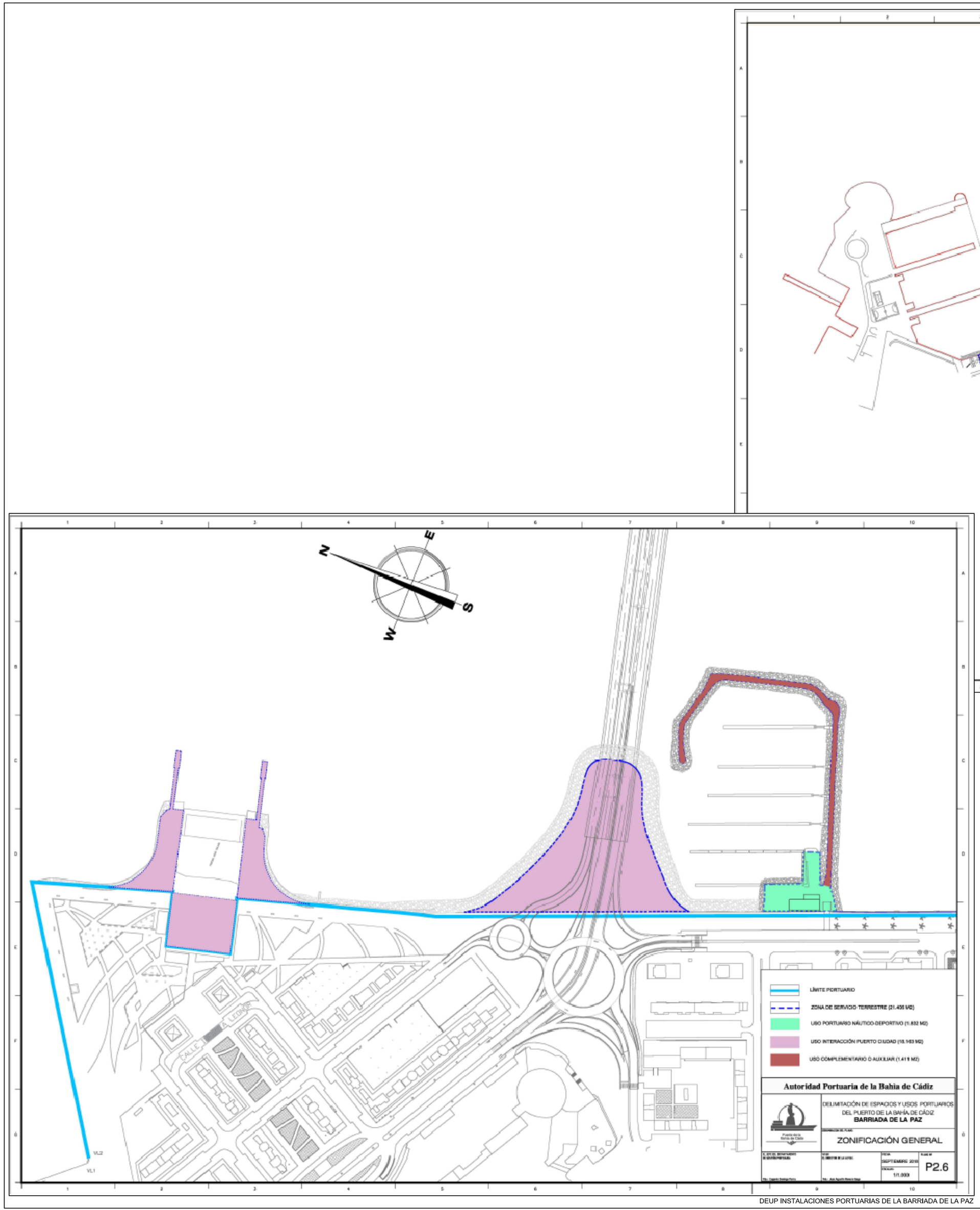
DÁRSENA DE CÁDIZ

INFORMACIÓN. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.

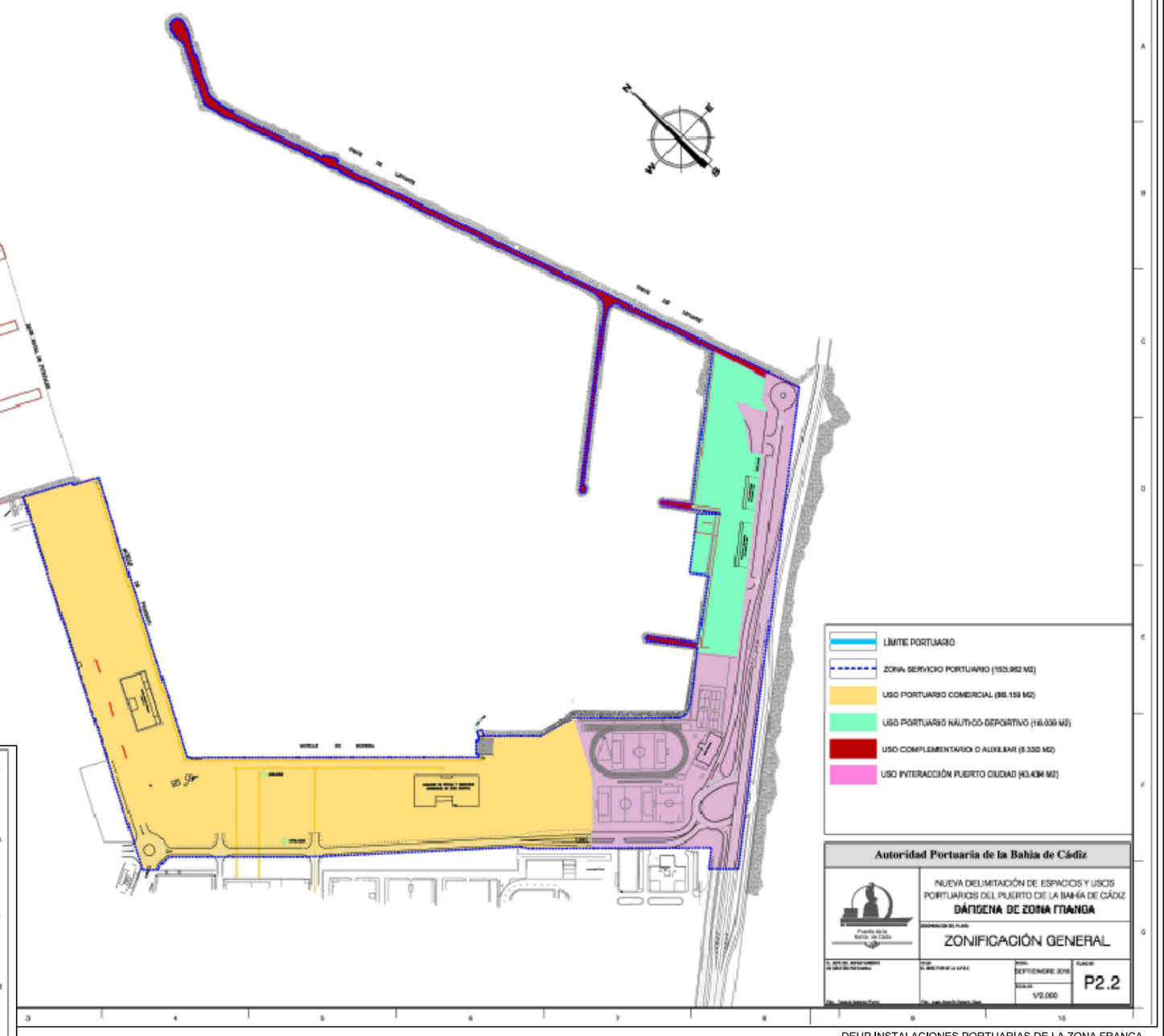
FECHA MARZO 2022
ESCALA -

PLANO Nº I-2.1

PAGINA 108/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF84AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




DEUP INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA BARRIADA DE LA PAZ




DEUP INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA ZONA FRANCA

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

BARRIADA DE LA PAZ Y ZONA FRANCA

INFORMACIÓN. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.

FECHA MARZO 2022
ESCALA -

PLANO Nº I-2.2

PAGINA 109/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
PK2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP32F64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN



TRANSPORTE
- RED VIARIA
- RED FERROVIARIA
- TERMINAL DE TRANSPORTE
- APARCAMIENTO

DOTACIONES
- ESPACIOS LIBRES
- PARQUES
- EQUIPAMIENTO
- ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
- MILITAR

ACT. PRODUCTIVAS
- TERCIARIO—OFICINAS
- OCIO Y ESPARCIMIENTO
- LOGÍSTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN
- RESIDENCIAL

USOS PORTUARIOS
- COMERCIAL: CONTENEDORES
- COMERCIAL: POLIVALENTE
- COMERCIAL: RO—RO
- COMERCIAL: GRANELES
- COMERCIAL: PASAJEROS
- PESQUERO: POLIVALENTE
- PESQUERO: COMERCIALIZACIÓN
- NÁUTICO – DEPORTIVO
- CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL
- INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE ABRIGO

EDIFICACIÓN
- ALINEACIÓN
- ÁREA DE MOVIMIENTO

OTROS
- DESLINDE
- ÁMBITO DEL PLAN

OCTUBRE 2001

0.0

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA DE CÁDIZ
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

PUERTO DE CÁDIZ
CALIFICACIÓN Y USOS DEL SUELO
PLANO DE CONJUNTO

N

PLAN ESPECIAL 2004. INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA DÁRSENA DE CÁDIZ.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

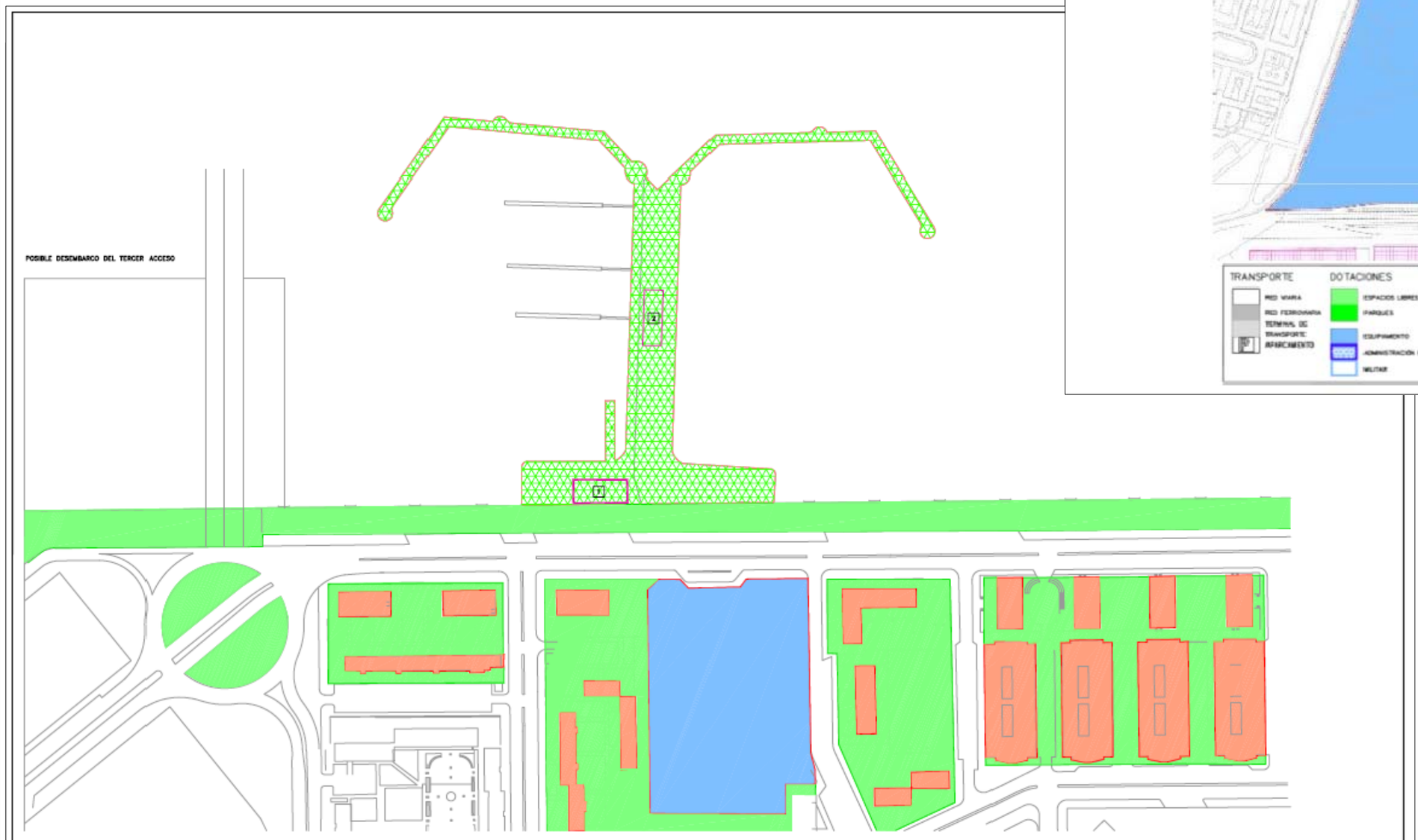
DÁRSENA DE CÁDIZ

INFORMACIÓN. PLAN ESPECIAL 2004.

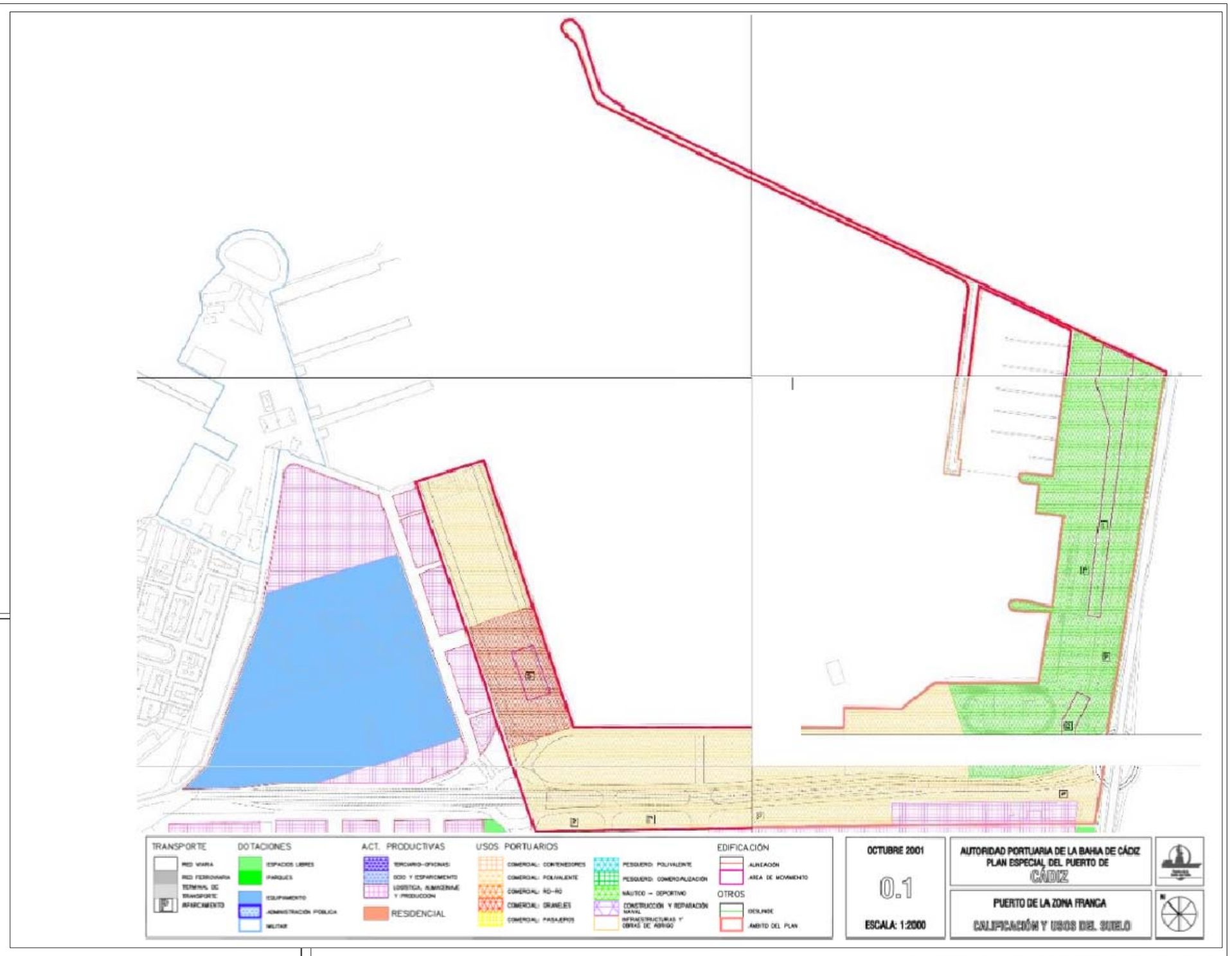
FECHA MARZO 2022
ESCALA -

PLANO Nº I-3.1

PAGINA 110/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMT8K5BUFGP32F64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




PLAN ESPECIAL 2004. INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA BARRIADA DE LA PAZ.




PLAN ESPECIAL 2004. INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA ZONA FRANCA.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTION Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
# PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

BARRIADA DE LA PAZ Y ZONA FRANCA

INFORMACIÓN. PLAN ESPECIAL 2004.

FECHA MARZO 2022
ESCALA -

PLANO Nº I-3.2

PAGINA 111/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
PKzjmDMPBYSJMT8K5BUFGP32F64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN

# PLANOS DE ORDENACIÓN

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 112/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## ÍNDICE PLANOS DE ORDENACIÓN


O.1.- ORDENACIÓN. ÁREAS FUNCIONALES.

O.2.- ORDENACIÓN. CALIFICACIÓN, USOS Y GESTIÓN DEL SUELO I.

O.2.1.- ORDENACIÓN. SUPERPOSICIÓN ORDENACIÓN-ESTADO ACTUAL I.

O.3.- ORDENACIÓN. CALIFICACIÓN, USOS Y GESTIÓN DEL SUELO II.

O.3.1.- ORDENACIÓN. SUPERPOSICIÓN ORDENACIÓN-ESTADO ACTUAL II.

O.4.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE SANEAMIENTO. FECALES.

O.5.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE SANEAMIENTO. PLUVIALES.

O.6.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE ABASTECIMIENTO DE AGUA.

O.7.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE ABASTECIMIENTO ELÉCTRICO.

O.8.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE ALUMBRADO.

O.9.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE ITC.

O.10.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE GAS CANALIZADO.

O.11.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA VIARIO. AMBITO USOS INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD.

O.12.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA VIARIO. AMBITO USOS ESPECÍFICOS PORTUARIOS.

O.13.- ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA VIARIO. JERARQUÍA.



Es copia auténtica del documento electrónico





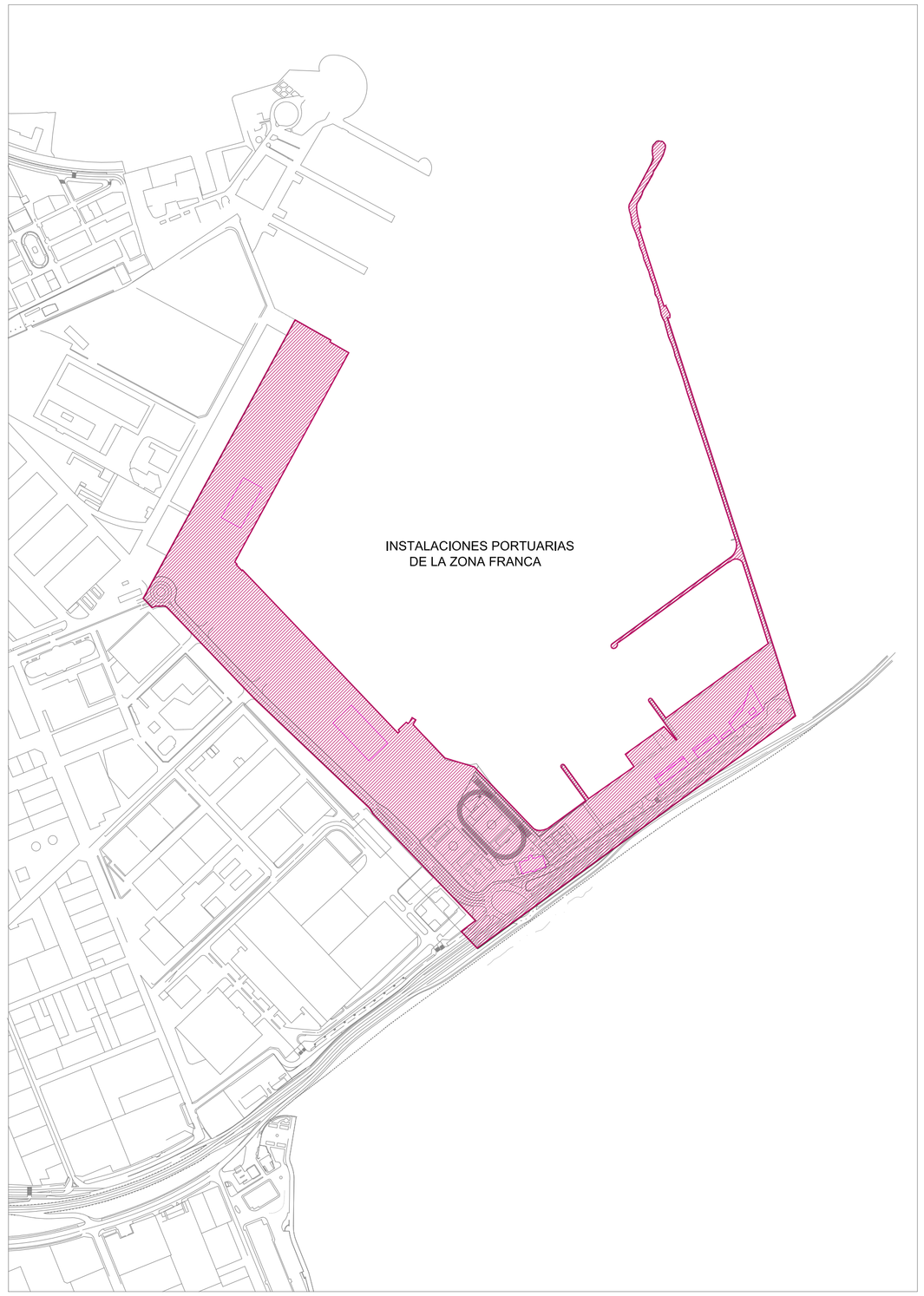
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 113/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |




| ÁREAS FUNCIONALES | | |
|---|---|---|
| DÁRSENA DE CÁDIZ | ÁREA FUNCIONAL 1 | |
| | ÁREA FUNCIONAL 2 | |
| | ÁREA FUNCIONAL 3 | |
| | ÁREA FUNCIONAL 4 | |
| | ÁREA FUNCIONAL 5 | |
| BARRIADA DE LA PAZ | ÁREA FUNCIONAL 6 | |
| ZONA FRANCA | ÁREA FUNCIONAL 7 | |




APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ, BARRIDADA DE LA PAZ Y ZONA FRANCA

ORDENACIÓN. ÁREAS FUNCIONALES.

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 0-1

PÁGINA 114/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBKS3BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




## USOS

| | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | |
| | | CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL | |
| | | PASAJEROS | |
| | PESQUERO | COMERCIALIZACIÓN | |
| | | POLIVALENTE | |
| | NÁUTICO-DEPORTIVO | | |
| | COMPLEMENTARIO | LOGISTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN | |
| | | TERCIARIO | |
| | | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | ACTIVIDADES ECONÓMICAS | | |
| EQUIPAMIENTO | | | |
| ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES | | | |
| SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES | | VIARIO EN SUPERFICIE | |
| | | VIARIO SOTERRADO | |
| | | APARCAMIENTO | |

## ÁMBITOS DE EJECUCIÓN

| | |
|---|---|
| LOTES EDIFICABLES | (10) |
| ZONAS | (26) |
| ACCIONES PUNTUALES DE REFORMA / MEJORA | APR |

## DETERMINACIONES GRÁFICAS

- DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO (DPP)
  (Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)
  Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua
- DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)
  (Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)
- DOMINIO PÚBICO MARÍTIMO-TERRESTRE (DPMT)
  Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua
- CARRIL BICI
- RESERVA PARA SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES
- TRAZADO PREVISTO FERROCARRIL (ORIENTATIVO)
- PASEO PEATONAL PÚBLICO VINCULANTE DE CONEXIÓN
- ALINEACIÓN VINCULANTE
- ALINEACIÓN ORIENTATIVA
- EDIFICACIÓN EXISTENTE
- CONEXIONES PEATONALES PRINCIPALES
- ACCESO VEHICOS AUTORIZADOS
- PUERTA DEL MAR (ELEMENTO DE RESEÑA HISTÓRICA A CONSERVAR)

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
# PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ Y BARRIDADA DE LA PAZ

ORDENACIÓN. CALIFICACIÓN, USOS Y GESTIÓN DEL SUELO I.

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 02

PÁGINA 115/244
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
06/05/2022
CRISTINA DE GRACIA FERNÁNDEZ
PKjHnKMPBYK3MTRCSBUFDPSZPEMAN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




| USOS | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | |
| | | CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL | |
| | | PASAJEROS | |
| | PESQUERO | COMERCIALIZACIÓN | |
| | | POLIVALENTE | |
| | NÁUTICO-DEPORTIVO | | |
| | COMPLEMENTARIO | LOGISTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN | |
| | | TERCIARIO | |
| | | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | ACTIVIDADES ECONÓMICAS | | |
| EQUIPAMIENTO | | | |
| ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES | | | |
| SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES | | VIARIO EN SUPERFICIE | |
| | | VIARIO SOTERRADO | |
| | | APARCAMIENTO | |

| ÁMBITOS DE EJECUCIÓN | |
|---|---|
| LOTES EDIFICABLES | (10) |
| ZONAS | (26) |
| ACCIONES PUNTUALES DE REFORMA / MEJORA | APR |

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO (DPP)
  (Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)
  Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua
- DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)
  (Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)
- DOMINIO PÚBICO MARÍTIMO-TERRESTRE (DPMT)
  Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua
- CARRIL BICI
- RESERVA PARA SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES
- TRAZADO PREVISTO FERROCARRIL (ORIENTATIVO)
- PASEO PEATONAL PÚBLICO VINCULANTE DE CONEXIÓN
- ALINEACIÓN VINCULANTE
- ALINEACIÓN ORIENTATIVA
- EDIFICACIÓN EXISTENTE
- CONEXIONES PEATONALES PRINCIPALES
- ACCESO VEHICOS AUTORIZADOS
- PUERTA DEL MAR (ELEMENTO DE RESEÑA HISTÓRICA A CONSERVAR)
- ORDENACIÓN EJECUTADA ACTUAL. EDIFICACIONES EXISTENTES.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

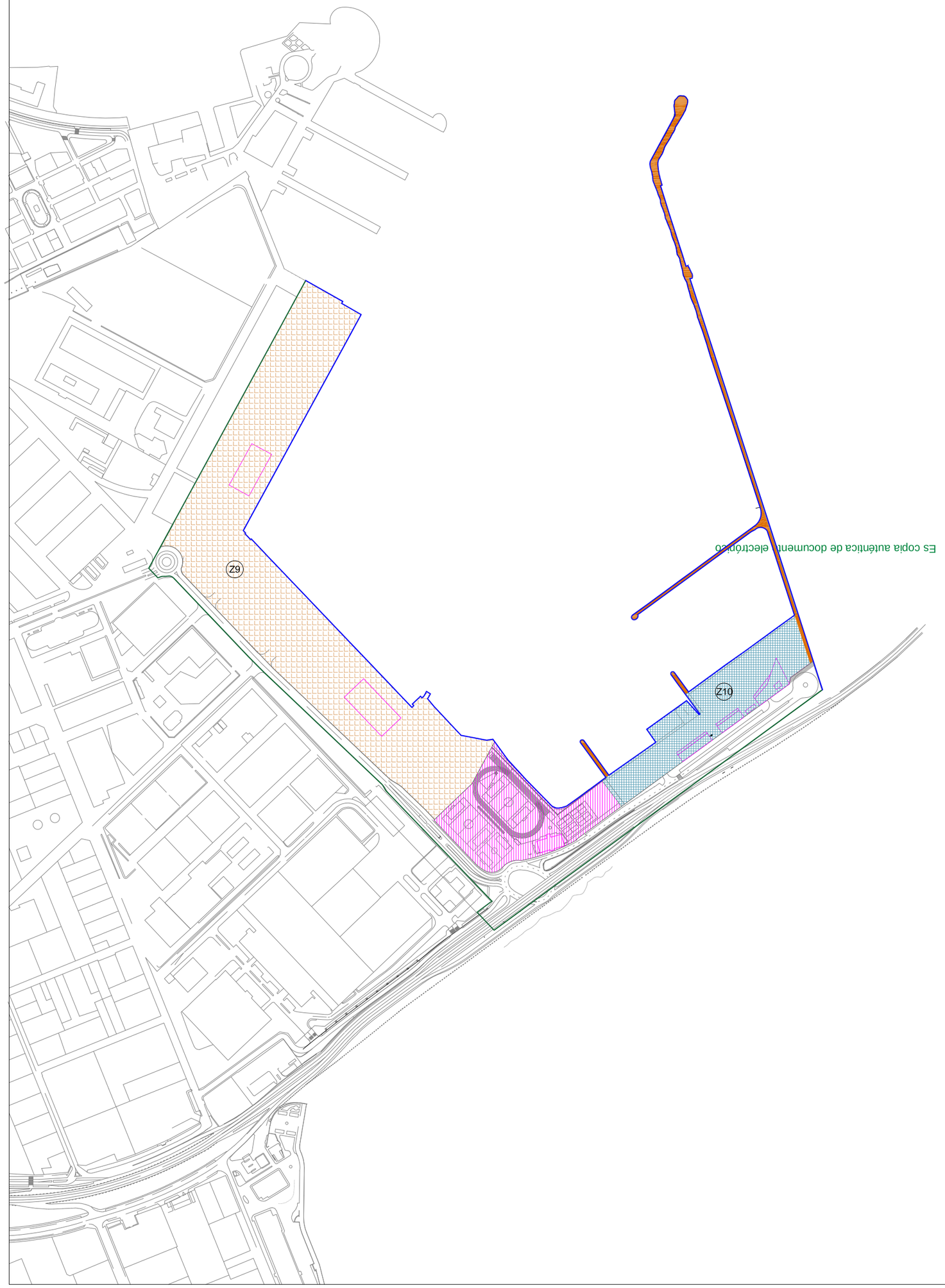
DÁRSENA DE CÁDIZ Y BARRIDADA DE LA PAZ

ORDENACIÓN. SUPERPOSICIÓN ORDENACIÓN-ESTADO ACTUAL I.

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 02.1

PÁGINA 116/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
PKjHnKMP8YE3MTRCSRLIFQPSPZPAAN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




Es copia auténtica de documento electrónico

| USOS | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | |
| | | CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL | |
| | | PASAJEROS | |
| | PESQUERO | COMERCIALIZACIÓN | |
| | | POLIVALENTE | |
| | NÁUTICO-DEPORTIVO | | |
| | COMPLEMENTARIO | LOGISTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN | |
| | | TERCIARIO | |
| | | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | ACTIVIDADES ECONÓMICAS | | |
| EQUIPAMIENTO | | | |
| ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES | | | |
| SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES | | VIARIO EN SUPERFICIE | |
| | | VIARIO SOTERRADO | |
| | | APARCAMIENTO | |

| ÁMBITOS DE EJECUCIÓN | |
|---|---|
| LOTES EDIFICABLES | (10) |
| ZONAS | (Z6) |
| ACCIONES PUNTUALES DE REFORMA / MEJORA | APR |

## DETERMINACIONES GRÁFICAS

DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO (DPP)
(Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)
Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)
(Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)

DOMINIO PÚBICO MARÍTIMO-TERRESTRE (DPMT)
Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua

CARRIL BICI
RESERVA PARA SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES
TRAZADO PREVISTO FERROCARRIL (ORIENTATIVO)
PASEO PEATONAL PÚBLICO VINCULANTE DE CONEXIÓN
ALINEACIÓN VINCULANTE
ALINEACIÓN ORIENTATIVA
EDIFICACIÓN EXISTENTE
CONEXIONES PEATONALES PRINCIPALES
ACCESO VEHICOS AUTORIZADOS
PUERTA DEL MAR (ELEMENTO DE RESEÑA HISTÓRICA A CONSERVAR)

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

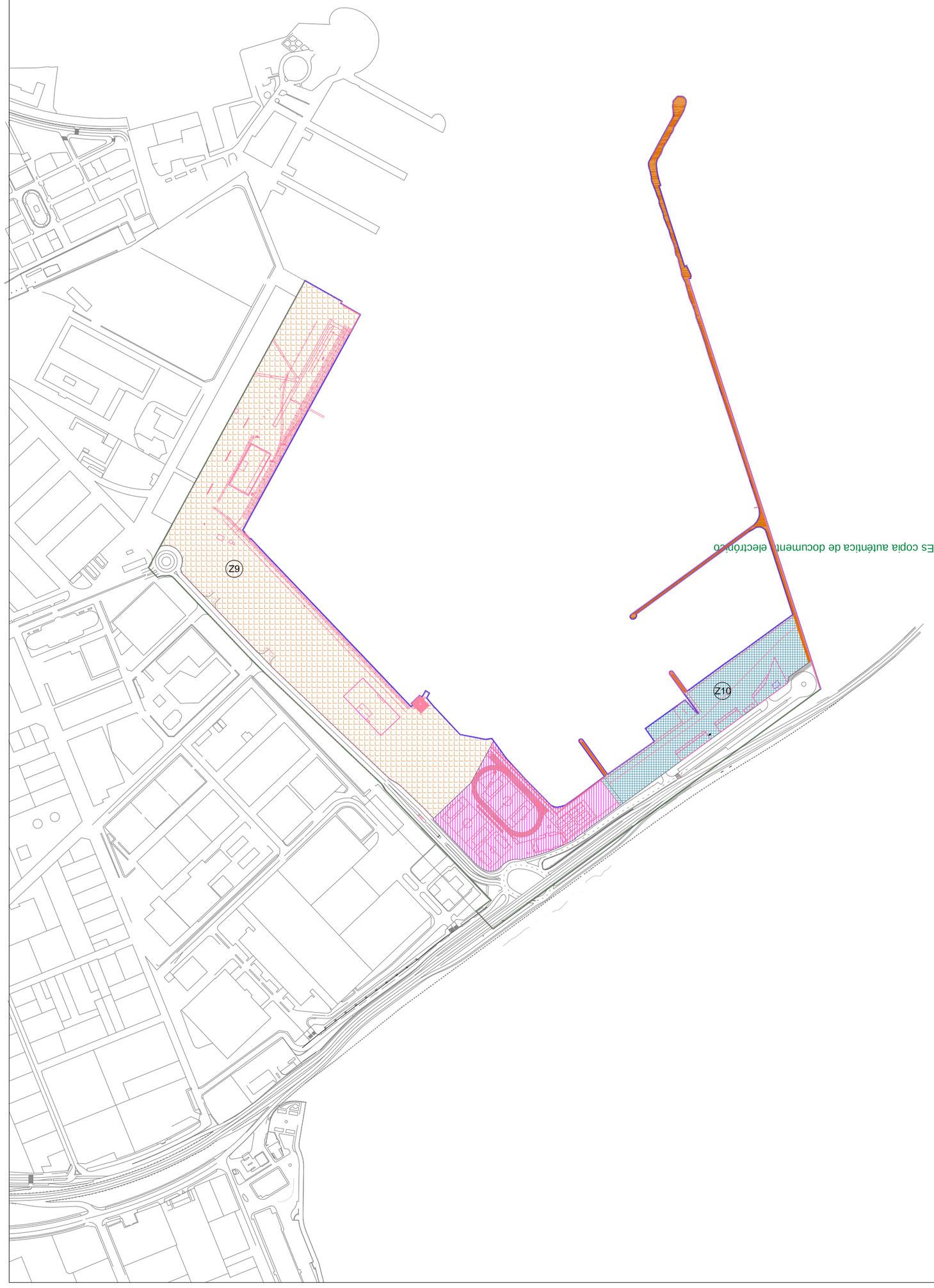
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ZONA FRANCA

ORDENACIÓN. CALIFICACIÓN, USOS Y GESTIÓN DEL SUELO II.

FECHA MARZO 2022
ESCALA 1:5000

PLANO Nº 03

PAGINA 117/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMT8K63BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

## USOS

| | | | |
|---|---|---|---|
| PORTUARIO | COMERCIAL | MERCANCÍAS | |
| | | CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL | |
| | | PASAJEROS | |
| | PESQUERO | COMERCIALIZACIÓN | |
| | | POLIVALENTE | |
| | NÁUTICO-DEPORTIVO | | |
| | COMPLEMENTARIO | LOGISTICA, ALMACENAJE Y PRODUCCIÓN | |
| | | TERCIARIO | |
| | | INFRAESTRUCTURAS DE ABRIGO | |
| INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD | ACTIVIDADES ECONÓMICAS | | |
| EQUIPAMIENTO | | | |
| ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES | | | |
| SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES | | VIARIO EN SUPERFICIE | |
| | | VIARIO SOTERRADO | |
| | | APARCAMIENTO | |

## ÁMBITOS DE EJECUCIÓN

| | |
|---|---|
| LOTES EDIFICABLES | (10) |
| ZONAS | (Z6) |
| ACCIONES PUNTUALES DE REFORMA / MEJORA | APR |

## DETERMINACIONES GRÁFICAS

DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO (DPP)
(Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)
Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)
(Aprobado por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz)

DOMINIO PÚBICO MARÍTIMO-TERRESTRE (DPMT)
Coincidente con LÍNEA DE RIBERA en zonas de contacto con lámina de agua

CARRIL BICI
RESERVA PARA SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES
TRAZADO PREVISTO FERROCARRIL (ORIENTATIVO)
PASEO PEATONAL PÚBLICO VINCULANTE DE CONEXIÓN
ALINEACIÓN VINCULANTE
ALINEACIÓN ORIENTATIVA
EDIFICACIÓN EXISTENTE
CONEXIONES PEATONALES PRINCIPALES
ACCESO VEHICOS AUTORIZADOS
PUERTA DEL MAR (ELEMENTO DE RESEÑA HISTÓRICA A CONSERVAR)
ORDENACIÓN EJECUTADA ACTUAL. EDIFICACIONES EXISTENTES.

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
# PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

## ZONA FRANCA

ORDENACIÓN. SUPERPOSICIÓN ORDENACIÓN-ESTADO ACTUAL II.

FECHA MARZO 2022
ESCALA 1:5000

PLANO Nº 03.1

PÁGINA 118/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP32F64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

LEYENDA INFRAESTRUCTURA SANEAMIENTO FECALES

- CONDUCCIÓN SANEAMIENTO EXISTENTE
- CONDUCCIÓN SANEAMIENTO A EJECUTAR
- POZO DE BOMBEO
- TOMAS PARA VACIADO DEPÓSITO AGUAS GRISES DE CRUCEROS

CONDICIONES GENERALES DE LA RED:

- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO AL INICIO DE CADA RAMAL
- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO EN LOS CAMBIOS DE DIRECCIÓN
- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO EN LAS INTERSECCIONES
- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO INTERMEDIOS CADA 50 m COMO MÁXIMO
- SE INSTALARÁN ARQUETAS SEARADORAS PREVIO A LA CONEXIÓN A LA RED DE AQUELLAS INSTALACIONES CUYA ACTIVIDAD LO REQUIERA
- PENDIENTE MÍNIMA DE CONDUCTOS 0,5-1%

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE SANEAMIENTO. FECALES

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1-5000

PLANO Nº 04

PÁGINA 119/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNÁNDEZ
VERIFICACIÓN PKQ1m5MPRYSJMTRKSBUFGPJ2F6AAN




LEYENDA INFRAESTRUCTURA SANEAMIENTO PLUVIALES

- CONDUCCIÓN SANEAMIENTO EXISTENTE
- CONDUCCIÓN SANEAMIENTO A EJECUTAR
- PUNTO DE VERTIDO PLUVIALES EXISTENTE

CONDICIONES GENERALES DE LA RED:

- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO AL INICIO DE CADA RAMAL
- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO EN LOS CAMBIOS DE DIRECCIÓN
- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO EN LAS INTERSECCIONES
- SE INSTALARÁN POZOS DE REGISTRO INTERMEDIOS CADA 50 m COMO MÁXIMO
- SE INSTALARÁN ARQUETAS SEPARADORAS DE GRASAS PREVIO AL PUNTO DE VERTIDO CUANDO SE PREVEA QUE EL AGUA PUEDA ARRASTRAR LÍQUIDOS CONTAMINANTES
- PENDIENTE MINIMA DE CONDUCTOS 0,5%

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

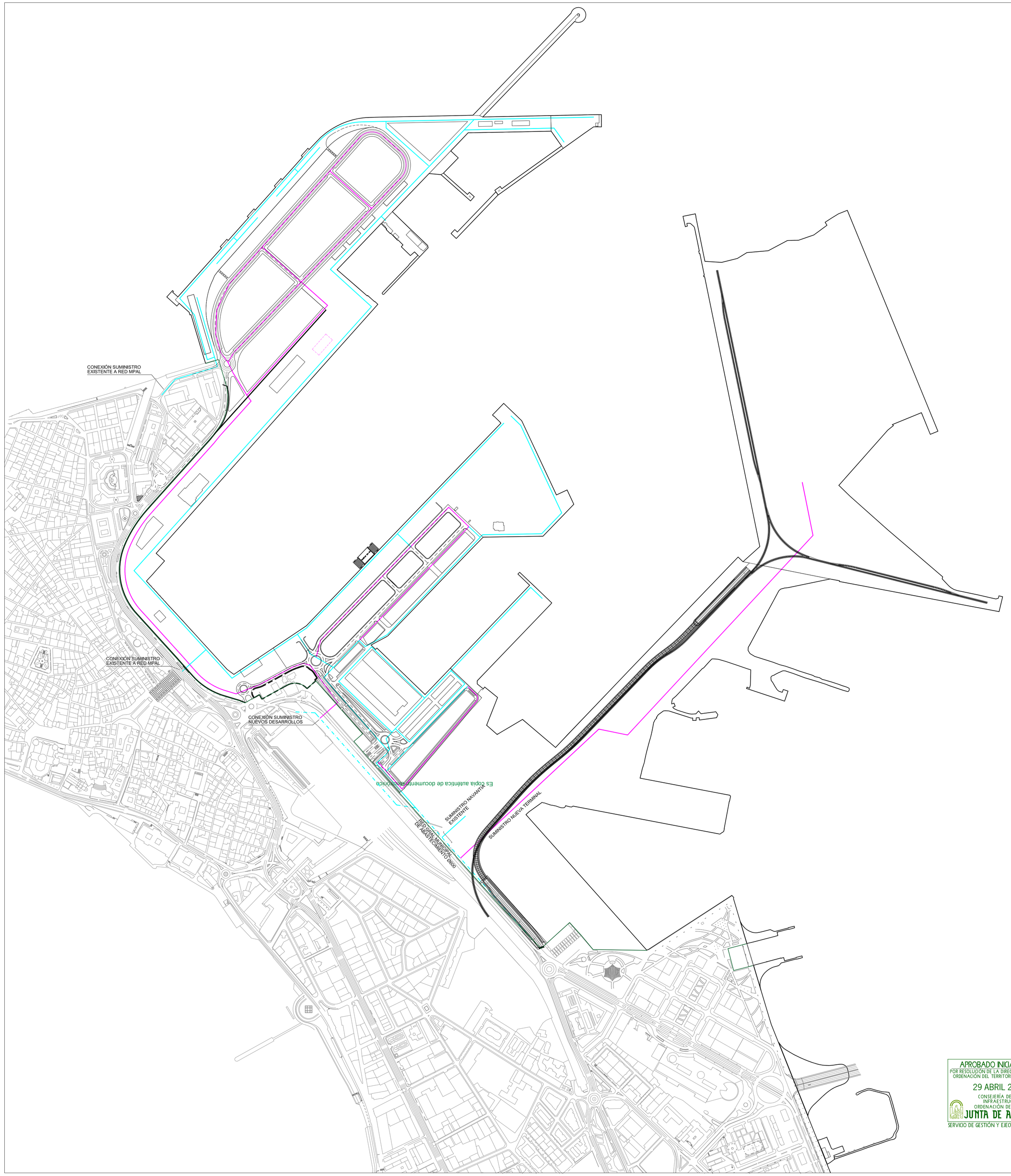
DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE SANEAMIENTO. PLUVIALES

FECHA MARZO 2022
ESCALA 1:5000

PLANO Nº 05

PÁGINA 120/244
05/05/2022
https://verifirma.juntadeandalucia.es/verifirma
CRISTINA DE GRACIA FERNÁNDEZ
PKQmtMPBYS3MTBR3SBUFQP3ZPEAAN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




LEYENDA INFRAESTRUCTURA DE ABASTECIMIENTO

| | |
|---|---|
| | RED ABASTECIMIENTO EXISTENTE |
| | NUEVA RED DE ABASTECIMIENTO |

CONDICIONES GENERALES DE LA RED:

- SE INSTALARÁN VÁLVULAS QUE PERMITAN EL CORTE DE SECTORES EN CASO DE AVERÍA

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL DE ABASTECIMIENTO DE AGUA.

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 06

PÁGINA 121/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




LEYENDA INFRAESTRUCTURA. RED ELECTRICA

- LÍNEA DE BAJA TENSIÓN
- LÍNEA DE MEDIA TENSIÓN EXISTENTE
- NUEVA LÍNEA DE MEDIA TENSIÓN
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN EXISTENTE
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN REUBICADO
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN NUEVO

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL . RED ELECTRICA

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 07

PÁGINA 122/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




LEYENDA INFRAESTRUCTURA BAJA TENSIÓN Y ALUMBRADO

- CANALIZACIONES DE ALUMBRADO PÚBLICO
- BACULO Y LUMINARIA *
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN EXISTENTE
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN REUBICADO
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN NUEVO

* CALCULO CONFORME AL REGLAMENTO DE EFICIENCIA ENERGÉTICA EN INSTALACIONES DE ALUMBRADO EXTERIOR (RD 1890/2008)

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL BT/ ALUMBRADO

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 08

PÁGINA 123/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




LEYENDA INFRAESTRUCTURA TELECOMUNICACIONES

- CANALIZACIÓNES DE COMUNICACIONES EXISTENTE
- CANALIZACIONES DE TELECOMUNICACIONES A EJECUTAR

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

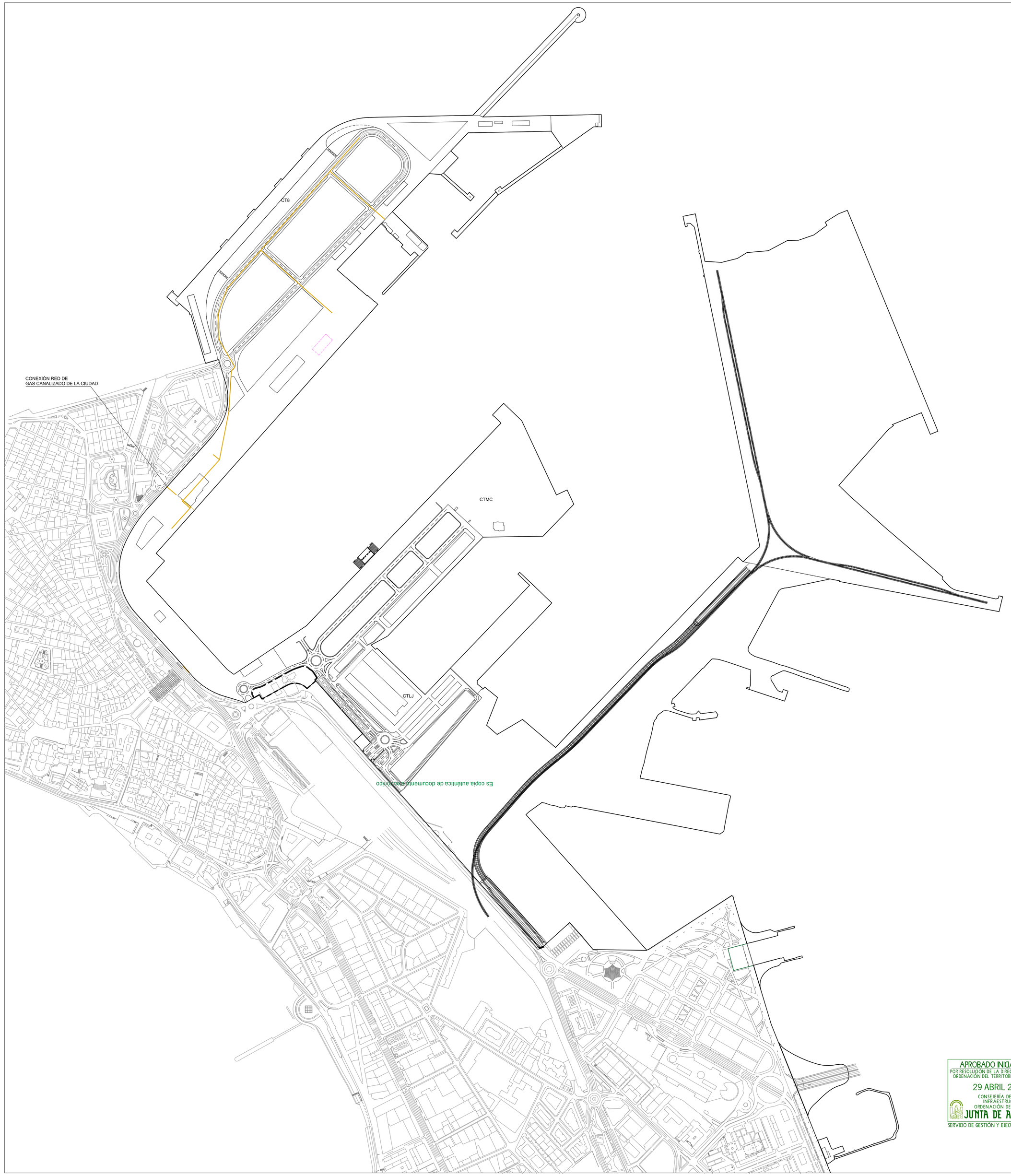
DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GENERAL ICT

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 09

PÁGINA 124/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBKS3BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN




| LEYENDA INFRAESTRUCTURA DE GAS NATURAL CANALIZADO |
|---|
| NUEVA RED DE DISTRIBUCIÓN DE GAS CANALIZADO |

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

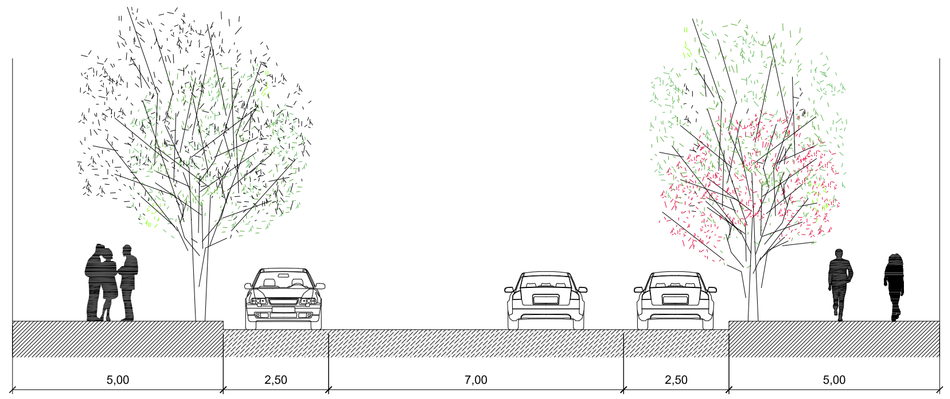
DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA GAS CANALIZADO

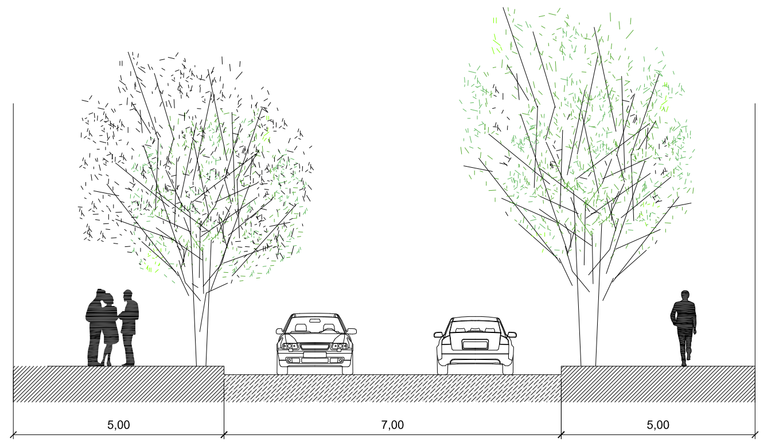
FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 10

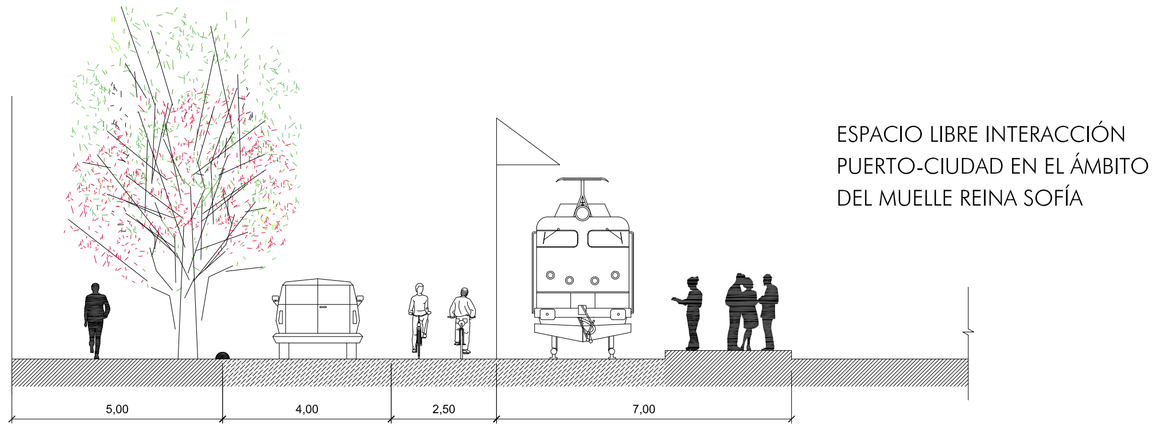
PÁGINA 125/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN



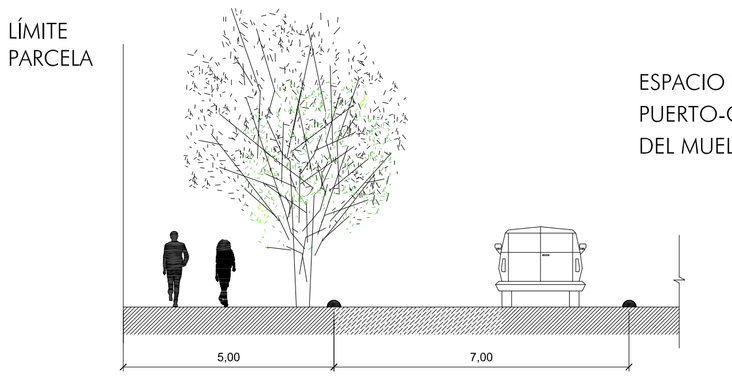

SECCIÓN A



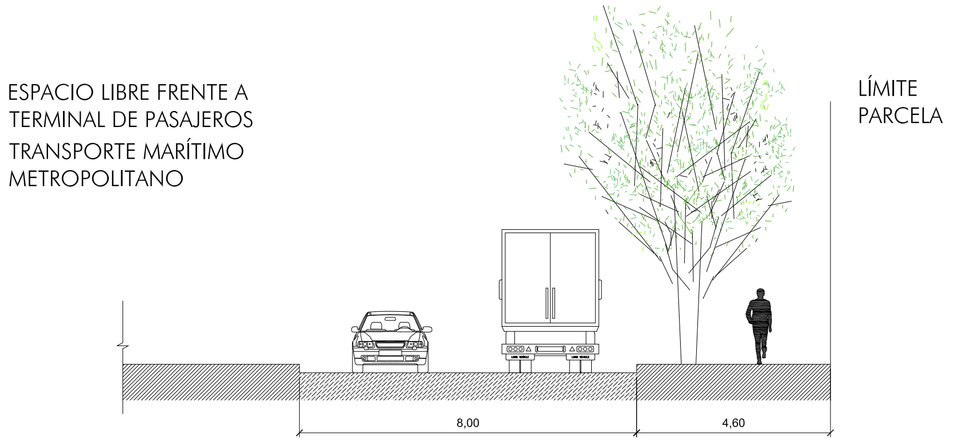

SECCIÓN B



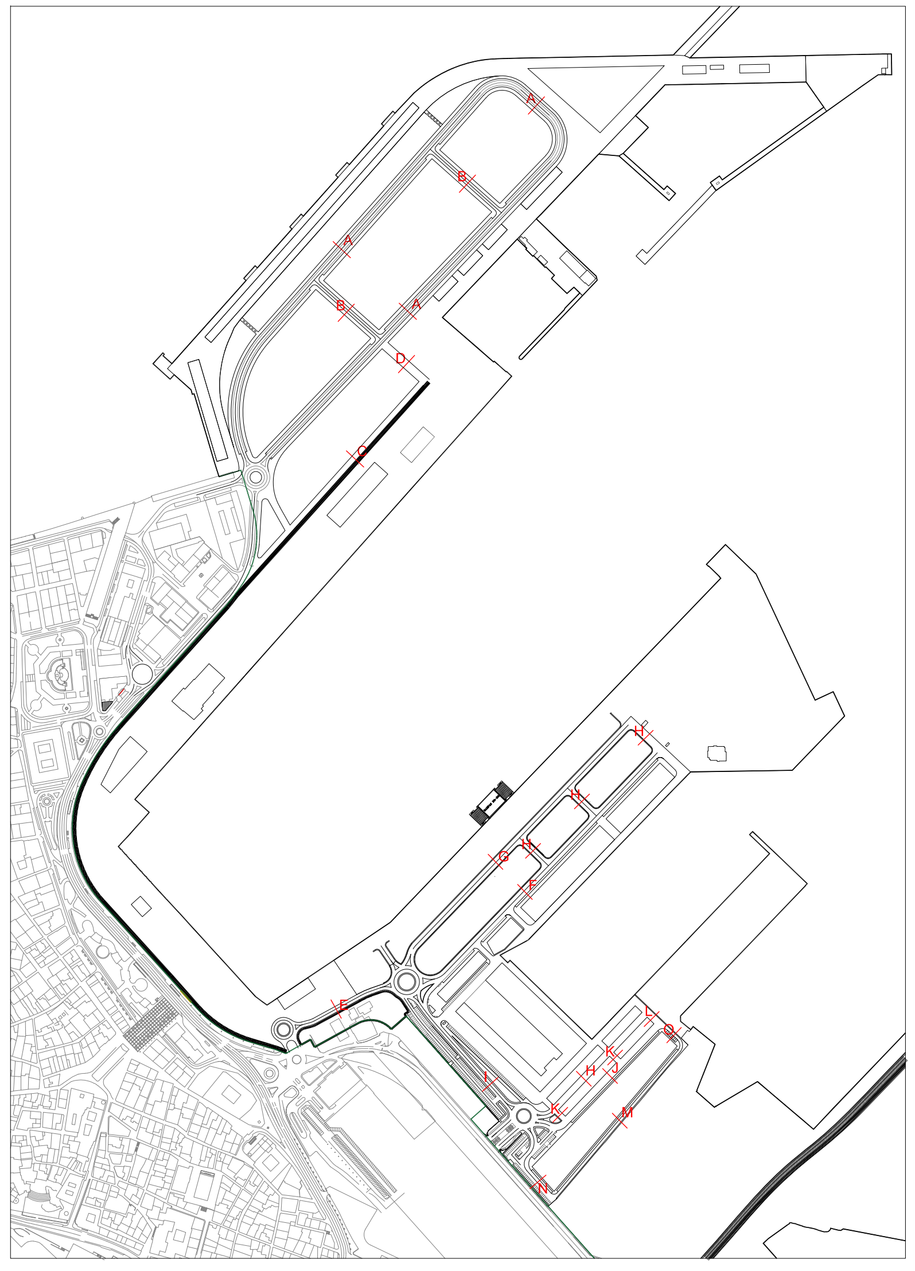

SECCIÓN C




SECCIÓN D




SECCIÓN E



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

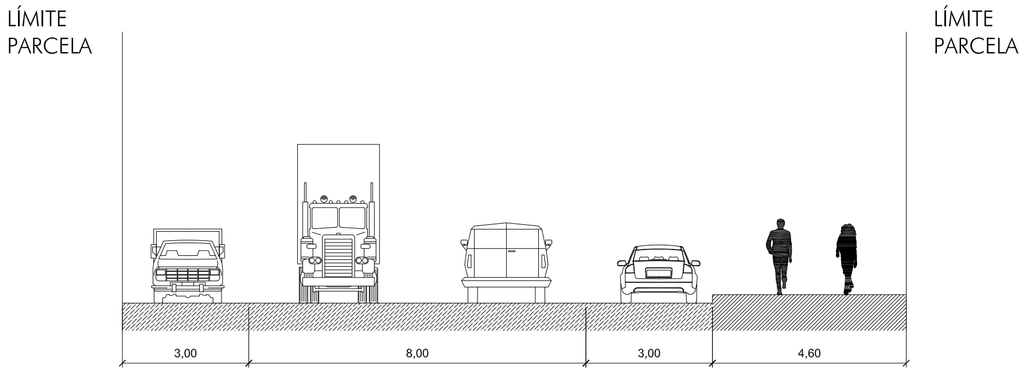
DÁRSENA DE CÁDIZ

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA VIARIO.
ÁMBITO INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD

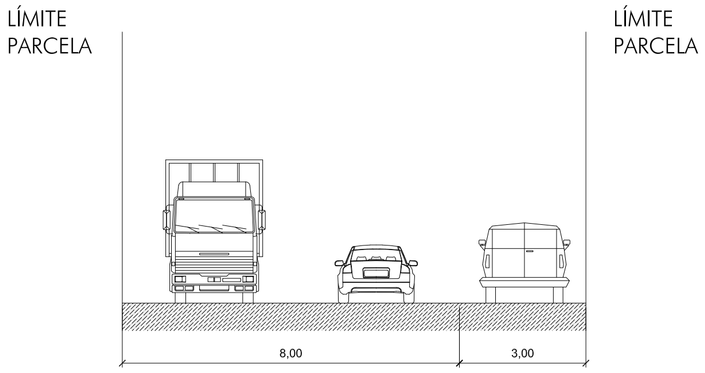
FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:100 COTAS EN METROS
PLANO Nº 11

Es copia auténtica de documento electrónico

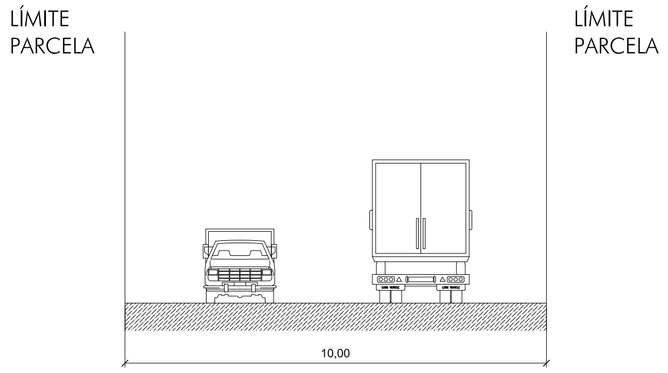
PÁGINA 126/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMTBK53BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN



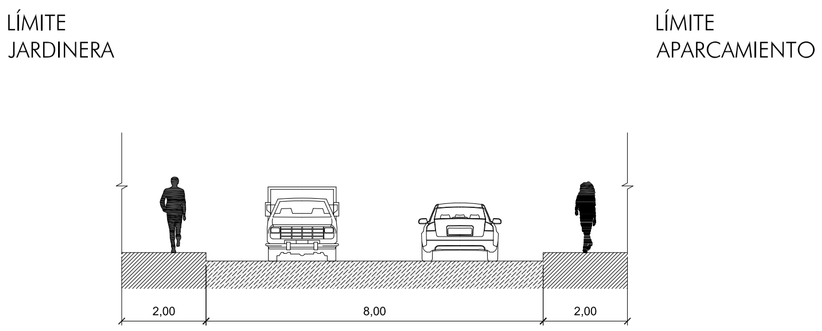

SECCIÓN F



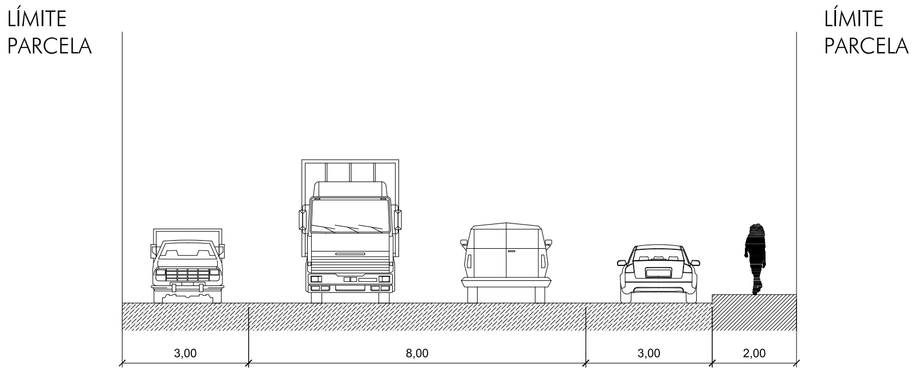

SECCIÓN G



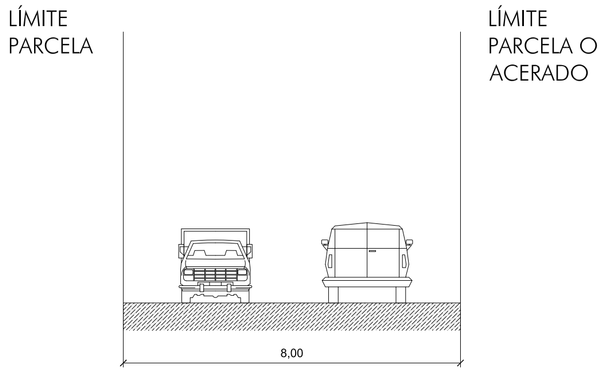

SECCIÓN H



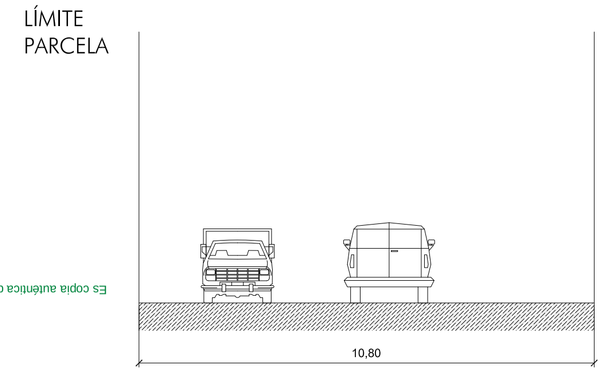

SECCIÓN I



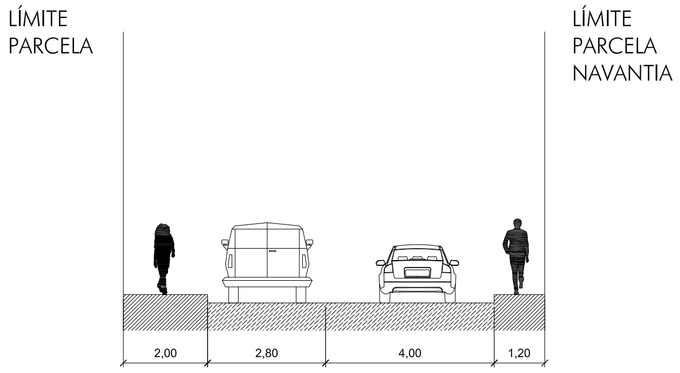

SECCIÓN J



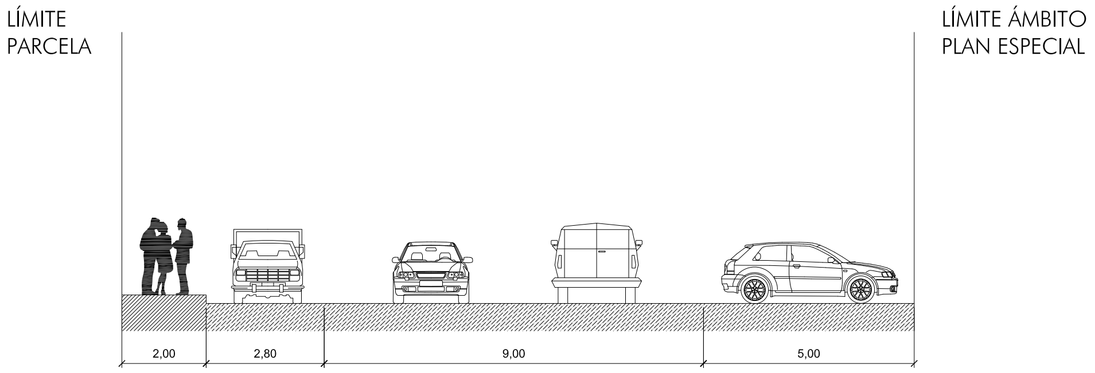

SECCIÓN K



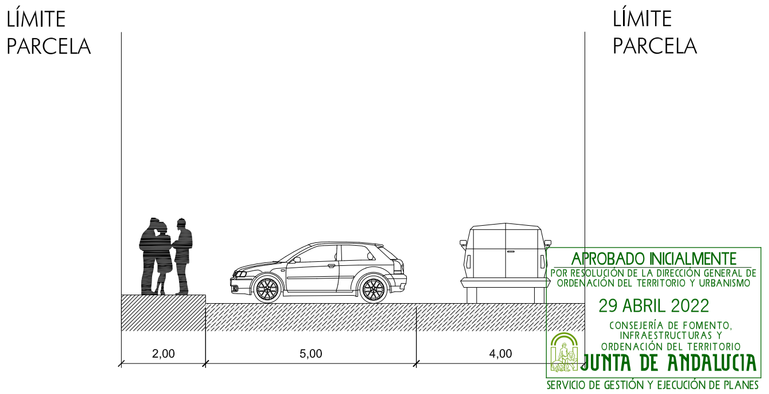

SECCIÓN L




SECCIÓN M



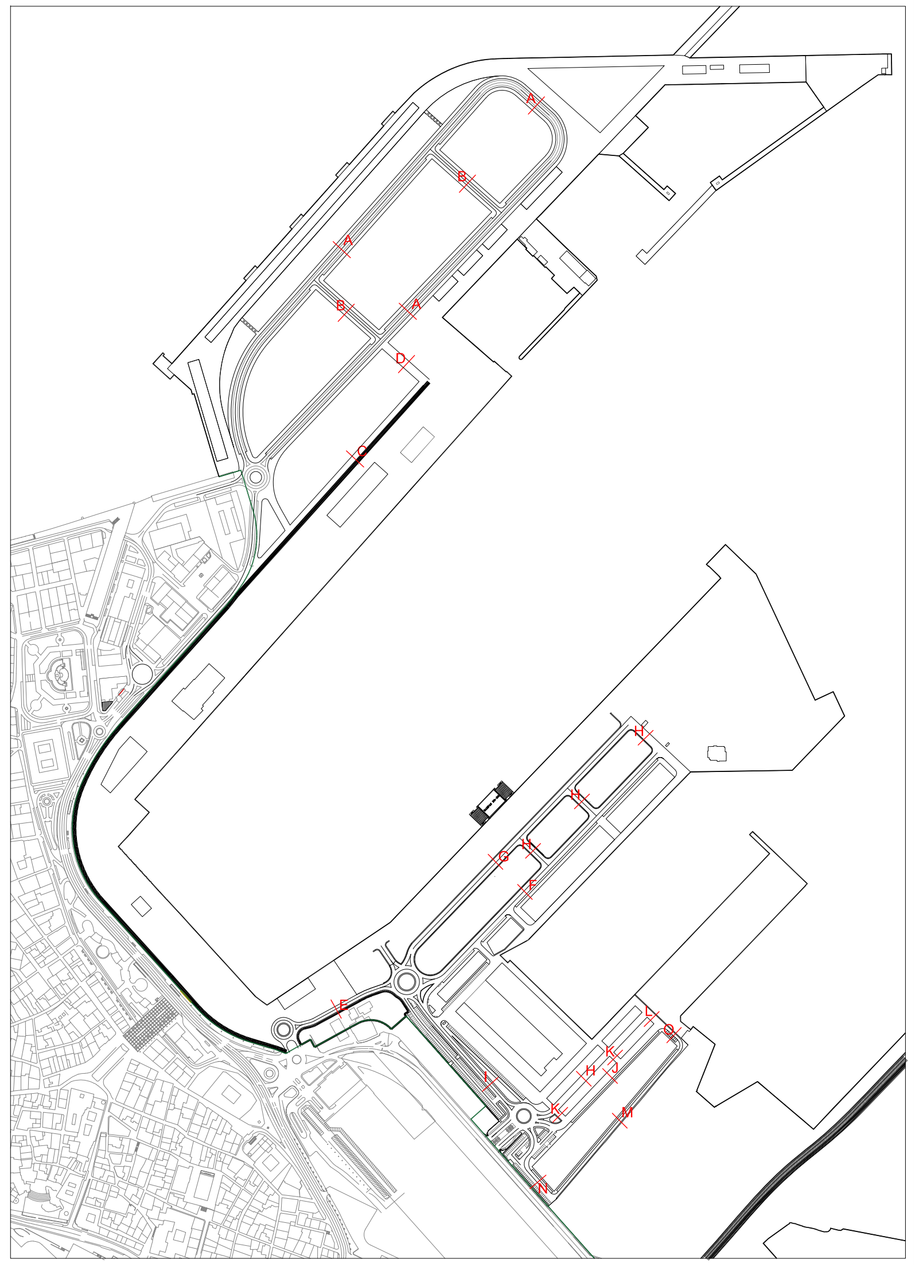

SECCIÓN N




SECCIÓN O

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ

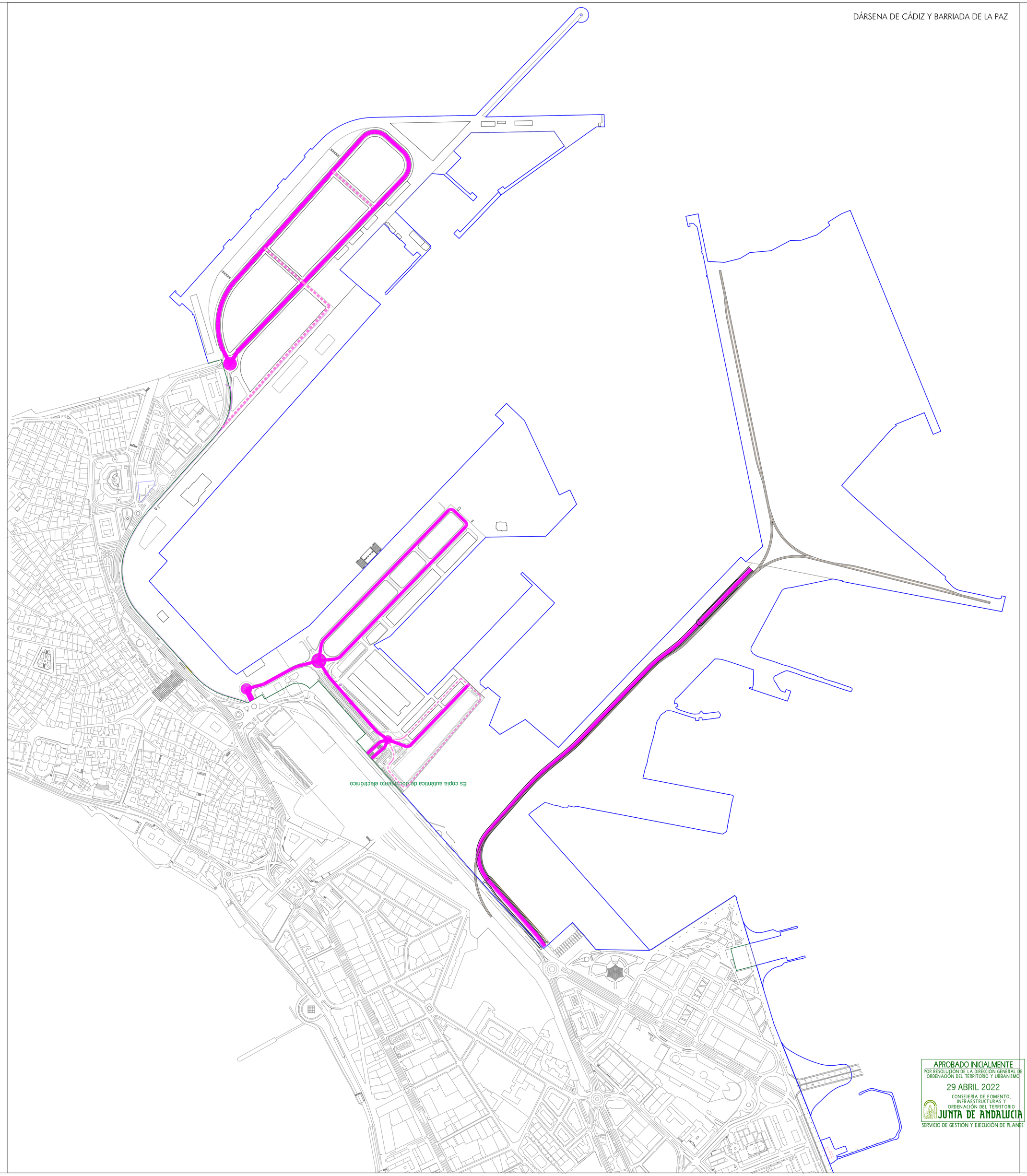
ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA VIARIO.
ÁMBITO USOS ESPECÍFICOS PORTUARIOS

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:100
COTAS EN METROS

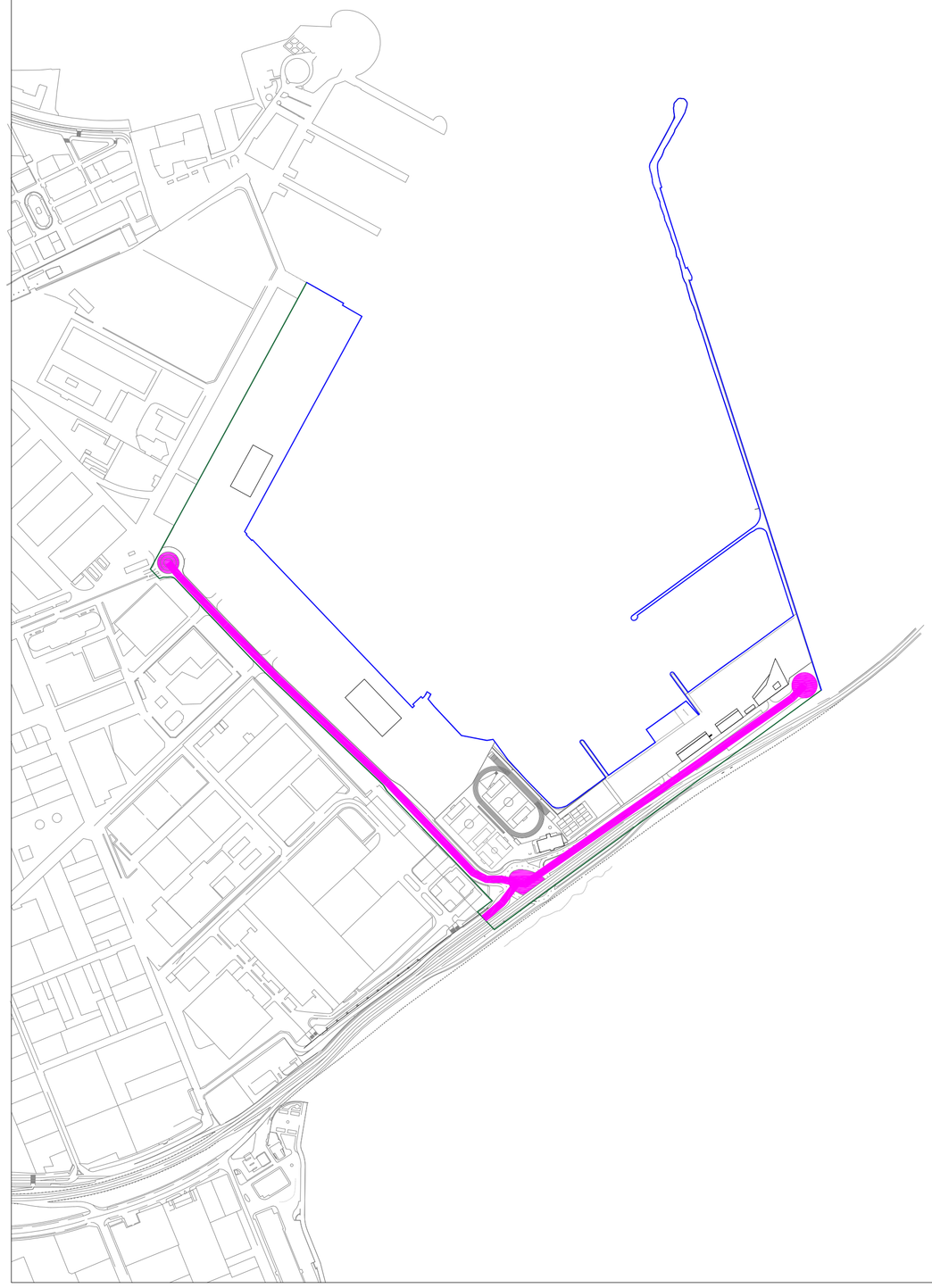
PLANO Nº 12

PÁGINA 127/244
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
FIRMADO POR
VERIFICACIÓN

DÁRSENA DE CÁDIZ Y BARRIADA DE LA PAZ




ZONA FRANCA



JERARQUÍA VIARA

- VIARIO VINCULANTE DE PRIMER ORDEN
- VIARIO DE SEGUNDO ORDEN
- VIARIO CON CARÁCTER INDICATIVO

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

DÁRSENA DE CÁDIZ, BARRIDADA DE LA PAZ Y ZONA FRANCA

ORDENACIÓN. INFRAESTRUCTURA VIARIO. JERARQUÍA.

FECHA: MARZO 2022
ESCALA: 1:5000

PLANO Nº 13

FIRMADO POR: CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN: Pk2jmDMPBYSJMT8KS3BUFGP3ZF64AN
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
PÁGINA 128/244

# ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 129/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## INDICE


*1 INTRODUCCIÓN ..... 2*
*2 VALORACIÓN ECONÓMICA ..... 2*
2.1 Inventario de las actuaciones previstas ..... 2
2.2 Análisis de las inversiones previstas en el puerto de Cádiz ..... 2
2.3 Cuantificación de las inversiones según las actuaciones ..... 9
2.4 Propuesta de asignación de inversiones ..... 14
*3 MODELO DE GESTIÓN ..... 14*
3.1 Análisis del modelo de gestión actual y propuesta de modelo de gestión por áreas ..... 14
3.1.1 Área 1 ..... 18
3.1.2 Área 2 ..... 19
3.1.3 Área 3 ..... 19
3.1.4 Área 4 ..... 19
3.1.5 Área 5 ..... 20
3.1.6 Área 6 ..... 20
3.1.7 Área 7 ..... 20
*4 PLAN DE ETAPAS ..... 21*
4.1 Programación económica de las inversiones y proyectos técnicos por años ..... 21


## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

| Siglas | Nombre |
|---|---|
| APBC | Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz |
| BIC | Bien de Interés Cultural |
| BOE | Boletín Oficial del Estado |
| BOJA | Boletín Oficial de la Junta de Andalucía |
| DAE | Declaración Ambiental Estratégica |
| DEUP | Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios |
| LOUA | Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía |
| PGOU | Plan General de Ordenación Urbana |
| POTA | Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía |
| TRLPEMM | Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante |
| UTE | Unión Temporal de Empresas |

## LISTA DE FIGURAS


FIGURA 1: PLANO DE ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN DE INVERSIONES 2020-2024 ..... 6


## LISTA DE TABLAS


TABLA 1: PLAN DE INVERSIONES 2020-2024 ..... 4
TABLA 2: INVERSIÓN AJENA PREVISTA EN EL PLAN DE INVERSIONES 2020-2024 ..... 7
TABLA 3: RESUMEN DE VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS (PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA) ..... 9
TABLA 4: VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS (PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA) ..... 10
TABLA 5: CONCESIONES VIGENTES EN LAS INSTALACIONES DE CÁDIZ DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ A FECHA 2019 ..... 16
TABLA 6: PROPUESTA PLAN DE ETAPAS DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ ..... 25



Es copia auténtica de documento electrónico





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 130/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 1 INTRODUCCIÓN

El presente estudio económico-financiero se redacta de acuerdo con la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de ordenación urbanística de Andalucía, en cuyo artículo 19.1.a) 3º) se establece que *en función del alcance y la naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento sobre previsiones de programación y gestión, contendrá un* ***estudio económico-financiero que incluirá una evaluación analítica de las posibles implicaciones del Plan, en función de los agentes inversores previstos y de la lógica secuencial establecida para su desarrollo y ejecución***.

Asimismo, se da cumplimiento al Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbanístico, que en su artículo 77.2 se establece **que los planes especiales deberán contener un Estudio económico-financiero**.

Consecuentemente con la legislación aplicable, la estructura del presente estudio económico-financiero es el siguiente:

- Determinación, inventario y valoración económica de las inversiones previstas en el Plan Especial y propuesta de asignación de inversiones a los agentes implicados (Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, Ayuntamiento de Cádiz y empresas concesionarias del puerto de Cádiz).
- Modelo de gestión, en el que se analiza para cada área del Plan Especial, las instalaciones y edificaciones según se explotan por gestión directa por la APBC, o bien de forma indirecta a través de concesión o autorización, así como la propuesta del Plan Especial
- Plan de etapas que incluye la programación económica de las inversiones y proyectos técnicos previstos en el Plan Especial.

# 2 VALORACIÓN ECONÓMICA

Para hacer la valoración de las inversiones se consideran las principales obras y proyectos necesarios para el desarrollo de la ordenación y de la urbanización propuesta por el presente Plan Especial.

Se excluyen las partidas de mantenimiento, limpieza o control de la urbanización y similares, por no tratarse de inversiones.

## 2.1 Inventario de las actuaciones previstas

De acuerdo con los criterios de desarrollo completo del Plan Especial, las actuaciones a llevar a cabo son las siguientes:

- Actuación 1: Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1) (área 5)
- Actuación 2: Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF) (área 5)
- Actuación 3: Vial de acceso a nueva terminal de contenedores (área 4 y 5)
- Actuación 4: Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores (área 4 y 5)
- Actuación 5: Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz (área 3)
- Actuación 6. Plan integral de abastecimiento y saneamiento (área 1, 2 y 3)
- Actuación 7: Actuaciones en materia de eficiencia energética (toda la zona de servicio)
- Actuación 8: Nuevo edificio para hotel en Puerto América (área 1)
- Actuación 9: Acción puntual de Reforma/mejora APR1 (área 1)
- Actuación 10: Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad (área 1)
- Actuación 11: Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico) (área 1)
- Actuación 12: Rediseño paseo Pascual Pery (área 1)
- Actuación 13: Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros (área 1)
- Actuación 14: Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle reina Sofia (área 1)
- Actuación 15: Edificio de aparcamientos y Actividades Económicas en el pase Pascual Pery – Reina Sofia (área 1)
- Actuación 16: Nueva estación satélite en el muelle Alfonso XIII (área 1)
- Actuación 17: Acción de puntual de reforma/mejora (APR 2) en la punta San Felipe
- Actuación 18: Desarrollo Z12, Z13 y Z14 (área 1)
- Actuación 19: Desarrollo Z11 (área 1)
- Actuación 20: Desarrollo Z15 (área 1)
- Actuación 21: Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción (área 4)
- Actuación 22: Reordenación edificación con uso pesquero polivalente (área 3)
- Actuación 23: Nuevo varadero en el testero del muelle de Levante (área 3)

## 2.2 Análisis de las inversiones previstas en el puerto de Cádiz

Con el objetivo de cuantificar la inversión necesaria para la realización de todas las actuaciones propuestas en el Plan Especial, se toma de base el Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, incluido en el Plan de Empresa 2021 de la APBC.

Este documento prevé una inversión de 233.657 miles € para el Puerto de Cádiz, desglosado según se define en la Tabla 1.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 131/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Estas actuaciones se muestran en el plano incluido también en el Plan de Inversiones (ver Figura 1).

Asimismo, el Plan de Inversiones recoge la inversión ajena prevista en el puerto de Cádiz para el mismo período de tiempo (2020-2024) (ver Tabla 2).

La mayoría de actuaciones incluidas en el Plan de Inversiones 2020-2024 corresponden a la financiación necesaria para desarrollar las actuaciones previstas en el Plan Especial.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 132/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 1: Plan de Inversiones 2020-2024**

| Plan de Inversiones 2020-2024 para el puerto de Cádiz (miles de euros) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Código inversión** | **Actuación** | **Fecha inic/ fin** | **Total Inversión** | **Certificado años anteriores** | **Certificado 2019** | **Previsión cierre 2020** | **Presupuesto 2021** | **Previsiones 2022** | **2023** | **2024** | **2025 y siguientes** |
| **NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ** | | | **160.471** | **88.931** | **354** | **6.584** | **5.802** | **12.000** | **15.000** | **15.000** | **16.800** |
| BC1A3001 | Nueva terminal de contenedores de Cádiz (1ª Fase) (1) | 11/17 | 82.185 | 82.185 | | | | | | | |
| BC1H2001 | Regeneración de la playa de Las Redes (cumplimiento DIA de la NTC) | 16/17 | 329 | 329 | | | | | | | |
| BC1G4001 | Liquidaciones y revisiones de las obras de la NTC | 13/21 | 2.239 | 1.675 | | 64 | 500 | | | | |
| BC1H3001 | Actuaciones arqueológicas derivadas de ejecución obras NTC | 12/18 | 1.426 | 1.418 | | 8 | | | | | |
| BC1H3002 | Tratamiento de pecios hallados durante obras portuarias | 16/21 | 882 | 282 | 10 | 223 | 367 | | | | |
| BC1H9001 | Expediente de daños en las obras de la NTC | 15/15 | 3.042 | 3.042 | | | | | | | |
| BC1B2001 | Pavimentación de explanada y Urbanización de Acceso a la NTC | 20/21 | 5.435 | | | 4.000 | 1.435 | | | | |
| BC1A9001 | Carriles complementarios en el Muelle de La Galeona | 20/20 | 932 | | | 932 | | | | | |
| BC1B3001 | Acometida de servicios a la NTC | 20/21 | 1.230 | | | 630 | 600 | | | | |
| BC1A1001 | Dragado de Profundización del canal del Puerto Fase 1 y Rellenos Nueva Terminal Contenedores (2ª Fase) (2) | 22/25 | 60.800 | | | 0 | 2.000 | 12.000 | 15.000 | 15.000 | 16.800 |
| BC1H9002 | Campañas geofísicas y actuaciones arqueológicas previas | 19/20 | 184 | | 182 | 2 | | | | | |
| BC1H9003 | Campañas geotécnicas Canal de Navegación | 19/20 | 787 | | 162 | 625 | | | | | |
| BC1B2003 | Urbanización complementaria al edificio del PIF de la NTC | 20/21 | 1.000 | | | 100 | 900 | | | | |
| **VIAL DE ACCESO A LA NTC DE CÁDIZ** | | | **37.547** | **17.183** | **493** | **3.676** | **2.195** | **13.000** | **1.000** | **0** | **0** |
| BC1E1001 | Modificado Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz | 14/17 | 16.169 | 16.156 | 13 | | | | | | |
| BC1G4002 | Liquidación y Revisión de Precios Modificado Vial de acceso NTC | 20/20 | 1.500 | | | 1.500 | | | | | |
| BC1E1002 | Complementario Vial de acceso NTC | 16/17 | 1.027 | 1.027 | | | | | | | |
| BC1E1003 | Modificado Pantallas de pilotes secantes en el Acceso a la NTC | 19/21 | 2.356 | | 480 | 1.876 | | | | | |
| BC1E1004 | Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz (2ª Fase) | 21/22 | 15.000 | | | | 2.000 | 13.000 | | | |
| BC1G4003 | Liquidación Complementario Vial de acceso NTC | 20/20 | 300 | | | 300 | | | | | |
| BC1G4004 | Liquidación Modif. pantallas pilotes secantes y Vial Acceso (2ª Fase) | 21/23 | 1.195 | | | | 195 | | 1.000 | | |
| **OTRAS ACTUACIONES EN DÁRSENAS DE CÁDIZ Y ZONA FRANCA** | | | **23.181** | **1.595** | **1.336** | **2.950** | **0** | **4.000** | **6.000** | **3.000** | **4.300** |
| BC0Z0801 | Modificado Nuevo edificio de inspección PIF en Cádiz | 17/20 | 3.618 | 192 | 1.126 | 2.300 | | | | | |
| BC1H1001 | Adecuación del Muelle Ciudad y Alfonso XIII (impermeabilización y mejora) | 22/24 | 6.000 | | | | | 1.000 | 4.000 | 1.000 | |
| BC1E1005 | Acceso viario desde la avenida de Astilleros | 15/20 | 1.259 | 1.074 | 185 | 0 | | | | | |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 133/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Plan de Inversiones 2020-2024 para el puerto de Cádiz (miles de euros) | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Código inversión** | **Actuación** | **Fecha inic/ fin** | **Total Inversión** | **Certificado años anteriores** | **Certificado 2019** | **Previsión cierre 2020** | **Presupuesto 2021** | **Previsiones 2022** | **2023** | **2024** | **2025 y siguientes** |
| BC1B2002 | Mejora de la pavimentación en la ampliación del Muelle Marqués de Comillas | 18/19 | 354 | 329 | 25 | | | | | | |
| BC1B3002 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 1) | 22/23 | 5.000 | | | | | 3.000 | 2.000 | | |
| BC1B3003 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 2) | 24/25 | 2.300 | | | | | | | 1.000 | 1.300 |
| BC1C4001 | Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras en Cádiz | 21/21 | 650 | | | 650 | | | | | |
| BC1B9001 | Electrificación muelles Dársena de Cádiz para suministro a Cruceros | 24/25 | 4.000 | | | | | | | 1.000 | 3.000 |
| **ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA** | | | **6.000** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **1.000** | **5.000** | **0** |
| BC1E2001 | Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores (1ª Fase) | 23/24 | 6.000 | | | | | | 1.000 | 5.000 | |
| **ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA** | | | **3.700** | **0** | **0** | **960** | **1.950** | **690** | **50** | **50** | **0** |
| BC1B3005 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Depuradora zona Lonja | 20/21 | 700 | | | 300 | 400 | | | | |
| BC1B3006 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Lonja Pesquera | 20 | 310 | | | 310 | | | | | |
| BC1B3007 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle levante | 20/21 | 500 | | | 200 | 300 | | | | |
| BC1B3008 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle M. Comillas | 21 | 500 | | | | 500 | | | | |
| BC1B3009 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Resto de actuaciones | 21/22 | 990 | | | | 500 | 490 | | | |
| BC0H2001 | Actuaciones en materia de eficiencia energética | 19/24 | 700 | | | 150 | 250 | 200 | 50 | 50 | |
| **INMOVILIZADO INTANGIBLE** | | | **2.758** | **2.115** | **279** | **364** | | | | | |
| BC1B9002 | Ampliación de la Subestación eléctrica Las Cortes | 17/20 | 2.578 | 2.115 | 279 | 184 | | | | | |
| BC1G4005 | Liquidación Ampliación SET Las Cortes | 17/20 | 180 | | | 180 | | | | | |
| **INVERSIÓN TOTAL PUERTO DE CÁDIZ** | | | **233.657** | | | | | | | | |

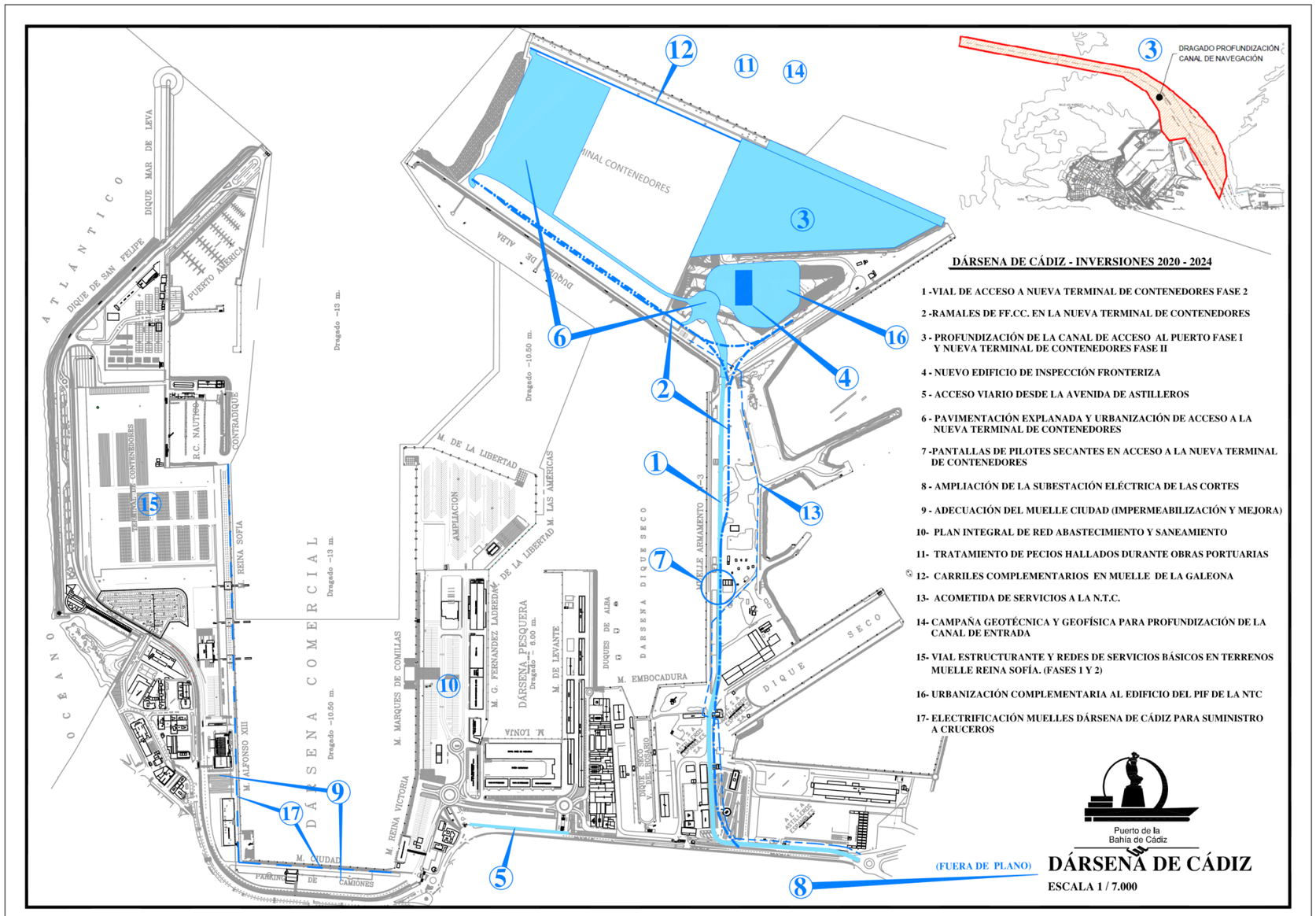
**Fuente: Equipo redactor en base al Plan de Empresa APBC 2021**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 134/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 1: Plano de actuaciones previstas en el Plan de inversiones 2020-2024**




**Fuente: Equipo redactor en base al Plan de Empresa APBC 2021**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 135/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 2: Inversión ajena prevista en el Plan de inversiones 2020-2024**

| Inversión ajena en el puerto de Cádiz (miles de euros) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Actuación** | **objeto** | **titular** | **Fecha inic/ fin** | **Total Inversión** | **Certificado años anteriores** | **Certificado 2019** | **Previsión cierre 2020** | **Presupuesto 2021** | **Previsiones 2022** | **2023** | **2024** | **2025 y siguientes** |
| Ampliación instalaciones suministro de combustible a vehículos | suministro combustible | Andaluza de suministros petrolíferos, S.A. | 19 | 154 | | 154 | | | | | | |
| Construcción de una terminal de contenedores FASE 1.1. | terminal de contenedores | Concasa CIA, Gaditana contenedores, S.L. | 20/21 | 368 | | | 125 | 243 | | | | |
| Construcción de una terminal de contenedores FASE 1.2. | terminal de contenedores | no adjudicado | 25 | 20.000 | | | | | | | | 20.000 |
| Construcción de una terminal de contenedores FASE 2 | terminal de contenedores | no adjudicado | 24 | 20.000 | | | | | | | 20.000 | |
| Construcción de una terminal de contenedores FASE 3 | terminal de contenedores | no adjudicado | 25 | 10.000 | | | | | | | | 10.000 |
| Ampliación depósitos de almacenamiento de hidrocarburos | graneles líquidos | OP Trade, S.L. | 20/21 | 5.915 | | | 592 | 5.324 | | | | |
| Instalación de suministro combustible embarcaciones deportivas | suministro de combustible | Viento de Levante asociación deportiva | 24 | 200 | | | | | | | 200 | |
| Inversión en mejoras de la competitividad | construcción naval | Navantia S.A. | 19/25 | 22.052 | | 3.047 | 5.135 | 6.600 | 3.185 | 1.050 | 1.050 | 1.985 |
| Ampliación RCN Cádiz | club náutico | | 22 | 250 | | | | | 250 | | | |
| Ampliación zona de atraque | club náutico | viento de levante asociación deportiva | 25 | 1.250 | | | | | | | | 1.250 |
| Adecuación de nave para almacenamiento, transformación, elaboración y venta de productos pesqueros | nave sector pesquero | consorcio de la Zona Franca de Cádiz | 19 | 59 | | 59 | | | | | | |
| Adaptación de parte del almacén nº 1 Alfonso XIII para gimnasio equipamiento | gimnasio | centro deportivo puerto de Cádiz S.L. | 19 | 776 | | 776 | | | | | | |
| Adaptación de parte del almacén nº 1 Alfonso XIII para gimnasio equipamiento | gimnasio | Centro deportivo Puerto de Cádiz S.L. | 19 | 1.194 | 500 | 694 | | | | | | |
| Adaptación de local para uso comercial | nave comercial | Eneran sa | 20 | 113 | | 113 | | | | | | |
| Acondicionamiento aparcamiento en muelle Alfonso XIII y Ciudad | aparcamientos | estacionamientos y servicios, SAU | 19/20 | 206 | | 165 | 41 | | | | | |
| Construcción y explotación de bolsas de aparcamiento (Pascual Pery) | aparcamientos | estacionamientos y servicios, SAU | 19 | 205 | | 205 | | | | | | |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 136/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Inversión ajena en el puerto de Cádiz (miles de euros) | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Actuación** | **objeto** | **titular** | **Fecha inic/ fin** | **Total Inversión** | **Certificado años anteriores** | **Certificado 2019** | **Previsión cierre 2020** | **Presupuesto 2021** | **Previsiones 2022** | **2023** | **2024** | **2025 y siguientes** |
| Reforma planta alta estación marítima | hostelería | no adjudicado | 21 | | | | | 170 | | | | |
| Construcción remodelación de edificio para hotel en Puerto América | edificio para hotel | Puerto América | 21/24 | | | | | 4.000 | 4.000 | 4.000 | | |
| Explotaciones locales Pascual Pery | hostelería | no adjudicado | 22 | | | | | | 300 | | | |
| Construcción aparcamiento Reina Sofia | aparcamientos | no adjudicado | 21/22 | | | | | 3.500 | 500 | | | |
| **INVERSIÓN TOTAL PUERTO DE CÁDIZ** | | | | **20.062.742** | | | | | | | | |

**Fuente: Equipo redactor en base al Plan de Empresa APBC 2021**

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 137/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 2.3 Cuantificación de las inversiones según las actuaciones

Se han cuantificado las inversiones de las actuaciones utilizando las estimaciones del Plan de Inversiones del Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz 2021, y en su defecto, utilizando precios de 2021 en Cádiz (extraídos del documento: *Información a usuarios y consumidores sobre estadística de los costes medios de ejecución material de los distintos tipos de obras 2019-2021*, publicado por el Colegio de Arquitectos).

En cuanto a los edificios e instalaciones que se prevé que sean concesionados, se realiza también una estimación del precio de construcción. Este coste será asumido por el correspondiente concesionario, y puede variar según la ejecución final del proyecto.

El presupuesto estimado (base de licitación, IVA excluido) se desglosa en las actuaciones de la Tabla 4. Cabe señalar que se realizan dos sumatorios del total de inversión. El primero contabiliza todas aquellas actuaciones que están por realizar, es decir, no se incluyen las obras de la Nueva Terminal de Contenedores NTC (Fase 1), el PIF ni el acceso viario / ferroviario a la NTC, por encontrarse, en su mayoría, ya finalizadas. El segundo de los sumatorios es la suma del conjunto de todas las actuaciones que contempla el Plan Especial por lo que sí se ha incluido la NTC, el PIF y sus accesos.

El Plan Especial contempla un total de 23 actuaciones que suman un presupuesto base de licitación (sin IVA) de 308.369.676 euros, que incluyen inversiones con plazo de ejecución entre 2011 y 2030.

Si excluimos las inversiones ya ejecutadas como la nueva terminal de contenedores (Fase 1), Puesto de Inspección Fronteriza, y las infraestructuras de acceso viarias y ferroviarias, el Plan Especial suma un total de 19 actuaciones y un presupuesto base de licitación (sin IVA) de 161.533.676 euros entre los años 2021 a 2030.

**Tabla 3: Resumen de valoración de las actuaciones propuestas (Presupuesto base de licitación, sin IVA)**

| | Inversiones (€) | | |
|---|---|---|---|
| **Agente** | **NTC, PIF y accesos NTC** | **Resto actuaciones** | **Total** |
| APBC | 146.836.000 | 35.933.639 | 182.769.639 |
| Privado | 0 | 125.600.037 | 125.600.037 |
| **TOTAL** | **146.836.000** | **161.533.676** | **308.369.676** |

**Fuente: Equipo redactor**

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 138/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 4: Valoración de las actuaciones propuestas (Presupuesto base de licitación, sin IVA)**

| Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Actuación | Superficie (m2) Suelo | Superficie (m2) Edificada | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | Coste total (€) |
| **Actuación 1:** | **Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1)** | | | | | **98.671.000** |
| BC1A3001 | Nueva terminal de contenedores de Cádiz (1ª Fase)(1) | | | | Valoración según Plan de inversiones | 82.185.000 |
| BC1H2001 | Regeneración de la playa de Las Redes (cumplimiento DIA de la NTC) | | | | | 329.000 |
| BC1G4001 | Liquidaciones y revisiones de las obras de la NTC | | | | | 2.239.000 |
| BC1H3001 | Actuaciones arqueológicas derivadas de ejecución obras NTC | | | | | 1.426.000 |
| BC1H3002 | Tratamiento de pecios hallados durante obras portuarias | | | | | 882.000 |
| BC1H9001 | Expediente de daños en las obras de la NTC | | | | | 3.042.000 |
| BC1B2001 | Pavimentación de explanada y Urbanización de Acceso a la NTC | | | | | 5.435.000 |
| BC1A9001 | Carriles complementarios en el Muelle de La Galeona | | | | | 932.000 |
| BC1B3001 | Acometida de servicios a la NTC | | | | | 1.230.000 |
| BC1H9002 | Campañas geofísicas y actuaciones arqueológicas previas | | | | | 184.000 |
| BC1H9003 | Campañas geotécnicas Canal de Navegación | | | | | 787.000 |
| **Actuación 2:** | **Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF)** | | | | | **4.618.000** |
| BC0Z0801 | Modificado Nuevo edificio de inspección PIF en Cádiz | | | | valoración según Plan de inversiones | 3.618.000 |
| BC1B2003 | Urbanización complementaria al edificio del PIF de la NTC | | | | | 1.000.000 |
| **Actuación 3:** | **Vial de acceso a nueva terminal de contenedores** | | | | | **37.547.000** |
| BC1E1001 | Modificado Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz | | | | | 16.169.000 |
| BC1G4002 | Liquidación y Revisión de Precios Modificado Vial de acceso NTC | | | | | 1.500.000 |
| BC1E1002 | Complementario Vial de acceso NTC | | | | | 1.027.000 |
| BC1E1003 | Modificado Pantallas de pilotes secantes en el Acceso a la NTC | | | | valoración según Plan de inversiones | 2.356.000 |
| BC1E1004 | Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz (2ª Fase) | | | | | 15.000.000 |
| BC1G4003 | Liquidación Complementario Vial de acceso NTC | | | | | 300.000 |
| BC1G4004 | Liquidación Modif. pantallas pilotes secantes y Vial Acceso (2ª Fase) | | | | | 1.195.000 |
| **Actuación 4:** | **Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores** | | | | | **6.000.000** |
| BC1E2001 | Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores (1ª Fase) | | | | valoración según Plan de inversiones | 6.000.000 |
| **Actuación 5:** | **Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz** | | | | | **650.000** |
| BC1C4001 | Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras en Cádiz | | | | valoración según Plan de inversiones | 650.000 |
| **Actuación 6:** | **Plan integral de abastecimiento y saneamiento** | | | | | **3.000.000** |
| BC1B3005 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Depuradora zona Lonja | | | | | 700.000 |
| BC1B3006 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Lonja Pesquera | | | | | 310.000 |
| BC1B3007 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle levante | | | | valoración según Plan de inversiones | 500.000 |
| BC1B3008 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle M. Comillas | | | | | 500.000 |
| BC1B3009 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Resto de actuaciones | | | | | 990.000 |
| **Actuación 7:** | **Actuaciones en materia de eficiencia energética** | | | | | **700.000** |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 139/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz**

| | Actuación | Superficie (m2) Suelo | Superficie (m2) Edificada | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | | Coste total | (€) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BC0H2001 | Actuaciones en materia de eficiencia energética | | | valoración según Plan de inversiones | | | | 700.000 |
| **Actuación 8:** | **Nuevo edificio para hotel en Puerto América** | | | | | | | **4.000.000** |
| | Nueva edificación hotel puerto América (Interacción puerto-ciudad-Actividades económicas) | | | valoración según Plan de inversiones | | | | 4.000.000 |
| **Actuación 9:** | **Acción puntual de Reforma/mejora APR1** | | | | | | | **1.793.445** |
| | Reforma de la edificación existente de locales de ocio nocturno del paseo Paseo Pascual Pery | | | 2.508 | 3.135 | 355 | Reforma Restaurantes | 1.112.241 |
| | Derribo edificaciones añadidas en el extremo de contacto con el paseo Pascual Pery | | | 1.700 | 1.700 | 95 | Coste derribo en otros puertos | 161.840 |
| | Urbanización del ámbito | | | 4.216 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 519.364 |
| **Actuación 10:** | **Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad** | | | | | | | **6.406.725** |
| | Plan de Integración Puerto-Ciudad. Obras de adaptación área Muelle Ciudad | | | valoración según Plan de inversiones ** | | | | 2.000.000 |
| | Acondicionamiento del Muelle Ciudad y Alfonso XIII para el tráfico de cruceros | | | 44.713 | - | 98,56 | ajardinamiento de un terreno con elementos | 4.406.725 |
| **Actuación 11:** | **Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico)** | | | | | | | **4.379.362** |
| | Nueva edificación con uso Náutico-deportivo en Puerto América (lotes 1 y 2) | | | 930 | 778 | 615,94 | vestuarios y duchas | 479.204 |
| | Ampliación edificación Club Náutico (Z6) | | | 5.248 | 692 | 615,94 | vestuarios y duchas | 426.233 |
| | Nueva edificación con uso terciario en el paseo frente a las marinas (lotes 4,5,6 y 7) | | | 2.351 | 3.525 | 985,51 | edificios exclusivos de oficinas | 3.473.924 |
| **Actuación 12:** | **Rediseño paseo Pascual Pery** | | | | | | | **539.889** |
| | Urbanización paseo Pascual Pery (Espacios libres y zonas verdes) | | | 5.478 | - | 98,56 | ajardinamiento de un terreno con elementos | 539.889 |
| **Actuación 13:** | **Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros** | | | | | | | **4.000.000** |
| BC1B9001 | Electrificación muelles Dársena de Cádiz para suministro a Cruceros | | | valoración según Plan de inversiones | | | | 4.000.000 |
| **Actuación 14:** | **Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle Reina Sofia** | | | | | | | **9.036.000** |
| BC1B3002 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 1) | | | valoración según Plan de inversiones | | | | 5.000.000 |
| | Viales secundarios | | | 21.700 | - | 80,00 | | 1.736.000 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 140/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz**

| | Actuación | Superficie (m2) Suelo | Superficie (m2) Edificada | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | | Coste total (€) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BC1B3003 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 2) | | | valoración según Plan de inversiones | | | 2.300.000 |
| **Actuación 15:** | **Edificio de aparcamientos y Actividades Económicas en el paseo Pascual Pery-Reina Sofia** | | | | | | **19.379.489** |
| | Aparcamiento en nivel I y II (lote 9) | | 12.646 | 25.292 | 542,03 | edificio de más de una planta para estacionamiento de vehículos | 13.709.101 |
| | Edificios con uso de Actividades Económicas (lote 9) | | | 8.852 | 640,58 | edificio comercial de una planta | 5.670.388 |
| **Actuación 16:** | **Nueva estación marítima satélite en el muelle Reina Sofia** | | | | | | **1.335.766** |
| | Nueva edificación de Estación marítima satélite (lote 12) | | 1.004 | 1.004 | 1.330,44 | edificios oficiales y adm. de gran importacia | 1.335.766 |
| **Actuación 17:** | **Acción puntual de reforma/mejora (APR2) en la punta San Felipe** | | | | | | **776.779** |
| | Reforma local hostelería | | 245 | 245 | 355 | Reforma Restaurantes | 86.922 |
| | Urbanización del ámbito, mejora de la accesibilidad del paseo peatonal de la punta San Felipe | | 5.600 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 689.857 |
| **Actuación 18:** | **Desarrollo Z12, Z13 y Z14** | | | | | | **61.062.961** |
| | Nueva edificación con uso de Actividades económicas Z12, Z13 y Z14 | | 66.985 | 83.731 | 689,85 | edificio comercial de más de una planta | 57.762.241 |
| | Urbanización interior del ámbito Z12, Z13 y Z14 | | 26.794 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 3.300.721 |
| **Actuación 19:** | **Desarrollo Z11** | | | | | | **14.662.130** |
| | Nueva edificación con uso de Actividades económicas (Z11) | | 19.837 | 24.796 | 689,85 | edificio comercial de más de una planta | 13.684.652 |
| | Urbanización interior del ámbito Z11 (incluyendo viarios secundarios) | | 7.935 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 977.478 |
| **Actuación 20:** | **Desarrollo Z15** | | | | | | **3.771.783** |
| | Nueva edificación con uso Terciario | | 5.103 | 9.185 | 689,85 | edificio comercial de más de una planta | 3.520.330 |
| | Urbanización interior del ámbito Z15 (incluyendo viarios secundarios) | | 2.041 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 251.453 |
| **Actuación 21:** | **Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción** | | | | | | **8.948.542** |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 141/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz**

| | Actuación | Superficie (m2) Suelo | Superficie (m2) Edificada | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | | Coste total | (€) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nueva edificación con uso de Logística, almacenaje y producción (Z5) | | | 10.847 | 13.558 | 615,94 | naves y almacenes de una planta (cubierta plana) + 1 planta | 6.681.145 |
| | Urbanización acceso al ámbito Z5 | | | 9.300 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 1.145.656 |
| | Derribo edificación existente | | | 11.783 | 11.783 | 95 | Coste derribo en otros puertos | 1.121.742 |
| **Actuación 22:** | **Reordenación edificación con uso pesquero polivalente** | | | | | | | **11.090.806** |
| | Nueva edificación con uso pesquero polivalente (lotes 19,20, 24,25,26 y 27) | | | 13.371 | 22.770 | 615,94 | naves y almacenes de una planta (cubierta plana) + 1 planta | 8.235.787 |
| | Nueva edificación con uso terciario (lote 22) | | | 1.519 | 3.038 | 985,51 | edificios exclusivos de oficinas | 1.496.990 |
| | Derribo edificación existente | | | 14.265 | 11.783 | 95 | Coste derribo en otros puertos | 1.358.028 |
| **Actuación 23:** | **Nuevo varadero en testero del muelle de Levante** | | | | | | | **6.000.000** |
| | Construcción varadero | | | 20.850 | | | PA | 6.000.000 |
| **TOTAL PRESUPUESTO ESTIMADO ACTUACIONES PROPUESTAS (SIN INCLUIR NTC NI OBRAS YA EJECUTADAS)** | | | | | | | | **161.533.676** |
| **TOTAL PRESUPUESTO ESTIMADO ACTUACIONES PROPUESTAS (INCLUYE TODAS LAS ACTUACIONES)** | | | | | | | | **308.369.676** |

** en el coste se incluye 6% de beneficio industrial y 13% de gastos generales (presupuesto ejecución contrata)*

*** actuación incluida en el Plan de Inversiones 2022, pendiente de aprobación*

**Fuente: Equipo redactor**

Es copia aut



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 142/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

## 2.4 Propuesta de asignación de inversiones

El objetivo de este apartado es la asignación de las actuaciones previstas a los distintos agentes que pueden intervenir en la inversión.

Distinguimos, básicamente dos agentes: la Autoridad Portuaria la Bahía de Cádiz, quien lógicamente realizará la mayor parte de las actuaciones, y las empresas privadas que pueden acceder a realizar actuaciones al ser concesionarias de alguna instalación o edificación de la zona de servicio.

Asimismo, puede darse el caso que haya actuaciones que su financiación sea mixta, en parte sufragada por la APBC y en parte por el concesionario.

El criterio para asignar a los diferentes agentes es el siguiente:

Autoridad Portuaria:

- Construcción y explotación de instalaciones y/o edificios, dentro de la zona de servicio del Puerto, que tienen como objetivo el mantenimiento o la mejora del funcionamiento de la actividad portuaria en general y que no tiene sentido, o no es posible, la construcción/explotación por empresas privadas.

- Construcción y explotación de otras instalaciones y/o edificios para los que la APBC decida adoptar este modelo de gestión, es decir, decida reservárselos para su gestión directa.

Iniciativa privada:

- Construcción y explotación de instalaciones y/o edificaciones que, orientados al interés general, tenga sentido su explotación por una empresa privada y como tal sea otorgado en autorización/concesión, previo el concurso y/o los trámites oportunos.

Iniciativa mixta APBC – Privado:

- Actuaciones que incluyen inversiones de la APBC y de las empresas concesionarias.

A continuación, se distinguen las actuaciones que irían a cargo de cada agente:

***Actuaciones a cargo de la Autoridad Portuaria***

- Actuación 1: Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1)
- Actuación 2: Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF)
- Actuación 3: Vial de acceso a nueva terminal de contenedores
- Actuación 4: Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores
- Actuación 5: Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz
- Actuación 6. Plan integral de abastecimiento y saneamiento
- Actuación 7: Actuaciones en materia de eficiencia energética
- Actuación 10: Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad
- Actuación 12: Rediseño paseo Pascual Pery
- Actuación 13: Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros
- Actuación 14: Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle reina Sofia
- Actuación 16: Nueva estación satélite en el muelle Reina Sofía
- Actuación 20: Desarrollo Z15

***Actuaciones a cargo de la iniciativa privada***

- Actuación 8: Nuevo edificio para hotel en Puerto América
- Actuación 11: Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico)
- Actuación 15: Edificio de aparcamientos y Actividades Económicas en el pase Pascual Pery – Reina Sofia
- Actuación 18: Desarrollo Z12, Z13 y Z14
- Actuación 19: Desarrollo Z11
- Actuación 23: Nuevo varadero en el testero del muelle de Levante

***Actuaciones mixtas APBC-privado***

- Actuación 9: Acción puntual de Reforma/mejora APR1
- Actuación 17: Acción puntual de reforma/mejora (APR2) en la punta San Felipe
- Actuación 21: Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción
- Actuación 22: Reordenación edificación con uso pesquero polivalente

# 3 MODELO DE GESTIÓN

## 3.1 Análisis del modelo de gestión actual y propuesta de modelo de gestión por áreas

El objetivo es analizar el actual modelo de gestión de las diferentes instalaciones del puerto y las posibles alternativas de gestión directa o indirecta, de las nuevas actuaciones que recoge el presente Plan Especial.

Con carácter general es aplicable el Artículo 66. *Modelo de gestión del dominio público portuario*, del TRLPEMM.

*Artículo 66. Modelo de gestión del dominio público portuario.*

1. *La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación,*

Copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 143/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.*

2. *Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.*
3. *La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.*

En la Tabla 5 se muestran las principales concesiones y autorizaciones actuales (a fecha 2019) del Puerto de Cádiz.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 144/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Tabla 5: Concesiones vigentes en las Instalaciones de Cádiz del Puerto de la Bahía de Cádiz a fecha 2019

| Concesiones vigentes en las Instalaciones de Cádiz del Puerto de la Bahía de Cádiz a fecha 2019 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Titular** | **Designación** | **Dársena** | **Fecha inicio** | **Fecha baja prevista** | **Instalaciones** | **Lámina de agua** | **Subsuelo** | **Terrenos** |
| AGENCIA PUBLICA PUERTOS DE ANDALUCIA | PUERTO DEPORTIVO DE PUERTO AMERICA | Dársena de Cádiz | 17/02/2003 | 16/02/2030 | | 57.378 | | 50.135 |
| AQUI TE QUIERO | LOCAL D | Dársena de Cádiz | 15/12/2016 | 15/12/2026 | 110 | | | 110 |
| AYUNTAMIENTO DE CADIZ | PISCINA AGUA SALDA, PISCINA CUBIERTA, URBANIZACION Y PANTALANES | Dársena de Cádiz | 26/06/2006 | 27/06/2036 | | 7.310 | | 6.412 |
| AYUNTAMIENTO DE CADIZ | PUERTO DEPORTIVO ELCANO | Dársena de la Zona Franca | 21/12/2018 | 20/05/2034 | 5.105 | 31.653 | | 38.473 |
| AYUNTAMIENTO DE CADIZ | PUERTO DEPORTIVO ELCANO - PISTAS DEPORTIVAS | Dársena de la Zona Franca | 03/08/2000 | 04/08/2030 | | | | 18.845 |
| BERNARDINO ABAD S.L. | NAVE 06 MUELLE LEVANTE | Dársena de Cádiz | 09/07/2014 | 08/07/2039 | 1.002 | | | 1.088 |
| CADIZ CRUISE TERMINAL SL | SUPERFICIE EN EL MUELLE CIUDAD PARA LA CONSTRUCCION DE TERMINAL SATELITE PARA PRESTAR LOS SERVICIOS PROPIOS DE TERMINAL DE CRUCEROS | Dársena de Cádiz | 28/10/2014 | 30/10/2023 | | | | 420 |
| CADIZ CRUISE TERMINAL SL | VARIAS SUPERFICIES UBICADAS DENTRO DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA DEL MUELLE ALFONSO XIII CON DESTINO A PRESTAR LOS SERVICIOS PROPIOS DE TERMINAL DE CRUCEROS | Dársena de Cádiz | 31/10/2013 | 30/10/2023 | 1.295 | | | 1.295 |
| CAPITANIA MARITIMA DE CADIZ | SUPERFICIE PARA OFICINAS DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA Y SASEMAR EN EDIFICIO ESTACION MARITIMA | Dársena de Cádiz | 30/10/2012 | 01/01/2030 | 1.146 | | | 382 |
| CENTRO DEPORTIVO PUERTO DE CADIZ, SL | ALMACEN Nº 1 - DPTO 5 - GIMNASIO | Dársena de Cádiz | 15/08/2016 | 15/08/2041 | 2.895 | | | 4.315 |
| CEPSA COMERCIAL PETRÓLEO, SA | OCUPACIÓN DE 321,55 m2 DE SUPERFICIE TERRESTRE E INSTALACIONES EXISTENTES EN EL MUELLE DE LEVANTE, DÁRSENA PESQUERA DE CÁDIZ, CON DESTINO A RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES | Dársena de Cádiz | 21/07/2014 | 20/07/2029 | 281 | | | 322 |
| CONCASA CIA. GADITANA CONTENEDORES,S.L | TERMINAL DE CONTENEDORES EXPLOTACIÓN | Dársena de Cádiz | 05/03/1993 | 04/03/2023 | 570 | | | 22.544 |
| CONSORCIO DE BOMBEROS DE LA PROVINCIA DE CADIZ | PARQUE DE BOMBEROS (PATRIMONIAL) | Dársena de Cádiz | 21/01/2005 | 31/12/2026 | | | | 6.195 |
| CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CADIZ | CONVENIO PARA LA UTILIZACION DE UNA SUPERFICIE DE 11.819,45 M EN EL PUERTO DE LA ZONA FRANCA | Dársena de la Zona Franca | 25/08/2015 | 25/08/2050 | | | | 11.819 |
| CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CADIZ | INSTALACION NAVE FRIGORIFICA | Dársena de la Zona Franca | 09/10/2002 | 09/10/2032 | | | | 3.334 |
| CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE CADIZ | NUEVO ACCESO ZONA FRANCA | Dársena de la Zona Franca | 21/05/2007 | 22/05/2037 | | | | 12.735 |
| CORTEMAR SL | NAVE 03 MUELLE DE LEVANTE ampliada | Dársena de Cádiz | 16/12/2009 | 31/12/2029 | 463 | | | 388 |
| DISCO QADIS, S.L. | LOCAL A | Dársena de Cádiz | 29/10/2008 | 30/04/2024 | 87 | | | 87 |
| ECOSUR BAHIA, S.L. | NAVE 10 MUELLE LEVANTE | Dársena de Cádiz | 09/07/2014 | 08/07/2034 | 275 | | | 764 |
| ELECTRICA DE CADIZ, S.A. | SUBESTACIÓN DE TRANSFORMACIÓN Y TENDIDO DE DOS LINEAS DE CABLES SUBTERRÁNEOS (Patrimonio) | Dársena de Cádiz | 24/06/1959 | 16/12/2027 | | | | 240 |
| FRIGORIFICOS MARBAMAR, SA | NAVE 04 MUELLE FDEZ. LADREDA Superficie | Dársena de Cádiz | 17/10/2000 | 25/10/2025 | | | | 2.160 |
| GADITANA DE PESCADOS S.L. | LOCAL 653 | Dársena de Cádiz | 04/05/2018 | 04/05/2028 | 425 | | | 320 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 145/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Concesiones vigentes en las Instalaciones de Cádiz del Puerto de la Bahía de Cádiz a fecha 2019 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Titular** | **Designación** | **Dársena** | **Fecha inicio** | **Fecha baja prevista** | **Instalaciones** | **Lámina de agua** | **Subsuelo** | **Terrenos** |
| HARINERA VILAFRANQUINA S.A. | SUPERFICIE, VUELO, SUBSUELO E INSTALACIONES ESPECIALES DE CARGA/DESCARGA DE GRANELES Y CEREALES: 2 RAILES Y 13 PILARES | Dársena de la Zona Franca | 01/07/2013 | 30/06/2033 | 537 | | 22 | 1.401 |
| HIBERO S.L. | NAVE 06 MUELLE FDEZ. LADREDA Superficie | Dársena de Cádiz | 14/12/2000 | 08/01/2026 | | | | 2.220 |
| INDALBI SUR S.L. | NAVE 04 MUELLE LEVANTE Superficie | Dársena de Cádiz | 07/12/1962 | 31/12/2022 | | | | 1.332 |
| INSTITUTO ESPAÑOL OCEANOGRAFIA | NAVE 01 MUELLE LEVANTE | Dársena de Cádiz | 17/12/2002 | 26/12/2022 | 605 | | | 605 |
| INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA | LOCAL EDIFICIO - CASA DEL MAR ALMIRANTE ESTRADA (Patrimonio) | Dársena de Cádiz | 16/01/1959 | 16/01/2022 | | | | 450 |
| ISTAMELSA S.L. | ALMACENAMIENTO Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A | Dársena de la Zona Franca | 30/03/1965 | 01/01/2023 | | | 330 | 20 |
| ISTAMELSA S.L. | TUBERIAS SUBTERRANEAS SUMINISTRO BUQUES | Dársena de la Zona Franca | 30/03/1965 | 01/01/2023 | | | 153 | |
| LA CASA DEL FARERO, SLU | INSTALACIONES EN EL POBLADO DE SANTI PETRI | Faros | 30/12/2015 | 29/12/2045 | 434 | | | 518 |
| MARISCOS ANGEL GONZALEZ S.L. | NAVE 05 MUELLE FDEZ. LADREDA Superficie | Dársena de Cádiz | 14/12/2002 | 08/01/2026 | | | | 600 |
| MOMART DISCOCADIZ, S.L. | DISCOTECA-ANFITEATRO | Dársena de Cádiz | 08/01/2016 | 07/01/2046 | 2.473 | | | 2.453 |
| NAVANTIA S.A. (Cádiz - Puerto Real) | UNIFICACIÓN CONCESIONES Y AMPLIACIÓN LÁMINA AGUA | Dársena de Cádiz | 20/12/2001 | 02/02/2020 | | 276.074 | | 302.516 |
| NAZARENA DEL HIELO, S.L. | NAVE 19 DEPARTAMENTOS 1 Y 2 | Dársena de Cádiz | 15/07/2015 | 20/04/2027 | 507 | | | 507 |
| NEDGIA - Andalucía, SA | CONDUCCIÓN PARA GAS NATURAL | Dársena de Cádiz | 12/07/2018 | 11/07/2033 | | | 113 | |
| OMEGA ELECTRICIDAD S.L. | NAVE 05 MUELLE LEVANTE Superficie | Dársena de Cádiz | 24/05/1963 | 31/12/2022 | | | | 1.294 |
| REAL CLUB NAUTICO DE CADIZ | DÁRSENA EMBARCACIONES MENORES - DIQUE SAN FEL | Dársena de Cádiz | 11/07/1997 | 10/07/2027 | | 18.000 | | 6.917 |
| REPARACIONES NAVALES DEL SUR S.L. (RENASUR, S.L) | NAVE 13 MUELLE LEVANTE superficie | Dársena de Cádiz | 11/09/1985 | 31/12/2022 | | | | 795 |
| REPARACIONES NAVALES DEL SUR S.L. (RENASUR, S.L) | NAVE 14 MUELLE LEVANTE | Dársena de Cádiz | 25/10/2002 | 24/10/2025 | 447 | | | 447 |
| REPARACIONES VESAN SL | NAVE 02 MUELLE LEVANTE Superficie | Dársena de Cádiz | 17/09/1968 | 31/12/2022 | | | | 360 |
| RICARDO FUENTES E HIJOS S.A. | NAVE 07 MUELLE FDEZ. LADREDA Superficie | Dársena de Cádiz | 13/01/2003 | 14/01/2028 | | | | 3.359 |
| SERTEGO Servicios Andalucía | PLANTA DE TRANSFERENCIA DE RESIDUOS MARPOL-ANEXO I | Dársena de Cádiz | 11/07/2014 | 10/07/2024 | | | | 420 |
| SERTRAIN S.L. | NAVE 18 MUELLE LEVANTE | Dársena de Cádiz | 06/06/2011 | 06/06/2031 | 354 | | | 177 |
| SUCESORES DE PEPIÑO, S.L. | NAVE 11 MUELLE LEVANTE | Dársena de Cádiz | 02/01/2018 | 01/01/2033 | 435 | | | 435 |
| TERMINAL DE CARGA RODADA CANARIAS, S.A. | SUPERFICIE NUEVA TERMINAL RO-RO | Dársena de Cádiz | 06/07/2010 | 05/07/2030 | | | | 49.427 |
| TRANSPORTES MAZO HERMANOS, SAU | SUPERFICIE PARA CONSTRUCCION INSTALACIONES CON DESTINO A CENTRO LOGÍSTICO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS | Dársena de Cádiz | 30/12/2015 | 29/12/2045 | | | | 2.822 |
| VIENTO DE LEVANTE ASOCIACION DEPORTIVA | CLUB NÁUTICO DEPORTIVO Y SEDE SOCIAL, INSTALAC | Dársena de Cádiz | 19/06/2002 | 19/06/2032 | | 21.380 | | 1.423 |
| VODAFONE ESPAÑA, S.A. | SUPERFICIE INSTALACION ANTENAS TELEFONIA | Dársena de Cádiz | 25/06/2008 | 14/07/2023 | | | | 173 |
| YAZIRAT QADIS | LOCAL G | Dársena de Cádiz | 03/11/2008 | 02/11/2018 | 110 | | | 110 |

**Fuente: Equipo redactor en base información APBC**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 146/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### 3.1.1 Área 1

A continuación, se explica para cada área las concesiones y principales autorizaciones existentes, así como las instalaciones en gestión directa por la APBA, para luego establecer el modelo de gestión propuesto en el Plan Especial.

**Principales concesiones y autorizaciones (fecha 2019)**

- **La terminal de contenedores actual**, en el muelle Reina Sofia está concesionada a Concasa CIA Gaditana de Contenedores S.L. Asimismo, esta compañía es la concesionaria de la nueva Terminal de Contenedores que se ubicará en el extremo del dique de Levante cuando se finalice la ejecución de la explanada y sus accesos.

- **La terminal de cruceros en el muelle Alfonso XIII y en el muelle Ciudad**, está concesionada a Cádiz Cruise Terminal, S.L. La terminal dispone de dos estaciones marítimas, la principal en el Muelle Alfonso XIII y la denominada satélite en el Muelle Ciudad.

- La dársena adosada al espigón Punta San Felipe está concesionada a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. La concesión consiste en la explotación de puestos de amarre náutico-deportivos y los servicios asociados. Cuenta con 322 amarres, una zona de varada, marina seca, taller y un edificio de servicios (vestuarios, aseos, etc…). La instalación náutico-deportiva recibe el nombre **Puerto Deportivo Puerto América.** En el extremo del dique San Felipe existe otra concesión dedicada a la hostelería.

- La dársena contigua, entre Puerto América y la actual terminal de contenedores está concesionada al **Real Club Náutico de Cádiz.** La concesión consiste en la explotación de las instalaciones deportivas y culturales, y la explotación de la dársena de embarcaciones menores, que incluye el contradique y parte correspondiente del antiguo espigón con el mismo nombre. Dispone de 141 amarres de embarcaciones de distintas esloras. Dispone de varadero y varias edificaciones de uso exclusivo de los socios: bar, restaurante, vestuarios, escuela de vela y así como un aparcamiento en superficie.

- En el **paseo Pascual Pery**, en su tramo más próximo a la ciudad existe un **complejo de ocio**, en el que hay varios locales dedicados a bares y discotecas. Cada uno de estos locales está concesionado o en régimen de autorización. Entre las empresas concesionarias/autorizadas están: “Aquí te quiero”, Disco Qadis y Momart Discocadiz S.L.

- En la cubierta de los locales de ocio de Pascual Pery existe un paseo peatonal que enlaza con el resto de **paseo-mirador**. Esta zona de esparcimiento está concedida al Ayuntamiento en régimen de autorización.

- El **aparcamiento** entre la zona de ocio **Pascual Pery** y la actual terminal de contenedores está en régimen de autorización a Estacionamientos y servicios, SAU. Tiene una superficie de 15.000 $m^2$ destinada a 581 plazas de aparcamiento de turismos.

- El edificio conocido como **Almacén nº 1** en el Muelle Reina Sofia está concesionado a **Centro Deportivo Puerto de Cádiz S.L** Al perder el uso portuario vinculado a la terminal Ro-Ro, el edificio se reconvirtió en gimnasio.

- La **Terminal Marítima Metropolitana,** donde se opera el tráfico interior, está gestionada por el Consorcio de Transportes de la Bahía.

**Instalaciones en gestión directa:**

- Línea de atraque de los muelles Reina Sofia, Alfonso XIII, Ciudad y Reina Victoria.

- Edificio de oficinas, sede de la APBC.

- Edificios administrativos ubicados en la plaza Sevilla.

- Puesto de Inspección Fronteriza (PIF).

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

Las actuaciones propuestas en el Plan Especial modificarán necesariamente la gestión que se desarrollará en un futuro de las instalaciones del Área 1.

El traslado de la terminal de contenedores permite la definición de dos macro parcelas dedicadas a actividades económicas. Se prevé que el desarrollo de las mismas se haga total o parcialmente con inversión privada. Por tanto, se estaría pensando en un modelo de concesión para las dos zonas de actividades económicas de la explanada del muelle Reina Sofia, aunque no se descarta la participación en este desarrollo de la APBC, del Ayuntamiento de Cádiz y de otras Administraciones.

En cuanto a la terminal de cruceros, se prevé que se mantenga concesionada, igual que las dos dársenas náutico-deportivas Puerto América y Club Náutico de Cádiz.

En cuanto al complejo de ocio nocturno Pascual Pery, del que se prevé su remodelación, el modelo de gestión de los locales que lo conforma seguirán siendo mediante concesión y/o autorización.

El actual aparcamiento en superficie en la explanada del muelle Reina Sofia desaparecerá por la definición de la nueva ordenación. Para dar respuesta a la demanda de aparcamientos del área se prevé la construcción de un edificio de aparcamientos aprovechando la diferencia de cota entre el paseo Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofia. La gestión de este aparcamiento se prevé se haga mediante una concesión.

En el espacio que actualmente ocupa el edificio Ciudad del Mar se prevé la construcción de un hotel. Se prevé que la gestión de este hotel sea mediante concesión.

Se prevé que permanezcan en gestión directa el edificio de oficinas de la APBC, la Terminal Marítima Metropolitana y la línea de atraque de los muelles Reina Sofia, Alfonso XIII, Ciudad y Reina Victoria.

Copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 147/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

En relación a los edificios administrativos de la plaza Sevilla, el Plan Especial prevé su reordenación de forma coordinada con la remodelación del resto de plaza. La futura gestión de estos edificios se prevé que continúe siendo directa por la APBC, aunque no estaría cerrada la posibilidad que estos edificios fueran ocupados y gestionados por otras Administraciones.

### 3.1.2 Área 2

**Principales concesiones y autorizaciones (fecha 2019):**

- La nueva terminal Ro-Ro, en la ampliación del Muelle Marqués de Comillas está concesionada a Terminal de carga rodada Canarias S.A. filial de Acciona – Trasmediterránea. La concesión consiste en la explotación de la terminal por 20 años. Acciona Ingeniería realizó el proyecto y la ejecución de las obras correspondió a Acciona Infraestructuras. La concesión incluye la gestión de dos rampas Ro-Ro, una en el muelle Marqués de Comillas y otra en el muelle de la Libertad.

- Superficie para construcción instalaciones con destino a centro logístico de transportes de mercancías concesionadas a Transportes Mazo Hermanos, S.A.U.

**Instalaciones en gestión directa:**

- Línea de atraque de los muelles Marqués de Comillas, ampliación de Marqués de Comillas y Libertad.

- 2 rampas Ro-Ro en el muelle Marqués de Comillas.

- Edificio de oficinas en el muelle Marqués de Comillas.

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

El Plan Especial prevé para esta área la futura ampliación de las instalaciones que dan apoyo al tráfico Ro-Ro.

Se prevé que las concesiones y autorizaciones se mantengan igual. Cuando se realice dicha ampliación, previsiblemente las nuevas instalaciones serán concesionadas.

### 3.1.3 Área 3

**Principales concesiones y autorizaciones (fecha 2019):**

- Las edificaciones de la dársena pesquera acogen casetas de exportadores y el mercado de mayoristas. Estos edificios se dividen en locales y la mayoría están en régimen de autorización o concesión a empresas dedicadas a la comercialización, almacenamiento, distribución, compra-venta de pescado fresco y congelado y de marisco. También hay empresas dedicadas a la producción de envases como Polisur 2000 S.L. En algunos casos, estos ocupan naves enteras como es el caso de la nave 6 del muelle de levante concesionada a Bernardino Abad S.L o la nave 8 del mismo muelle, que se encuentra en régimen de autorización a Barreiro Pesca S.L.

- Asimismo, estos locales también están ocupados en régimen de autorización por organizaciones vinculadas con la pesca como la organización de pesqueros artesanales y litoral del golfo de Cádiz.

- Existen también en régimen de concesión o autorización almacenes frigoríficos y fábricas de hielo, para el almacenaje del pescado y marisco. La mayoría se ubican el Muelle General Fernández Labreda y en el Muelle de Levante ocupando parte de las naves allí emplazadas. Entre las empresas concesionarias/autorizadas están: Nazarena del Hielo, Hibero, M.A. González Almeida, Ricardo Fuentes e hijos S.A y Cortemar.

- El bar-restaurante de la lonja está concedido en régimen de autorización.

**Instalaciones en gestión directa:**

- Línea de atraque dársena pesquera.

- Lonja pesquera.

- Ciertas instalaciones que dan apoyo al uso pesquero como almacenes frigoríficos.

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

El Plan Especial prevé para esta área la futura reordenación de las instalaciones pesqueras con uso pesquero polivalente, cuyas edificaciones podrán pasar a tener una planta más.

Se prevé que las concesiones y autorizaciones se mantengan igual hasta la extinción de las mismas. Cuando se realice dicha reordenación, previsiblemente las nuevas instalaciones serán concesionadas.

### 3.1.4 Área 4

**Principales concesiones y autorizaciones (fecha 2019):**

- Las instalaciones y mantenimiento, ubicadas en la dársena del Dique Seco están concesionadas a Navantia S.A. Están especializadas en la reparación y transformación naval, ocupando el Muelle de Armamento, los muelles adosados al mismo, el Muelle Astilleros y los espacios terrestres asociados.

- Además de la concesión de Navantia, que es la de mayor relevancia por su tamaño, existen otras empresas en la zona de servicio que se dedican a la construcción y reparación de embarcaciones, la mayoría ubicadas en el Muelle de Levante. Se listan a continuación las más reseñables:

    - Reparaciones Navales del Sur (Renalsur, S.L) especializada en reparaciones eléctricas en buques.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 148/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Omega Electricidad, S.L. dedicada al diseño, instalación y reparación en el campo eléctrico, para dar servicio al sector naval e industrial, realizando instalaciones, reparaciones y bobinados.
- Reparaciones Vesan, que ofrece servicios de reparación de maquinaria industrial.
- Sinaval S.L., especializada en trabajos de limpieza, pintura y mantenimiento de buques.

**Instalaciones en gestión directa:**

No existen en esta área instalaciones de gestión directa.

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

No se prevén modificaciones en el modelo de gestión en la zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones, que se prevé siga en régimen de concesión.

Para la zona logística prevista en la calle levante, el Plan Especial prevé la reordenación de las actuales edificaciones. Una vez realizada esta actuación se prevé que la gestión de las nuevas naves del ámbito se realice en régimen de concesión.

### 3.1.5 Área 5

**Principales concesiones y autorizaciones (fecha 2019):**

- Una superficie de 45.000 $m^2$ de la explanada de la Nueva Terminal de Contenedores, que corresponde a la Fase 1, subfase 1.1, será otorgada en concesión a CONCASA, empresa que actualmente gestiona la terminal de contenedores del muelle Reina Sofia, una vez finalicen las obras.

**Instalaciones en gestión directa:**

Las obras de urbanización de toda la Fase 1 y la pavimentación de la citada explanada (subfase 1.1) ha corrido a cargo de la APBC.

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

Está previsto que el resto de explanada de la Fase 1, subfases 1.2 y 1.3 se gestione mediante concesión, igual que la explanada de 45.000 $m^2$ concesionada a CONCASA. En este caso el concesionario se hará cargo de la pavimentación.

Actualmente, se están finalizando las obras de construcción del edificio del PIF (puesto de inspección fronterizo) y está previsto entre en funcionamiento en cuanto se materialice el traslado. Su gestión se realizará de forma directa por la APBC.

En cuanto a la futura terminal ferroviaria, ubicada en la parte posterior de la explanada (Fase 1), se prevé que sea operada por un operador ferroviario o directamente por el concesionario de la terminal.

### 3.1.6 Área 6

**Principales concesiones y autorizaciones actuales:**

- La zona náutico-deportiva de la Barriada de la Paz está concesionada al Club Deportivo Viento de Levante. La concesión gestiona los 410 amarres disponibles, así como el edificio sede del Club que acoge servicios para los usuarios de la marina.
- En el Paseo Marítimo de la Bahía, entre el muelle de Astilleros y el Puente de la Constitución de1812, existe un edificio que acoge la Piscina municipal de Astilleros. Esta instalación está concesionada al Ayuntamiento de Cádiz.

**Instalaciones en gestión directa:**

No existen en esta área instalaciones de gestión directa.

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

No se prevén modificaciones en el modelo de gestión de esta área.

### 3.1.7 Área 7

**Concesiones y autorizaciones (fecha 2019):**

- Algunas de las instalaciones del área 7 están concesionadas al consorcio de la Zona Franca, como son la nave frigorífica de situada en el muelle de Ribera, el acceso y la utilización de una superficie de 11.819,45 $m^2$.
- En régimen de autorización destacan las instalaciones de Harinera Vilafranquina S.A. que incluyen el almacén nº1 en el Muelle Poniente, la superficie, el vuelo y subsuelo e instalaciones de carga y descarga de graneles y cereales (2 railes y 13 pilares) situadas también en el Muelle de Poniente, así como superficie del mismo muelle para el almacenamiento de materiales.
- La dársena náutico-deportiva, junto al puente José León de Carranza, está concesionada al Ayuntamiento de Cádiz. Puerto Deportivo Elcano, como se denomina la marina, cuenta con 258 amarres y varias edificaciones con servicios de apoyo como son: cafetería-restaurante, gimnasio, aulas, escuela, residencia, taller, etc…
- Entre la terminal Ro-Ro del muelle de Ribera y las instalaciones del Puerto deportivo Elcano, se encuentran las instalaciones deportivas concesionadas al Ayuntamiento de Cádiz. Cuentan con varias pistas de pádel, campos deportivos, pista de atletismo y otras instalaciones complementarias. Estas pistas forman junto al Puerto Deportivo el Complejo Deportivo Elcano.

**Instalaciones en gestión directa:**

- Línea de atraque de los muelles de Ribera y Poniente.

Es copia auténtica del documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 149/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial:**

No se prevén modificaciones en el modelo de gestión de esta área.

# 4 PLAN DE ETAPAS

## 4.1 Programación económica de las inversiones y proyectos técnicos por años

Se prevé que las propuestas del presente Plan Especial se desarrollen en 10 años desde su fecha de aprobación. Cabe recordar que el Plan Especial es de vigencia ilimitada, y que, por tanto, el presente Plan de Etapas es sólo una aproximación del alcance temporal de ejecución de las principales actuaciones propuestas.

Estas actuaciones se ordenan en el tiempo, según los criterios establecidos por la APBC, plasmados en el Plan de Empresa, y que tienen que ver con la demanda de nuevas infraestructuras o renovación de las existentes, las fechas de vencimiento de las concesiones actuales, así como los acuerdos vigentes y previstos.

Los plazos incluyen no solo el período de construcción, sino aquel lapso de tiempo que tiene que ver con la redacción y tramitación de los correspondientes proyectos y estudios.

Las propuestas más importantes de este plan especial son la puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (NTC) y la reconversión de los terrenos de la antigua terminal en el muelle Reina Sofia y explanada anexa, para el desarrollo de usos vinculados con la interacción puerto -ciudad.

Las primeras acciones previstas están relacionadas con la puesta en funcionamiento de la NTC, que incluye los viales de acceso, los ramales de ferrocarril y el edificio del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF).

Por otro lado, y con el objetivo de mejora de los accesos actuales del puerto, se encuentran en ejecución la modificación del acceso viario por la Avenida Astilleros y la reordenación de viales interiores que tienen previsto entrar en funcionamiento en breve espacio de tiempo.

Asimismo, están previstas a corto plazo, la reordenación del espacio libre ajardinado frente al edificio administrativo de la APBC.

Como se ha explicado, y de acuerdo con lo que establece la DEUP 2019, la liberación de los terrenos que ocupan la terminal de contenedores en el muelle Reina Sofia, permitirá su dedicación a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

La primera actuación prevista, cuyo expediente ya ha empezado a tramitarse, es el nuevo hotel en la zona de la punta de San Felipe, donde actualmente se ubica el edificio Ciudad del Mar.

También está prevista la mejora de las instalaciones náutico-deportivas, Club Náutico y Puerto América, junto a las que se creará un paseo marítimo y una franja edificios que acogerán uso terciario para dar apoyo a la náutico-deportiva.

Asimismo, a medio plazo se prevé el acondicionamiento y mejora de la operativa de los muelles Reina Sofia, Alfonso XIII y Ciudad para destinarlos exclusivamente al tráfico de cruceros. Asimismo, se prevé más adelante la construcción de una nueva estación Marítima satélite en el muelle Alfonso XIII / Reina Sofia.

Se prevé la ejecución del vial estructurante, que permitirá dar continuidad del viario rodado, carriles bici y red de transporte público de la ciudad. Este vial será ejecutado a medio plazo por la APBC, al igual que el edificio de aparcamientos que aprovecha el desnivel entre Pascual Pery y la explanada anexa al muelle Reina Sofía, y que dará servicio a la zona.

Con el objetivo de alcanzar la accesibilidad de la zona, serán necesarias actuaciones puntuales de mejora de los viales fuera de zona de servicio, en concreto en la avenida del descubrimiento. Estas actuaciones deberán tener el consenso con el Ayuntamiento de Cádiz y realizarse conjuntamente con la APBC.

A medio-largo plazo se prevé el desarrollo de las parcelas interiores de esta zona, cuya ordenación se establecerá en los correspondientes estudios de detalle (Z11, Z12, Z13 Y Z14). Este desarrollo se realizará por agentes privados y se destinará a usos los vinculados a la interacción puerto-ciudad.

También a medio-largo plazo, está prevista la reconfiguración de la manzana de actividades productivas en la calle Levante (anexa a las instalaciones de Navantia) y la reconfiguración de los edificios administrativos de la plaza Sevilla. Esta última se hará mediante un estudio de detalle (Z15), y está sujeta a la concreción por parte del Ayuntamiento de la solución a adoptar en dicha plaza, por lo que se ha considerado que se iniciará más adelante.

Finalmente, se prevén una serie de actuaciones a realizar según demanda, para las que no se establece un plazo concreto, como son: nuevas instalaciones asociadas al uso comercial en la terminal Ro-Ro, la mejora de las instalaciones destinadas a la pesca permitiendo su ampliación y el nuevo varadero en el testero del muelle Levante.

A continuación, se realiza una descripción de las actuaciones más relevantes, el agente responsable que llevaría a cabo la inversión y la previsión de desarrollo.

**Actuación 1: Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1 NTC).**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2011-2022)

Descripción: Obras de terminación de la construcción de la explanada para acoger la Nueva Terminal de Contenedores (NTC). Las obras consisten en la pavimentación de parte de la explanada y la urbanización del acceso. Asimismo, se implementarán las instalaciones necesarias para su puesta en funcionamiento (carriles para grúas *feeder*, etc.) y la acometida de servicios (agua, electricidad y media tensión).

También se incluyen las actuaciones derivadas de la construcción de la NTC como la regeneración de la playa de las Redes, o las actuaciones arqueológicas.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 150/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Actuación 2: Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF).**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2017-2022)

Descripción: Construcción de un edificio para la inspección en el recinto portuario de Cádiz para trasladar la actividad desde el actual emplazado en el muelle Reina Sofia.

Incluye la urbanización del entorno del nuevo edificio, integrándola en la urbanización del acceso a la NTC (actuación 2) y la correspondiente acometida de servicios.

**Actuación 3: Vial de acceso a Nueva Terminal de Contenedores.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado:(2014-2023)

Descripción: Obras de terminación de la construcción del vial de acceso a través de túnel. Este nuevo vial parcialmente soterrado, permitirá el acceso a la Nueva Terminal de Contenedores sin afectar a la actividad de los astilleros.

Las obras incluyen las actuaciones derivadas de la construcción como las pantallas de pilotes secantes.

**Actuación 4: Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2023-2024)

Descripción: Construcción del acceso por ferrocarril a la NTC y de las playas de vías en la explanada.

**Actuación 5: Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2021-2022)

Descripción: Obras de adecuación y mejora de las instalaciones dedicadas a la actividad pesquera en la dársena de Cádiz.

**Actuación 6. Plan integral de abastecimiento y saneamiento.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2021-2024)

Descripción: Construcción de las instalaciones necesarias para disponer de una red de saneamiento separativa y de abastecimiento.

**Actuación 7: Actuaciones en materia de eficiencia energética.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2021-2024)

Descripción: Actuaciones de mejora de la eficiencia energética en edificios de la APBC y de otras instalaciones (alumbrado, movilidad, etc.).

**Actuación 8: Nuevo edificio para hotel en Puerto América.**

Responsable: Empresa concesionaria

Plazo estimado: (2021-2023)

Descripción: Construcción de un edificio para uso hotelero en Puerto América, en la ubicación del edificio Ciudad del Mar.

**Actuación 9: Acción puntual de reforma/mejora APR1**

Responsable: APBC y Empresa concesionaria

Plazo estimado (2021-2024)

Descripción: Reordenación del conjunto edificatorio destinado a locales de ocio y su entorno inmediato, así como el paseo superior existente sobre el mismo.

**Actuación 10: Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2022-2023)

Descripción: Obras de adaptación y acondicionamiento del muelle ciudad para acoger usos vinculados a la interacción puerto ciudad. Estas obras incluyen la ordenación de los nuevos espacios libres, zonas verdes, zonas peatonales, con el objetivo de abrir estos espacios al uso ciudadano.

Asimismo, se adecuarán el muelle Ciudad y el muelle Alfonso XII para acoger el tráfico de cruceros.

**Actuación 11: Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico**

Responsable: Empresas concesionarias

Plazo estimado: (2022-2026)

Descripción: Obras de mejora y ampliación de las instalaciones y servicios que ofrecen las marinas náutico deportivas de Puerto América y del Club Náutico. Incluye la ejecución de nueva edificación con uso Terciario, en el paseo frente a las marinas.

**Actuación 12: Rediseño paseo Pascual Pery**

Copia auténtica de documento electrónico





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 151/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2023-2024)

Descripción: Ampliación y remodelación del Paseo Pascual Pery, acondicionamiento del paseo peatonal, mejora de los jardines y prolongación del actual trazado del carril-bici.

**Actuación 13: Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros.**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2024-2025)

Descripción: Implementar las instalaciones necesarias para dotar de puntos de conexión eléctrica a los cruceros que atracan en la dársena de Cádiz.

**Actuación 14: Vial estructurante y redes de servicios básicos en explanada anexa al muelle reina Sofia**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2024-2026)

Descripción: Construcción de un vial que estructure la explanada anexa al muelle Reina Sofia. Asimismo, se ejecutarán las redes de servicios básicos (agua, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones).

Se prevé así mismo la ejecución de dos viales secundarios, que separaren las parcelas Z12, Z13 y Z14.

**Actuación 15: Edificio de aparcamientos Pascual Pery-Reina Sofia.**

Responsable: Empresa concesionaria

Plazo estimado: (2024-2025)

Descripción: Construcción del edificio de aparcamientos en dos niveles aprovechando la diferencia de cota entre el paseo Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofia. En el nivel III se ejecutarán edificaciones con uso de Actividades Económicas.

**Actuación 16: Nueva estación satélite en el muelle Alfonso XIII**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2024-2026)

Descripción: Construcción de edificio en el muelle Alfonso XIII para uso de Estación Marítima satélite para el tráfico de cruceros.

**Actuación 17: Acción puntual de reforma/mejora (APR 2) en la punta San Felipe**

Responsable: Autoridad Portuaria y Empresa concesionaria

Plazo estimado: (2025-2028)

Descripción: Reforma del local de hostelería ubicado en el extremo del dique de la punta San Felipe. Acondicionamiento de los espacios libres del ámbito y mejora en la accesibilidad del paseo peatonal del dique.

**Actuación 18: Desarrollo Z12, Z13 Y Z14**

Responsable: Empresa concesionaria

Plazo estimado: (2024-2028)

Descripción: Desarrollo de las parcelas Z12, Z13 y Z14 para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Previamente se deberá elaborar y aprobar el correspondiente estudio de detalle, que será coherente con los criterios de ordenación establecidos en el presente Plan Especial.

**Actuación 19: Desarrollo Z11**

Responsable: Empresa concesionaria

Plazo estimado: (2024-2028)

Descripción: Desarrollo de la parcela Z11 para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Previamente se deberá elaborar y aprobar el correspondiente estudio de detalle, que será coherente con los criterios de ordenación establecidos en el presente Plan Especial.

**Actuación 20: Desarrollo Z15**

Responsable: Autoridad Portuaria

Plazo estimado: (2024-2028)

Descripción: Reconfiguración de los edificios administrativos situados en la Plaza Sevilla. Previamente se deberá elaborar y aprobar el correspondiente estudio de detalle, que será coherente con los criterios de ordenación establecidos en el presente Plan Especial. La elaboración de estudio de detalle está sujeto también a la reordenación de la misma plaza (zona fuera de servicio) que desarrolle el Ayuntamiento.

**Actuación 21: Reordenación edificación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción**

Responsable: Autoridad Portuaria y empresas concesionarias

Plazo estimado: (2026-2030)

Descripción: Reconfigurar la manzana de actividades productivas en la calle Levante y anexa a las instalaciones de Navantia, para mejorar su accesibilidad y regular su ordenación. Para ello será necesario el derribo de la edificación existente en el ámbito y la construcción de nuevas naves.

**Actuación 22: Reordenación de la edificación con uso pesquero polivalente**

Responsable: Autoridad Portuaria y empresa concesionaria

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 152/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Plazo estimado: (2029-2030)

Descripción: Reordenación de las edificaciones con uso pesquero polivalente, en la dársena pesquera de Cádiz. Para ello será necesario el derribo de las edificaciones existentes y la construcción de nuevas naves que podrán tener una planta más. Asimismo, se propone la construcción de un edificio con uso de terciario junto a la actual cofradía de pescadores.

**Actuación 23: Nuevo varadero en testero del muelle de Levante**

Responsable: Empresa concesionaria

Plazo estimado: (2029-2030)

Descripción: Acondicionamiento del testero del muelle Levante para el uso de varadero de embarcaciones. Esta actuación incluye las instalaciones necesarias para el desarrollo de la actividad(travel-lift,rampa…).

Es copia auténtica de documento electrónico





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 153/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 6: Propuesta Plan de etapas del Plan Especial del Puerto de Cádiz**

| Propuesta Plan de etapas - Plan Especial Puerto de Cádiz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Actuaciones** | 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | | 2024 | | | | 2025 | | | | 2026 | | | | 2027 | | | | 2028 | | | | 2029 | | | | 2030 | | | |
| | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T | 1T | 2T | 3T | 4T |
| Actuación 1: Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1) * | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 2: Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF) ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 3: Vial de acceso a nueva terminal de contenedores *** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 4: Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 5: Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 6. Plan integral de abastecimiento y saneamiento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 7: Actuaciones en materia de eficiencia energética | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 8: Nuevo edificio para hotel en Puerto América | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 9: Acción puntual de Reforma/mejora APR1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 10: Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 11: Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 12: Rediseño paseo Pascual Pery | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 13: Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 14: Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle reina Sofia | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 15: Edificio de aparcamientos Pascual Pery-Reina Sofia | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 16: Nueva estación satélite en el muelle Alfonso XIII | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 17: Acción de puntual de reforma/mejora (APR 2) en la punta San Felipe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 18: Desarrollo Z12, Z13 Y Z14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 19 Desarrollo Z11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 20: Desarrollo Z15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 21: Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 22: Reordenación edificación con uso pesquero polivalente | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Actuación 23: Nuevo varadero en testero del muelle de Levante | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

* Actuación iniciada en 2011

**Actuación iniciada en 2017

***Actuación iniciada en 2014

**Fuente: Equipo redacto**

auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 154/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 155/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## INDICE

*1 INTRODUCCIÓN ..... 2*
1.1 Necesidad del Informe de Sostenibilidad Económica ..... 2
1.2 Contenido ..... 2
1.3 Antecedentes ..... 2
1.3.1 Antecedentes de planteamiento ..... 2
1.3.2 Particularidades del ámbito ordenado ..... 2
*2 IMPACTO DE LA ACTUACIÓN EN LAS HACIENDAS PÚBLICAS AFECTADAS ..... 3*
2.1 Determinación de las haciendas públicas afectadas ..... 3
2.2 Determinación de las infraestructuras, servicios e instalaciones resultantes de la actuación ..... 3
2.3 Metodología y contenido del análisis de rentabilidad ..... 3
2.4 Valoración de las infraestructuras, servicios e instalaciones ..... 4
2.4.1 Estimación de la valoración/cuantificación de las nuevas infraestructuras y servicios ..... 4
2.4.2 Valoración del mantenimiento de los elementos de urbanización o la puesta en marcha y la prestación de los servicios ..... 9
2.5 Determinación de los ingresos que deriven de la Actuación para la Administración ..... 13
2.5.1 Ingresos de la APBC ..... 13
2.5.2 Ingresos del Ayuntamiento ..... 15
2.6 Conclusión: Análisis del impacto de la actuación en la Hacienda Pública ..... 15
2.6.1 Análisis del impacto sobre la APBC ..... 15
2.6.2 Análisis del impacto sobre el Ayuntamiento ..... 16
*3 LA ADECUACIÓN DEL SUELO A USOS PRODUCTIVOS ..... 16*

## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

| Siglas | Nombre |
|---|---|
| APBC | Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz |
| BIC | Bien de Interés Cultural |
| BOE | Boletín Oficial del Estado |
| BOJA | Boletín Oficial de la Junta de Andalucía |
| DAE | Declaración Ambiental Estratégica |
| DEUP | Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios |
| LOUA | Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía |
| PGOU | Plan General de Ordenación Urbana |
| POTA | Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía |
| TRLPEMM | Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante |
| UTE | Unión Temporal de Empresas |

## LISTA DE TABLAS

TABLA 1: RESULTADOS DEL ANÁLISIS FINANCIERO DE LA 1ª FASE DE LA NTC ..... 4
TABLA 2: RESULTADOS DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA 1ª FASE DE LA NTC ..... 4
TABLA 3: RESULTADOS DEL ANÁLISIS FINANCIERO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA NTC ..... 4
TABLA 4: RESULTADOS DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LA NTC ..... 4
TABLA 5: VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS (PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN, SIN IVA) ..... 5
TABLA 6: MANTENIMIENTO ANUAL PREVISTO DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS, A CARGO DE LA APBC ..... 9
TABLA 7: COSTES DE EXPLOTACIÓN (MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN) ANUAL PREVISTO DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS, A CARGO DE LA APBC, 2021-2050 (€) ..... 11
TABLA 8: INGRESOS DE OPERACIÓN DE LA APBC, 2021-2050 (€), DIFERENCIALES POR LA EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL ..... 14
TABLA 9: FLUJOS DE CAJA PARA LA APBC, 2021-2050 (€) ..... 15
TABLA 10: RESULTADOS DEL ANÁLISIS FINANCIERO PARA LA APBC (€ Y %) ..... 16

Es copia auténtica de documento electrónico



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 156/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 1 INTRODUCCIÓN

## 1.1 Necesidad del Informe de Sostenibilidad Económica

El artículo 22 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece en el punto 4 que *La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un* ***informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos***.

Por su parte el artículo 19.1.a) 3º) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de ordenación urbanística de Andalucía establece de incluir el citado Informe de Sostenibilidad Económica, ***que debe contener la justificación de la existencia de suelo suficiente para usos productivos y su acomodación al desarrollo urbano previsto en el planeamiento, así como el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios***.

## 1.2 Contenido

El contenido de un Informe de Sostenibilidad Económica se estructura en dos partes diferenciadas. Por un lado, el estudio del impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas; y por el otro, el análisis de la adecuación del suelo destinado a usos productivos.

## 1.3 Antecedentes

### 1.3.1 Antecedentes de planteamiento

La Zona de Servicio del puerto Bahía de Cádiz, en el término municipal de Cádiz, cuyo ámbito es objeto del presente Plan Especial, es calificado por el PGOU de Cádiz como Sistema General, aspecto que condiciona el contenido de este Informe de Sostenibilidad Económica, ya que:

- No se establecen cesiones al Ayuntamiento para el establecimiento de equipamientos y dotaciones de carácter y uso público.
- La titularidad de todos los terrenos corresponde a la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.
- Una parte de los terrenos se destinan a uso productivo en régimen de concesión y autorización a entidades privadas.

### 1.3.2 Particularidades del ámbito ordenado

Adicionalmente a lo indicado en el punto anterior, ha de señalarse que, como bien recoge el art. 19.1.a) 3º) de la LOUA, el alcance y contenido de esta memoria depende en gran media del alcance y naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento, que como es el caso del presente Plan Especial presenta una serie de particularidades y diferencias respecto al planeamiento, ya sea general o de desarrollo urbanístico propio de las ciudades entendidas desde el punto de vista más amplio.

A este respecto ha de destacarse que la totalidad del espacio ordenado mediante el presente Plan Especial se trata de un espacio perteneciente a la APBC, que con sus propios recursos y por mediación de los ingresos recibidos de los concesionarios y empresas que operan en el puerto es la única gestora de dicho espacio, no existiendo infraestructuras ni equipamientos gestionar por el Ayuntamiento de Cádiz.

No obstante lo anterior, en el presente Informe se indican los gastos que actualmente podría suponer el desarrollo de la actividad portuaria en la Hacienda Pública Municipal, en particular aquellas actuaciones que se encuentran fuera del dominio público portuario pero que son necesarias para cumplir con las determinaciones del Plan Especial.

Como fuente de impacto positivo (ingresos) en las Haciendas Públicas citadas (Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Cádiz) como consecuencia del presente Plan Especial, ha de destacarse las derivadas de cualquier inversión que se lleve a cabo en los terrenos de los concesionarios, ya sea en forma de nuevas tasas de actividad y ocupación (Autoridad Portuaria) como de tasas en concepto de licencias (tasas, ICIO, etc.) o impuestos municipales (IBI/IBIC, actividades económicas, etc.).

Asimismo, aquellas inversiones que generen tráfico portuario, como es el caso de la nueva terminal de contenedores, revertirán en un incremento de ingresos por tasas portuarias de utilización para la Autoridad Portuaria.

Por último, ha de indicarse también que las particularidades del ámbito condicionan el contenido de este informe en lo que respecta al estudio de suficiencia de suelo productivo, ya que en este ámbito se dan las dos siguientes situaciones: 1) La mayoría del suelo se destina a uso productivo, prohibiéndose en el mismo, por la propia legislación sectorial, los usos residenciales que, en su caso debieran ser en base a los que valorar la adecuación y suficiencia de los usos productivos; 2) Se ordenan nuevos suelos con usos productivo que han sido incorporados en la DEUP.

En los capítulos que siguen se abordan con el alcance y amplitud necesarios los aspectos aquí recogidos a modo de introducción del presente Informe de Sostenibilidad Económica.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 157/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 2 IMPACTO DE LA ACTUACIÓN EN LAS HACIENDAS PÚBLICAS AFECTADAS

## 2.1 Determinación de las haciendas públicas afectadas

Como se ha indicado anteriormente, la principal Administración afectada es la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, al ser la propietaria única de los terrenos ubicados en el ámbito del Plan Especial. Se entiende como administración pública al ser un organismo dependiente del Organismo Público Puertos del Estado, dependiente a su vez del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Al encontrarse en el término municipal de Cádiz, será el Ayuntamiento de Cádiz la segunda de las administraciones afectadas, no identificándose ninguna adicional.

## 2.2 Determinación de las infraestructuras, servicios e instalaciones resultantes de la actuación

Tal como se establece en el Estudio económico-financiero el presente Plan Especial, se recogen a continuación las actuaciones previstas que serán asumidas por las Administraciones Públicas afectadas (Autoridad Portuaria y Ayuntamiento):

***Actuaciones a cargo de la Autoridad Portuaria***

- Actuación 1: Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1).
- Actuación 2: Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF).
- Actuación 3: Vial de acceso a nueva terminal de contenedores.
- Actuación 4: Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores.
- Actuación 5: Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz.
- Actuación 6. Plan integral de abastecimiento y saneamiento.
- Actuación 7: Actuaciones en materia de eficiencia energética.
- Actuación 10: Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad.
- Actuación 12: Rediseño paseo Pascual Pery.
- Actuación 13: Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros.
- Actuación 14: Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle reina Sofia.
- Actuación 16: Nueva estación satélite en el muelle Reina Sofía.
- Actuación 20: Desarrollo Z15.

***Actuaciones mixtas APBC-privado***

- Actuación 9: Acción puntual de Reforma/mejora APR1
- Actuación 17: Acción de puntual de reforma/mejora (APR 2) en la punta San Felipe
- Actuación 21: Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción
- Actuación 22: Reordenación edificación con uso pesquero polivalente

## 2.3 Metodología y contenido del análisis de rentabilidad

En primer lugar, es de notar que para la realización del análisis de rentabilidad financiera de las diferentes actuaciones consideradas se ha tomado como referencia la *"Revisión y actualización del método de evaluación de inversiones portuarias (MEIPOR 2016)"*, en lo sucesivo MEIPOR 2016, del Organismo Público Puertos del Estado.

Está metodología es empleada para evaluar las rentabilidades financiera y económica de los proyectos de inversión promovidos por las Autoridades Portuarias.

Así mismo, sirve de base para la cumplimentación de los expedientes concernientes a la ejecución de infraestructuras portuarias beneficiarias de fondos europeos (FEDER o cohesión).

Con carácter general, en el presente Informe de Sostenibilidad Económica se ha tomado un horizonte temporal de 30 años, que es el que establece por defecto el MEIPOR 2016.

Por otro lado, según criterios del Organismo Público Puertos del Estado deben someterse a evaluación económico-financiera aquellos proyectos cuyo importe sea superior a 3.000.000 €.

No obstante lo anterior, en el presente Informe de Sostenibilidad Económica ha sido realizada una evaluación global por lo que, con carácter general, han sido incluidas todas las actuaciones recogidas en el Plan Especial de Ordenación, a excepción de las actuaciones 1 a 4, pues se encuentran finalizadas o en estado muy avanzado de su finalización y tienen que ver con inversiones relacionadas con la Nueva Terminal de Contenedores.

Además, dentro de estas actuaciones, las vinculadas con la 1ª Fase de la Nueva Terminal de Contenedores y los accesos ferroviarios ya han sido analizados en los siguientes estudios económico-financieros:

- *"Evaluación Económica y Financiera del GP Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz. Fase 1ª"*, de abril de 2015
- *Economic-Financial Analysis: Railway Branch Access Works, de abril de 2019.*

En las tablas siguientes se muestran los resultados de los análisis financieros y económicos efectuados en dichos estudios:

Este documento electrónico es copia auténtica de



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 158/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 1: Resultados del análisis financiero de la 1ª Fase de la NTC**

| RENTABILIDAD FINANCIERA (Euros a Precios Constantes) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| EL PROYECTO Y LOS AGENTES INTERESADOS | | Valor Actual Neto ( VAN ) | Valor Anual Equivalente ( VAE ) | Tasa Interna de Rentabilidad ( TIR Real ) |
| EL PROYECTO Descuento al | 6,00% | -89.633.410 | -5.041.028 | -0,03% |
| La Autoridad Portuaria Descuento al | 5,00% | -87.279.165 | -4.543.837 | -1,69% |
| El Operador de Contenedores Descuento al | 7,50% | 0 | 0 | 7,50% |

**Fuente: Evaluación Económica y Financiera del GP Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz. Fase 1ª**

**Tabla 2: Resultados del análisis económico de la 1ª Fase de la NTC**

| RENTABILIDAD ECONÓMICA (Euros a Precios Constantes) | | Valor Actual Neto ( VAN ) | Valor Anual Equivalente ( VAE ) | Tasa Interna de Rentabilidad ( TIR Real ) |
|---|---|---|---|---|
| EL PROYECTO Descuento al | 5,50% | 17.275.321 | 935.638 | 6,2902% |

**Fuente: Economic-Financial Analysis: Railway Branch Access Works, de Abril de 2019**

**Tabla 3: Resultados del análisis financiero de los accesos ferroviarios a la NTC**

| | Port Authority |
|---|---|
| Financial Discount Rate | 4,00% |
| Financial Net Present Value – FNPV (I) | -3.981.125€ |
| Internal Rate of Financial Return – IRFR (I) | -4,08% |
| Payback | - |

**Fuente: Economic-Financial Analysis: Railway Branch Access Works**

**Tabla 4: Resultados del análisis económico de los accesos ferroviarios a la NTC**

| | Port Authority |
|---|---|
| Financial Discount Rate | 5,00% |
| Financial Net Present Value – FNPV (I) | 28.164.361€ |
| Internal Rate of Financial Return – IRFR (I) | 35.38% |

**Fuente: Economic-Financial Analysis: Railway Branch Access Works**

Por tanto, las rentabilidades financieras de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz para ambas actuaciones son negativas pero la rentabilidad económico-social resulta positiva, por consiguiente, los Proyectos es viable desde el punto de vista económico-financiero, según los criterios del MEIPOR 2016.

## 2.4 Valoración de las infraestructuras, servicios e instalaciones

### 2.4.1 Estimación de la valoración/cuantificación de las nuevas infraestructuras y servicios

A continuación, se muestra la inversión prevista para cada actuación, de acuerdo con el Estudio económico-financiero del Plan Especial.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 159/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 5: Valoración de las actuaciones propuestas (Presupuesto base de licitación, sin IVA)**

| Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **Actuación** | **Superficie (m2)** | | **Coste según módulos (€/m2)*** | **Epígrafe módulos colegio arquitectos** | **Coste total (€)** |
| | | **Suelo** | **Edificada** | | | |
| **Actuación 1:** | **Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1)** | | | | | **98.671.000** |
| BC1A3001 | Nueva terminal de contenedores de Cádiz (1ª Fase)(1) | | | Valoración según Plan de inversiones | | 82.185.000 |
| BC1H2001 | Regeneración de la playa de Las Redes (cumplimiento DIA de la NTC) | | | | | 329.000 |
| BC1G4001 | Liquidaciones y revisiones de las obras de la NTC | | | | | 2.239.000 |
| BC1H3001 | Actuaciones arqueológicas derivadas de ejecución obras NTC | | | | | 1.426.000 |
| BC1H3002 | Tratamiento de pecios hallados durante obras portuarias | | | | | 882.000 |
| BC1H9001 | Expediente de daños en las obras de la NTC | | | | | 3.042.000 |
| BC1B2001 | Pavimentación de explanada y Urbanización de Acceso a la NTC | | | | | 5.435.000 |
| BC1A9001 | Carriles complementarios en el Muelle de La Galeona | | | | | 932.000 |
| BC1B3001 | Acometida de servicios a la NTC | | | | | 1.230.000 |
| BC1H9002 | Campañas geofísicas y actuaciones arqueológicas previas | | | | | 184.000 |
| BC1H9003 | Campañas geotécnicas Canal de Navegación | | | | | 787.000 |
| **Actuación 2:** | **Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF)** | | | | | **4.618.000** |
| BC0Z0801 | Modificado Nuevo edificio de inspección PIF en Cádiz | | | valoración según Plan de inversiones | | 3.618.000 |
| BC1B2003 | Urbanización complementaria al edificio del PIF de la NTC | | | | | 1.000.000 |
| **Actuación 3:** | **Vial de acceso a nueva terminal de contenedores** | | | | | **37.547.000** |
| BC1E1001 | Modificado Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz | | | valoración según Plan de inversiones | | 16.169.000 |
| BC1G4002 | Liquidación y Revisión de Precios Modificado Vial de acceso NTC | | | | | 1.500.000 |
| BC1E1002 | Complementario Vial de acceso NTC | | | | | 1.027.000 |
| BC1E1003 | Modificado Pantallas de pilotes secantes en el Acceso a la NTC | | | | | 2.356.000 |
| BC1E1004 | Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz (2ª Fase) | | | | | 15.000.000 |
| BC1G4003 | Liquidación Complementario Vial de acceso NTC | | | | | 300.000 |
| BC1G4004 | Liquidación Modif. pantallas pilotes secantes y Vial Acceso (2ª Fase) | | | | | 1.195.000 |
| **Actuación 4:** | **Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores** | | | | | **6.000.000** |
| BC1E2001 | Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores (1ª Fase) | | | valoración según Plan de inversiones | | 6.000.000 |
| **Actuación 5:** | **Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz** | | | | | **650.000** |
| BC1C4001 | Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras en Cádiz | | | valoración según Plan de inversiones | | 650.000 |
| **Actuación 6:** | **Plan integral de abastecimiento y saneamiento** | | | | | **3.000.000** |
| BC1B3005 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Depuradora zona Lonja | | | valoración según Plan de inversiones | | 700.000 |
| BC1B3006 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Lonja Pesquera | | | | | 310.000 |
| BC1B3007 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle levante | | | | | 500.000 |
| BC1B3008 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle M. Comillas | | | | | 500.000 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 160/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz**

| | Actuación | Superficie (m2) | | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | Coste total (€) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Suelo | Edificada | | | |
| BC1B3009 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Resto de actuaciones | | | | | 990.000 |
| **Actuación 7:** | **Actuaciones en materia de eficiencia energética** | | | | | **700.000** |
| BC0H2001 | Actuaciones en materia de eficiencia energética | valoración según Plan de inversiones | | | | 700.000 |
| **Actuación 8:** | **Nuevo edificio para hotel en Puerto América** | | | | | **4.000.000** |
| | Nueva edificación hotel puerto América (Interacción puerto-ciudad-Actividades económicas) | valoración según Plan de inversiones | | | | 4.000.000 |
| **Actuación 9:** | **Acción puntual de Reforma/mejora APR1** | | | | | **1.793.445** |
| | Reforma de la edificación existente de locales de ocio nocturno del paseo Paseo Pascual Pery | 2.508 | 3.135 | 355 | Reforma Restaurantes | 1.112.241 |
| | Derribo edificaciones añadidas en el extremo de contacto con el paseo Pascual Pery | 1.700 | 1.700 | 95 | Coste derribo en otros puertos | 161.840 |
| | Urbanización del ámbito | 4.216 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 519.364 |
| **Actuación 10:** | **Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad** | | | | | **6.406.725** |
| | Plan de Integración Puerto-Ciudad. Obras de adaptación área Muelle Ciudad | valoración según Plan de inversiones ** | | | | 2.000.000 |
| | Acondicionamiento del Muelle Ciudad y Alfonso XIII para el tráfico de cruceros | 44.713 | - | 98,56 | ajardinamiento de un terreno con elementos | 4.406.725 |
| **Actuación 11:** | **Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico)** | | | | | **4.379.362** |
| | Nueva edificación con uso Náutico-deportivo en Puerto América (lotes 1 y 2) | 930 | 778 | 615,94 | vestuarios y duchas | 479.204 |
| | Ampliación edificación Club Náutico (Z6) | 5.248 | 692 | 615,94 | vestuarios y duchas | 426.233 |
| | Nueva edificación con uso terciario en el paseo frente a las marinas (lotes 4,5,6 y 7) | 2.351 | 3.525 | 985,51 | edificios exclusivos de oficinas | 3.473.924 |
| **Actuación 12:** | **Rediseño paseo Pascual Pery** | | | | | **539.889** |
| | Urbanización paseo Pascual Pery (Espacios libres y zonas verdes) | 5.478 | - | 98,56 | ajardinamiento de un terreno con elementos | 539.889 |
| **Actuación 13:** | **Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros** | | | | | **4.000.000** |
| BC1B9001 | Electrificación muelles Dársena de Cádiz para suministro a Cruceros | valoración según Plan de inversiones | | | | 4.000.000 |
| **Actuación 14:** | **Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle Reina Sofia** | | | | | **9.036.000** |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 161/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz**

| | Actuación | Superficie (m2) | | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | Coste total (€) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Suelo | Edificada | | | |
| BC1B3002 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 1) | valoración según Plan de inversiones | | | | 5.000.000 |
| | Viales secundarios | 21.700 | - | 80,00 | | 1.736.000 |
| BC1B3003 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 2) | valoración según Plan de inversiones | | | | 2.300.000 |
| **Actuación 15:** | **Edificio de aparcamientos y Actividades Economicas en el paseo Pascual Pery-Reina Sofia** | | | | | **19.379.489** |
| | Aparcamiento en nivel I y II (lote 9) | 12.646 | 25.292 | 542,03 | edificio de más de una planta para estacionamiento de vehículos | 13.709.101 |
| | Edificos con uso de Actividades Económicas (lote 9) | | 8.852 | 640,58 | edificio comercial de una planta | 5.670.388 |
| **Actuación 16:** | **Nueva estación marítima satélite en el muelle Reina Sofia** | | | | | **1.335.766** |
| | Nueva edificación de Estación marítima satélite (lote 12) | 1.004 | 1.004 | 1.330,44 | edificios oficiales y adm. de gran importacia | 1.335.766 |
| **Actuación 17:** | **Acción puntual de reforma/mejora (APR2) en la punta San Felipe** | | | | | **776.779** |
| | Reforma local hosteleria | 245 | 245 | 355 | Reforma Restaurantes | 86.922 |
| | Urbanización del ámbito, mejora de la accesibilidad del paseo peatonal de la punta San Felipe | 5.600 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 689.857 |
| **Actuación 18:** | **Desarrollo Z12, Z13 y Z14** | | | | | **61.062.961** |
| | Nueva edificación con uso de Actividades económicas Z12, Z13 y Z14 | 66.985 | 83.731 | 689,85 | edificio comercial de más de una planta | 57.762.241 |
| | Urbanización interior del ámbito Z12, Z13 y Z14 | 26.794 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 3.300.721 |
| **Actuación 19:** | **Desarrollo Z11** | | | | | **14.662.130** |
| | Nueva edificación con uso de Actividades económicas (Z11) | 19.837 | 24.796 | 689,85 | edificio comercial de más de una planta | 13.684.652 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 162/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz**

| | Actuación | Superficie (m2) | | Coste según módulos (€/m2)* | Epígrafe módulos colegio arquitectos | Coste total (€) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Suelo | Edificada | | | |
| | Urbanización interior del ámbito Z11 (incluyendo viarios secundarios) | 7.935 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 977.478 |
| **Actuación 20:** | **Desarrollo Z15** | | | | | **3.771.783** |
| | Nueva edificación con uso Terciario | 5.103 | 9.185 | 689,85 | edificio comercial de más de una planta | 3.520.330 |
| | Urbanización interior del ámbito Z15 (incluyendo viarios secundarios) | 2.041 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 251.453 |
| **Actuación 21:** | **Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción** | | | | | **8.948.542** |
| | Nueva edificación con uso de Logística, almacenaje y producción (Z5) | 10.847 | 13.558 | 615,94 | naves y almacenes de una planta (cubierta plana) + 1 planta | 6.681.145 |
| | Urbanización acceso al ámbito Z5 | 9.300 | - | 123,19 | urbanización completa calle o similar (todos los servicios) | 1.145.656 |
| | Derribo edificación existente | 11.783 | 11.783 | 95 | Coste derribo en otros puertos | 1.121.742 |
| **Actuación 22:** | **Reordenación edificación con uso pesquero polivalente** | | | | | **11.090.806** |
| | Nueva edificación con uso pesquero polivalente (lotes 19,20, 24,25,26 y 27) | 13.371 | 22.770 | 615,94 | naves y almacenes de una planta (cubierta plana) + 1 planta | 8.235.787 |
| | Nueva edificación con uso terciario (lote 22) | 1.519 | 3.038 | 985,51 | edificios exclusivos de oficinas | 1.496.990 |
| | Derribo edificación existente | 14.265 | 11.783 | 95 | Coste derribo en otros puertos | 1.358.028 |
| **Actuación 23:** | **Nuevo varadero en testero del muelle de Levante** | | | | | **6.000.000** |
| | Construcción varadero | 20.850 | | | PA | 6.000.000 |
| **TOTAL PRESUPUESTO ESTIMADO ACTUACIONES PROPUESTAS (SIN INCLUIR NTC NI OBRAS YA EJECUTADAS)** | | | | | | **161.533.676** |
| **TOTAL PRESUPUESTO ESTIMADO ACTUACIONES PROPUESTAS (INCLUYE TODAS LAS ACTUACIONES)** | | | | | | **308.369.676** |

** en el coste se incluye 6% de beneficio industrial y 13% de gastos generales (presupuesto ejecución contrata)*

*** actuación incluida en el Plan de Inversiones 2022, pendiente de aprobación*

**Fuente: Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 163/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### 2.4.2 Valoración del mantenimiento de los elementos de urbanización o la puesta en marcha y la prestación de los servicios

A continuación, se muestra el mantenimiento de los elementos de urbanización, infraestructuras e instalaciones en los que interviene la APBC:

#### *2.4.2.1 Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz*

En la siguiente tabla se muestran los costes de mantenimiento anual asociados a la APBC:

**Tabla 6: Mantenimiento anual previsto de las actuaciones propuestas, a cargo de la APBC**

| Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz | | | | Mantenimiento |
|---|---|---|---|---|
| | **Actuación** | **Activo MEIPOR 2004** | **Agente** | **APBC** |
| **Actuación 1:** | **Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1)** | | **APBC** | **1.091.600** |
| BC1A3001 | Nueva terminal de contenedores de Cádiz (1ª Fase)(1)* | Muelles de gravedad | APBC | 821.850 |
| BC1H2001 | Regeneración de la playa de Las Redes (cumplimiento DIA de la NTC) | | APBC | |
| BC1G4001 | Liquidaciones y revisiones de las obras de la NTC | Muelles de gravedad | APBC | 22.390 |
| BC1H3001 | Actuaciones arqueológicas derivadas de ejecución obras NTC | | APBC | |
| BC1H3002 | Tratamiento de pecios hallados durante obras portuarias | | APBC | |
| BC1H9001 | Expediente de daños en las obras de la NTC | | APBC | |
| BC1B2001 | Pavimentación de explanada y Urbanización de Acceso a la NTC | Pavimentaciones en zonas de depósito | APBC | 108.700 |
| BC1A9001 | Carriles complementarios en el Muelle de La Galeona | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 27.960 |
| BC1B3001 | Acometida de servicios a la NTC | Redes de agua + Redes de elecricidad | APBC | 110.700 |
| BC1H9002 | Campañas geofísicas y actuaciones arqueológicas previas | | APBC | |
| BC1H9003 | Campañas geotécnicas Canal de Navegación | | APBC | |
| **Actuación 2:** | **Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF)** | | **APBC** | **128.540** |
| BC0Z0801 | Modificado Nuevo edificio de inspección PIF en Cádiz | Viviendas y otros edificios | APBC | 108.540 |
| BC1B2003 | Urbanización complementaria al edificio del PIF de la NTC | Pavimentaciones en zonas de depósito | APBC | 20.000 |
| **Actuación 3:** | **Vial de acceso a nueva terminal de contenedores** | | **APBC** | **1.055.390** |
| BC1E1001 | Modificado Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 485.070 |
| BC1G4002 | Liquidación y Revisión de Precios Modificado Vial de acceso NTC | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 45.000 |
| BC1E1002 | Complementario Vial de acceso NTC | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 30.810 |
| BC1E1003 | Modificado Pantallas de pilotes secantes en el Acceso a la NTC | Muelle de pilotes de hormigón | APBC | 23.560 |
| BC1E1004 | Vial acceso nueva terminal de contenedores de Cádiz (2ª Fase) | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 450.000 |
| BC1G4003 | Liquidación Complementario Vial de acceso NTC | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 9.000 |
| BC1G4004 | Liquidación Modif. pantallas pilotes secantes y Vial Acceso (2ª Fase) | Muelle de pilotes de hormigón | APBC | 11.950 |
| **Actuación 4:** | **Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores** | | **APBC** | **12.000** |
| BC1E2001 | Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores (1ª Fase) | Vías férreas y estaciones de clasificación | APBC | 12.000 |
| **Actuación 5:** | **Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz** | | **APBC** | **13.000** |
| BC1C4001 | Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras en Cádiz | Lonjas de pesca | APBC | 13.000 |
| **Actuación 6:** | **Plan integral de abastecimiento y saneamiento** | | **APBC** | **30.000** |
| BC1B3005 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Depuradora zona Lonja | Obras de encauzamiento y defensa de márgenes | APBC | 7.000 |
| BC1B3006 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Lonja Pesquera | Obras de encauzamiento y defensa de márgenes | APBC | 3.100 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 164/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz | | | | Mantenimiento |
|---|---|---|---|---|
| | **Actuación** | **Activo MEIPOR 2004** | **Agente** | **APBC** |
| BC1B3007 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle levante | Obras de encauzamiento y defensa de márgenes | APBC | 5.000 |
| BC1B3008 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Ramal Muelle M. Comillas | Obras de encauzamiento y defensa de márgenes | APBC | 5.000 |
| BC1B3009 | Plan integral de red de abastecimiento y saneamiento. Resto de actuaciones | Obras de encauzamiento y defensa de márgenes | APBC | 9.900 |
| **Actuación 7:** | **Actuaciones en materia de eficiencia energética*** | | **APBC** | **56.000** |
| BC0H2001 | Actuaciones en materia de eficiencia energética | Redes de electricidad | APBC | 56.000 |
| **Actuación 9:** | **Acción puntual de Reforma/mejora APR1*** | | **APBC / Privado** | **11.686** |
| | Reforma de la edificación existente de locales de ocio nocturno del Paseo Pascual Pery | Viviendas y otros edificios | Privado | 0 |
| | Derribo edificaciones añadidas en el extremo de contacto con el paseo Pascual Pery | - | APBC | 0 |
| | Urbanización del ámbito | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 11.686 |
| **Actuación 10:** | **Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad *** | | **APBC** | **177.202** |
| | Plan de Integración Puerto-Ciudad. Obras de adaptación área Muelle Ciudad | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 45.000 |
| | Acondicionamiento del Muelle Ciudad y Alfonso XIII para el tráfico de cruceros | Viales de pavimento asfáltico | APBC | 132.202 |
| **Actuación 12:** | **Rediseño paseo Pascual Pery** | | **APBC** | **12.147** |
| | Urbanización paseo Pascual Pery (Espacios libres y zonas verdes) | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 12.147 |
| **Actuación 13:** | **Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros** | | **APBC** | **320.000** |
| BC1B9001 | Electrificación muelles Dársena de Cádiz para suministro a Cruceros | **Obtenidos a partir del Estudio OPS del puerto de Cádiz* | APBC | |
| **Actuación 14:** | **Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle Reina Sofia** | | **APBC** | **203.310** |
| BC1B3002 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 1) | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 112.500 |
| | Viales secundarios | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 39.060 |
| BC1B3003 | Vial estructurante y Redes de servicios básicos en terrenos Muelle Reina Sofía (Fase 2) | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 51.750 |
| **Actuación 16:** | **Nueva estación marítima satélite en el muelle Reina Sofia** | | **APBC** | **26.715** |
| | Nueva edificación de Estación marítima satélite (lote 12) | Estaciones marítimas | APBC | 26.715 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 165/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del puerto de Cádiz | | | | Mantenimiento |
|---|---|---|---|---|
| | **Actuación** | **Activo MEIPOR 2004** | **Agente** | **APBC** |
| **Actuación 17:** | **Acción puntual de reforma/mejora (APR2) en la punta San Felipe** | | **APBC / Privado** | **15.522** |
| | Reforma local hosteleria | Viviendas y otros edificios | Privado | 0 |
| | Urbanización del ámbito, mejora de la accesibilidad del paseo peatonal de la punta San Felipe | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 15.522 |
| **Actuación 20:** | **Desarrollo Z15** | | **APBC** | **111.268** |
| | Nueva edificación con uso Terciario | Viviendas y otros edificios | APBC | 105.610 |
| | Urbanización interior del ámbito Z15 (incluyendo viarios secundarios) | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 5.658 |
| **Actuación 21:** | **Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción** | | **APBC / Privado** | **25.777** |
| | Nueva edificación con uso de Logística, almacenaje y producción (Z5) | Naves | Privado | 0 |
| | Urbanización acceso al ámbito Z5 | Media entre viales de pavimento asfáltico (3%) y viales de pavimento hidráulico (1,5%) | APBC | 25.777 |
| | Derribo edificación existente | - | APBC | 0 |
| **Actuación 22:** | **Reordenación edificación con uso pesquero polivalente** | | **APBC / Privado** | **44.910** |
| | Nueva edificación con uso pesquero polivalente (lotes 19,20, 24,25,26 y 27) | Naves | Privado | 0 |
| | Nueva edificación con uso terciario (lote 22) | Viviendas y otros edificios | APBC | 44.910 |
| | Derribo edificación existente | - | APBC | 0 |

**En el cálculo de los flujos de caja no se han incluido estos costes de mantenimiento pues en la situación actual tendría unos costes similares.*

**Fuente: Equipo redactor**

Es copia aut

Además de los costes de mantenimiento, en la siguiente tabla, se han incluido los costes de operación de la electrificación de los muelles de la Dársena de Cádiz, a partir del *"Estudio OPS del Puerto de Cádiz"*.

En la siguiente tabla se muestran los costes de explotación para la APBC:

**Tabla 7: Costes de explotación (mantenimiento y operación) anual previsto de las actuaciones propuestas, a cargo de la APBC, 2021-2050 (€)**

| Actuación | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 | 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF) | 0 | 0 | 131.124 | 132.435 | 133.759 | 140.582 | 147.753 | 155.290 | 163.212 | 171.537 |
| Vial de acceso a nueva terminal de contenedores | 0 | 0 | 0 | 1.087.369 | 1.098.243 | 1.154.264 | 1.213.144 | 1.275.026 | 1.340.065 | 1.408.422 |
| Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores | 0 | 0 | 0 | 0 | 12.487 | 13.124 | 13.794 | 14.497 | 15.237 | 16.014 |
| Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 166/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Plan integral de abastecimiento y saneamiento | 0 | 0 | 0 | 0 | 31.218 | 32.811 | 34.484 | 36.243 | 38.092 | 40.035 |
| Actuaciones en materia de eficiencia energética | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nuevo edificio para hotel en Puerto América | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Acción puntual de Reforma/mejora APR1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rediseño paseo Pascual Pery | 0 | 0 | 0 | 0 | 12.641 | 13.286 | 13.963 | 14.675 | 15.424 | 16.211 |
| Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.826.312 | 1.919.473 | 2.017.385 | 2.120.292 | 2.228.448 |
| Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle Reina Sofia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 222.357 | 233.700 | 245.621 | 258.150 | 271.318 |
| Edificio de aparcamientos y Actividades Económicas en el paseo Pascual Pery-Reina Sofia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nueva estación marítima satélite en el muelle Reina Sofia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29.218 | 30.709 | 32.275 | 33.921 | 35.652 |
| Acción puntual de reforma/mejora (APR2) en la punta San Felipe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16.976 | 17.842 | 18.752 | 19.709 | 20.714 |
| Desarrollo Z12, Z13 y Z14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desarrollo Z11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desarrollo Z15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 121.692 | 127.899 | 134.423 | 141.280 | 148.487 |
| Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29.630 | 31.142 | 32.730 | 34.400 |
| Reordenación edificación con uso pesquero polivalente | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51.623 | 54.256 | 57.023 | 59.932 |
| Nuevo varadero en testero del muelle de Levante | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total costes de mantenimiento** | **0** | **0** | **0** | **0** | **43.859** | **2.262.651** | **2.459.322** | **2.584.772** | **2.716.622** | **2.855.197** |

**Fuente: Equipo redactor**

Es copia a



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 167/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 2.5 Determinación de los ingresos que deriven de la Actuación para la Administración

### 2.5.1 Ingresos de la APBC

Tal como se ha comentado, los ingresos relativos a las actuaciones relacionadas con la nueva terminal de contenedores no se tendrán en cuenta en este análisis dado que ya se ha realizado los correspondientes análisis de rentabilidad por parte de la APBC.

Para el resto de actuaciones, los ingresos de la APBC serían principalmente los relativos a las tasas de ocupación y actividad en aquellas obras y actuaciones donde se prevén que se otorguen nuevas superficies.

Por el contrario, aquellas actuaciones que supongan reducciones en las superficies concesionables conllevarán una merma de ingresos para la APBC.

#### *Tasa de ocupación*

Para el cálculo de la tasa de ocupación se ha seguido lo dispuesto en el artículo 176 del TRLPEMM y la *"Orden FOM/3752/2006, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz".*

Dada la antigüedad de esta valoración de los terrenos se ha actualizado con el IPC para el periodo comprendido entre 2006 y 2021 que, según el Instituto Nacional de Estadística alcanza el 23,6%.

Estos precios podrían ser incluso conservadores con la nueva valoración de los terrenos del puerto Bahía de Cádiz, actualmente en trámites de información pública.

#### *Tasa de actividad*

En cuanto a la tasa de actividad se han asumido los siguientes límites establecidos en el artículo 188 del TRLPEMM:

- 20% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación para los usos pesqueros y náutico deportivos.
- 100% de la cuota líquida anual de la tasa de actividad para los usos vinculados a la interacción puerto ciudad, dado el potencial de ingresos que pueden generr este tipo de actividades, en particular en zonas con alta edificabilidad y usos de Actividades Económicas.

Además de lo anterior, se incluyen los ingresos previstos por el Estudio OPS del Puerto de Cádiz, relativos a la actuación de electrificación de los muelles, ya comentado antes.

En la siguiente tabla se muestran los ingresos de la APBC.

En los casos que se indica 0 es que la actuación no generaría ingresos directos por tasas de ocupación o actividad para la APBC.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 168/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 8: Ingresos de operación de la APBC, 2021-2050 (€), diferenciales por la ejecución del Plan Especial**

| Actuación | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 | 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Finalización y puesta en funcionamiento de la Nueva Terminal de Contenedores (fase 1) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nuevo edificio puesto de inspección fronteriza (PIF) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Vial de acceso a nueva terminal de contenedores | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ramales de ferrocarril en la Nueva Terminal de Contenedores | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Adecuación y mejora de las instalaciones pesqueras de Cádiz | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Plan integral de abastecimiento y saneamiento | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Actuaciones en materia de eficiencia energética | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Nuevo edificio para hotel en Puerto América | 74.811 | 74.811 | 74.811 | 74.811 | 74.811 | 77.056 | 79.367 | 81.748 | 84.201 | 86.727 |
| Acción puntual de Reforma/mejora APR1 | -8.189 | -8.189 | -8.189 | -8.189 | -8.189 | -8.435 | -8.688 | -8.949 | -9.217 | -9.494 |
| Plan de Integración puerto-ciudad en el muelle Ciudad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mejora y ampliación de las instalaciones náutico deportivas (Puerto América y Club Náutico) | 0 | 15.805 | 15.805 | 15.805 | 15.805 | 16.279 | 16.768 | 17.271 | 17.789 | 18.323 |
| Rediseño paseo Pascual Pery | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Electrificación muelles dársena de Cádiz para suministro a cruceros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.339.983 | 2.459.346 | 2.584.797 | 2.716.648 | 2.855.224 |
| Vial estructurante y redes de servicios básicos explanada anexa al muelle Reina Sofia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Edificio de aparcamientos y Actividades Economicas en el paseo Pascual Pery-Reina Sofia | 0 | 0 | 0 | 187.290 | 187.290 | 192.909 | 198.696 | 204.657 | 210.797 | 217.121 |
| Nueva estación marítima satélite en el muelle Reina Sofia | 0 | 0 | 0 | 108.442 | 108.442 | 111.696 | 115.047 | 118.498 | 122.053 | 125.714 |
| Acción puntual de reforma/mejora (APR2) en la punta San Felipe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desarrollo Z12, Z13 y Z14 | 0 | 0 | 0 | 992.065 | 992.065 | 1.021.827 | 1.052.482 | 1.084.056 | 1.116.578 | 1.150.075 |
| Desarrollo Z11 | 0 | 0 | 0 | 293.791 | 293.791 | 302.605 | 311.683 | 321.033 | 330.664 | 340.584 |
| Desarrollo Z15 | 0 | 0 | 0 | 930.253 | 930.253 | 958.160 | 986.905 | 1.016.512 | 1.047.008 | 1.078.418 |
| Reordenación de la zona Complementaria – logística almacenaje y producción | 0 | 0 | 0 | 0 | -7.076 | -7.288 | -7.507 | -7.732 | -7.964 | -8.203 |
| Reordenación edificación con uso pesquero polivalente | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -5.890 | -6.067 | -6.249 | -6.436 | -6.629 |
| Nuevo varadero en testero del muelle de Levante | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 413.374 | 425.775 | 438.548 | 451.704 | 465.256 |
| Total ingresos de operación | 66.622 | 82.427 | 82.427 | 2.594.269 | 2.587.193 | 5.412.276 | 5.623.807 | 5.844.193 | 6.073.825 | 6.313.117 |

**Fuente: Equipo redactor**

Nota: no se incluyen las actuaciones relacionadas con la Nueva terminal de contenedores, sus accesos y el PIF.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 169/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### 2.5.2 Ingresos del Ayuntamiento

Los ingresos del Ayuntamiento de Cádiz se concretan en los siguientes:

- Impuestos directos, que incluye el relativo al de actividades económicas.
- Tasas y otros ingresos (incluyendo las tasas por prestación de servicios públicos y realización de actividades administrativas, tasas por tramitación de licencias, por tramitación de instrumentos de planeamiento urbanístico, etc.)
- Ingresos patrimoniales, que englobaría las rentas de bienes inmuebles del sector.

Por todo lo anterior, el desarrollo del sector traerá consigo una serie de beneficios económicos al Ayuntamiento de Cádiz en forma de impuestos, como:

- IMPUESTOS DE UN ÚNICO PAGO, que serán aquellos que solamente se abonarán una sola vez:
    - Licencias municipales. Para mantener un criterio conservador no se han estimado las posibles inversiones de mejora, mantenimiento y optimización propias de las actividades ya implantadas, aunque por la tipología de actividad este tipo de inversiones son bastante habituales.
- IMPUESTOS PERIÓDICOS, que son aquellos que se abonan periódicamente y repercuten sobre aquellas infraestructuras que necesitan una mayor conservación y mantenimiento:
    - Impuestos sobre Bienes Inmuebles y sobre Bienes Inmuebles de Características Especiales.
    - Impuestos de actividades económicas, por el ejercicio de actividades empresariales, profesionales o artísticas.

El Plan Especial del puerto de Cádiz prevé el aumento de los usos llegados “interacción puerto-ciudad”, así como el aumento de la edificabilidad total del puerto, que alcanzaría en su máximo desarrollo los 0,295 m²/m².

Esto redundará en los siguientes beneficios para las arcas municipales debido a los siguientes motivos:

- La realización de obras en el dominio público portuario, tanto por la Autoridad Portuaria como por las empresas concesionarias, que redundará en licencias obras y otras tasas.
- Creación e instalación de empresas en el puerto y de la facturación de las mismas, redundando en mayor recaudación de impuestos por actividades económicas.
- Incremento substancial de los metros edificados, lo que redundará en ingresos por IBI, tasas y otros tributos municipales.

Todo ello irá relacionado con un incremento de la actividad en el municipio de Cádiz y en particular, en la zona más próxima al puerto.

Cabe mencionar en especial el desarrollo de las parcelas Z11, Z12 Z13 y Z14, donde se prevé el uso de actividades económicas, es decir, Industrial, Servicios Terciarios, Comercial y Hospedaje, si bien este último será un uso excepcional y siempre condicionado al cumplimiento de lo regulado en el artículo 72.4 de la Ley de Puertos.

Asimismo, se incrementa los espacios libres y zonas verdes dentro del puerto.

Al no disponer de datos específicos de la recaudación por parte del Ayuntamiento de la APBC y las empresas concesionarias, no se ha incluido la cifra de ingresos correspondientes al Ayuntamiento por la ejecución del Plan Especial.

## 2.6 Conclusión: Análisis del impacto de la actuación en la Hacienda Pública

### 2.6.1 Análisis del impacto sobre la APBC

Para calcular el impacto de las actuaciones previstas en el Plan Especial sobre la APBC se ha calculado según el MEIPOR 2016, los flujos de caja libres del Proyecto para la APBC, es decir, los ingresos operativos, menos los costes de operación, mantenimiento e inversiones. Asimismo, cabe restar los impuestos directos (impuesto de sociedades):

A continuación, se muestran los flujos de caja para la APBC:

**Tabla 9: Flujos de caja para la APBC, 2021-2050 (€)**

| | 2021 | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 | 2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| INGRESOS OPERATIVOS | 66.622 | 2.587.193 | 5.412.276 | 5.623.807 | 5.844.193 | 6.073.825 | 6.313.117 |
| COSTES DE OPERACIÓN | 0 | 43.859 | 2.262.651 | 2.459.322 | 2.584.772 | 2.716.622 | 2.855.197 |
| COSTES DE INVERSIÓN | 1.420.301 | 7.181.696 | 5.602.311 | 0 | 0 | 0 | -13.924.444 |
| IMPUESTOS | 0 | 0 | 0 | 791.121 | 814.855 | 839.301 | 864.480 |
| FLUJOS DE CAJA DIFERENCIALES | -1.353.679 | -4.638.362 | -2.452.686 | 2.373.364 | 2.444.565 | 2.517.903 | 16.517.884 |

**Fuente: Equipo Redactor**

Tal como se puede observar los flujos de caja serían positivos una vez se ejecuten las diferentes inversiones previstas.

Finalmente, se muestran los resultados del análisis de rentabilidad de las actuaciones consideradas:

mento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 170/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 10: Resultados del análisis financiero para la APBC (€ y %)**

| | Autoridad Portuaria |
|---|---|
| Tasa Financiera de Descuento del Proyecto | 5% |
| Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I) | -2.673.356,02 € |
| Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I) | 3,98% |
| Payback del Proyecto-Payback (I) | - |

**Fuente: Equipo Redactor**

Se observa como la Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto sería del 3,98%, ligeramente por debajo del 5% sugerido en el MEIPOR 2016 para el caso de Proyectos de inversión. No obstante, el MEIPOR 2016 no exige que la rentabilidad sea superior a este 5% para la aceptabilidad de un Proyecto de Inversión.

De cara a cumplir con la autosuficiencia del sistema portuario, según el TRLEPMM se exige que las Autoridades Portuarias tengan una rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario del 2,5%, por tanto, la rentabilidad obtenida sería superior a la establecida por ley para las Autoridades Portuarias.

Es de significar, además, los importantes beneficios económicos que comportará la ejecución de las diferentes actuaciones, tanto en la reducción de las externalidades negativas del transporte (electrificación de muelles, nuevos accesos ferroviarios, etc), como posibilitando en desarrollo económico y social de Cádiz y de la comunidad autónoma de Andalucía (hoteles, actuaciones Z11, Z12, Z13 y Z14, etc.).

### 2.6.2 Análisis del impacto sobre el Ayuntamiento

En el presente Informe de Sostenibilidad Económica se ha asumido que el Ayuntamiento no correría a cargo de ninguna inversión.

Al no disponer de datos específicos de la recaudación por parte del Ayuntamiento de la APBC y las empresas concesionarias, no se ha incluido la cifra de ingresos ni se puede cuantificar el impacto correspondiente al Ayuntamiento por la ejecución del Plan Especial.

No obstante, pero por todo lo expuesto anteriormente y al no asumir ningún coste de inversión, se considera que el impacto de las actuaciones y actividades previstas en el Plan Especial en la Hacienda pública del Ayuntamiento será positivo.

## 3 LA ADECUACIÓN DEL SUELO A USOS PRODUCTIVOS

Adicionalmente al impacto en las Haciendas Públicas, la legislación prescribe la necesidad de analizar la adecuación y suficiencia de disposición de suelo destinado a usos productivos que debe contemplar un instrumento de planeamiento urbanístico.

El objetivo de este análisis es doble:

- Por un lado, estudiar si la ordenación contempla una distribución de usos urbanísticos que incluya suelo para actividades económicas generadoras de empleo en una proporción adecuada al uso residencial previsto, en aras de favorecer la sostenibilidad social y ambiental del modelo urbano.
- Por otro, analizar si la incorporación de nuevos espacios productivos, se acomodan y ajustan a las previsiones que al respecto se determinen en el planeamiento general.

Como se ha indicado en la introducción de este Informe, el presente Plan Especial presenta dos particularidades, que limitan el alcance del doble objetivo reseñado:

- La mayor parte del ámbito se destina a uso productivo, prohibiéndose en el mismo, por la propia legislación sectorial, los usos residenciales que, en su caso debieran ser en base a los que valorar la adecuación y suficiencia de los usos productivos.

  Efectivamente el artículo 72 del TRLEPMM establece que en el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, entendidos éstos como los siguientes:

  *a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.*

  *b) Usos pesqueros.*

  *c) Usos náutico-deportivos.*

  *d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.*

  Asimismo, *en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no*

Es copia auténtica del documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 171/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.*

En todo caso, están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación (art. 72.3 del TRLPEMM).

- El Plan Especial ordena nuevos suelos de uso productivo que previamente han sido incorporados a la DEUP 2019, como es el caso de la zona de la nueva terminal de contenedores.

En esta tipología de planeamiento, es práctica habitual que el Informe de Sostenibilidad Económica se limite a justificar la procedencia de la ordenación de la actuación en cuanto a su acomodación al desarrollo urbano conforme a las previsiones de programación y gestión contenidas en el planeamiento general, a través de un análisis de la oferta de suelo existente y la adecuación a la demanda real, la existencia de usos productivos en zonas próximas o la previsión de ocupación de los productos inmobiliarios resultantes.

A este respecto, han de destacarse los siguientes aspectos de la ordenación propuesta por el PGOU de Cádiz que justifican la procedencia de la ordenación propuesto por el presente Plan Especial:

- En atención a la regulación de la LPEMM (art. 56), la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) la planificación territorial y demás prescripciones de la legislación de aplicación, la revisión PGOU 2011 clasifica la zona de servicio terrestre del Puerto de la Bahía de Cádiz ubicadas en su término municipal como sistema general y remitiendo su ordenación al preceptivo Plan Especial.
- La conveniencia de revisar el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz es consecuencia de las previsiones de la Autoridad Portuaria relativas a ampliación de la zona de servicio terrestre mediante nuevos rellenos de la lámina de agua, actuación vinculada al eventual traslado de la terminal de contenedores y a otras necesidades funcionales de las instalaciones portuarias.
- Asimismo, el PGOU establece los siguientes objetivos generales para el Plan Especial:
    - *Procurar la mayor eficiencia de las instalaciones portuarias.*
    - *Conseguir la mejor adecuación entre las características de posición, espaciales y de equipamiento de los distintos espacios portuarios y los usos y actividades que se propone realizar sobre ellos.*
    - *Ordenar, en su caso, los suelos cuya exclusión de la zona de servicio terrestre pueda proponer la DEUP con un grado de detalle equivalente al del Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz para el suelo urbano consolidado.*
- Y se establecen los siguientes objetivos específicos para el Plan Especial:
    - *Mejorar los accesos terrestres a las distintas dársenas, plataformas y diques.*
    - *Mejorar las instalaciones e infraestructuras existentes, paliando las carencias actuales y dando servicio a los tráficos previstos.*
    - *Permitir la implantación de actividades que mejoren la competitividad del puerto.*
    - *Mejorar la integración puerto-ciudad.*
- Asimismo, se establecen las siguientes recomendaciones para la ordenación que en su mayor parte han sido recogidos en el Plan Especial:

*La revisión del Plan Especial contemplará las soluciones funcionales y de diseño más adecuadas para conjugar los objetivos de eficiencia de las instalaciones portuarias y mejora de la **integración puerto ciudad**, en especial en los espacios portuarios que se consideren áreas de oportunidad como consecuencia de la nueva ordenación de tráficos definida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en especial los cercanos a la Plaza de Sevilla, borde de la Avenida de Astilleros (dónde es de interés implantar un Parque de Actividad Económica de entidad equiparable al ya calificado en el Plan Especial vigente en la llamada plataforma 2 de la concesión de Navantia), dársenas deportivas de Puerto América, Club Náutico Viento de Levante y Puerto Elcano.*

*El Plan Especial incorporará las previsiones de la acción puntual "Atraques de la Barriada de la Paz" del Plan General. Asimismo, definirá el acceso ferroviario de mercancías a los muelles y facilitará la implantación del tranvía de circunvalación del Casco si la solución definitiva del proyecto de la Junta de Andalucía lo hiciera necesario.*

*Las ordenanzas del Plan Especial se adaptarán a la estructura de usos y condiciones generales de edificación del Plan General, adecuándolas a las necesidades específicas del puerto. Las fases de ejecución del planeamiento se ajustarán al traslado y reubicación de las infraestructuras existentes que fuera necesario. En el marco del proceso de redacción del Plan Especial, cabrá establecer los mecanismos de coordinación necesarios en aras a la mejor coordinación de las actuaciones entre las administraciones municipal y portuaria.*

*Se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:*

*ÁREA MUELLE CIUDAD*

*El muelle-ciudad se ordenará de forma que propicie una suave transición entre el Casco Antiguo y los muelles.*

*ÁREA DIQUE DE SAN FELIPE*

*En función de las condiciones de utilización que la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios establezca para el área del dique de San Felipe, el Plan Especial determinará en*

Copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 172/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

*la zona colindante con el actual Paseo Pascual Pery Junquera la ordenación detallada de los espacios que resulten susceptibles de albergar actividades complementarias a la náutico-deportiva y al tráfico de cruceros turísticos, procurando generar un centro de actividad que podrá acoger usos terciarios, dotacionales, recreativos, de ocio y relación y de esparcimiento.*

*El Plan analizará asimismo la viabilidad de implantar en suelo portuario una planta fotovoltaica de producción de energía eléctrica, al objeto de permitir un funcionamiento autosuficiente de la instalación portuaria y, en su caso, suministrar energía al alumbrado urbano y red de semáforos o aportar electricidad a la red eléctrica."*

En base a estos criterios, el enfoque que subyace en el PGOU pretende abordar de forma integral la ordenación de la cohabitación entre la zona portuaria y la ciudad.

Por todo lo recogido anteriormente, queda adecuadamente justificada la procedencia de la ordenación en cuanto a su acomodación al desarrollo urbano conforme a las previsiones de programación y gestión contenidas en el planeamiento general.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 173/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# ESTUDIO EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 174/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## INDICE


*1 INTRODUCCIÓN ..... 3*
1.1 Antecedentes ..... 3
1.2 Marco legal ..... 3
1.3 Objetivos y estructura del documento ..... 4
*2 METODOLOGÍA DE TRABAJO ..... 5*
*3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE CÁDIZ ..... 5*
3.1 Análisis de la movilidad de los residentes ..... 6
3.1.1 Reparto modal de los viajes de los residentes ..... 6
3.1.2 Motivos de los viajes de los residentes ..... 7
3.1.3 Distribución horaria de los viajes de los residentes ..... 7
3.2 Análisis de la movilidad de los turistas ..... 8
3.2.1 Reparto modal de los viajes de turistas ..... 9
3.2.2 Motivos de los viajes de los turistas ..... 9
3.2.3 Distribución horaria de los viajes de los turistas ..... 10
*4 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA ..... 10*
4.1 Introducción ..... 10
4.2 Parámetros de generación de viajes y demanda de aparcamientos ..... 10
4.2.1 Aparcamientos de vehículos ..... 10
4.2.2 Aparcamientos de bicicletas ..... 11
4.3 Situación actual del puerto de Cádiz ..... 11
4.3.1 Viajes generados por el tráfico portuario actual ..... 14
4.3.2 Viajes generados por la actividad náutico-deportiva en la situación actual ..... 21
4.3.3 Viajes generados por los edificios e instalaciones en la situación actual ..... 21
4.3.4 Totalidad de viajes generados en la situación actual ..... 26
4.4 Propuesta Plan Especial Puerto de Cádiz ..... 28
4.4.1 Viajes generados por el tráfico portuario previsto ..... 28
4.4.2 Viajes generados por la actividad náutico-deportiva previstos ..... 31
4.4.3 Viajes generados por los edificios e instalaciones propuestos en el Plan Especial ..... 32
4.4.4 Totalidad de viajes generados previstos ..... 35
*5 ANÁLISIS DE LA RED EXISTENTE ..... 36*
5.1 Red viaria ..... 37
5.1.1 Itinerarios de vehículos motorizados en el ámbito del puerto ..... 37
5.1.2 Aparcamientos para vehículos motorizados dentro del puerto ..... 40
5.2 Red de transporte público ..... 41
5.2.1 Itinerarios en transporte público en el ámbito del puerto ..... 41
5.3 Red para modos no motorizados ..... 43
5.3.1 Itinerarios para peatones ..... 43
5.3.2 Itinerarios para bicicletas ..... 43
*6 ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA MOVILIDAD SOBRE LA RED VIARIA ..... 44*
6.1 REQUERIMENTOS DE APARCAMIENTOS ..... 48
6.2 Aparcamientos para vehículos privados ..... 48
6.2.1 Oferta de aparcamientos en la situación actual ..... 48
6.2.2 Demanda de aparcamientos en la situación actual ..... 49
6.3 Aparcamientos para carga y descarga ..... 50
6.4 Aparcamientos para bicicletas ..... 50
*7 REDES PROPUESTAS POR EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ ..... 51*
7.1 Red viaria ..... 51
7.1.1 Parámetros de planificación generales ..... 51
7.1.2 Definición de la nueva red de vehículo privado ..... 51
7.2 Red de transporte público ..... 52
7.2.1 Parámetros de planificación generales ..... 52
7.2.2 Definición de la nueva red de transporte público ..... 52
7.3 Itinerarios para peatones ..... 52
7.3.1 Parámetros de planificación generales ..... 52
7.3.2 Definición de la nueva red de peatones ..... 53
7.4 Itinerarios para bicicletas ..... 53
7.4.1 Parámetros de planificación generales ..... 53
7.4.2 Definición de la nueva red ciclable ..... 53
*8 CONCLUSIONES ..... 53*
*9 PLANOS ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA ..... 56*


## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

| Siglas | Nombre |
|---|---|
| APBC | Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz |
| BIC | Bien de Interés Cultural |
| BOE | Boletín Oficial del Estado |
| BOJA | Boletín Oficial de la Junta de Andalucía |
| DAE | Declaración Ambiental Estratégica |
| DEUP | Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios |
| LOUA | Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía |
| EEMG | Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada |
| PAB | Plan Andaluz de la Bicicleta |
| PGOU | Plan General de Ordenación Urbana |
| PMUS | Plan de Movilidad Urbana Sostenible |
| POTA | Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía |
| PTMBC | Plan de Transporte Metropolitano Bahía de Cádiz |
| SIMA | Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía |
| TRLPEMM | Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante |
| UTE | Unión Temporal de Empresas |




APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCION DE LA DIRECCION GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 175/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## LISTA DE FIGURAS


Figura 1: Fuentes de información y fases del EEMG ....5
Figura 2: Distribución modal de residentes del municipio de Cádiz. Año 2012....6
Figura 3: Reparto modal de residentes en valores absolutos y porcentuales del municipio de Cádiz. Año 2012....7
Figura 4: Distribución horaria de los desplazamientos de residentes en el municipio de Cádiz ....8
Figura 5: Evolución llegada turistas en la provincia de Cádiz....8
Figura 6: Distribución modal de turistas del municipio de Cádiz. Año 2014....9
Figura 7: Esquema Áreas funcionales ....13
Figura 8: Hipótesis distribución modal de los pasajeros de crucero en el puerto de Cádiz....15
Figura 9: Proporción de Tráfico sobre la IMD de las HP Mañana y HP Tarde....20
Figura 10: Rutas de transporte de mercancías según peso (previo al puente de la Constitución 1812)....37
Figura 11: Jerarquización viaria propuesta en el PMUS (previo a la ejecución del puente de la Constitución 1812)....39
Figura 12: Mapa de intensidad de flujo motorizado. Año 2012. ....40
Figura 13: Situación de las paradas de taxi oficiales....41
Figura 14: Líneas urbanas Cádiz....41
Figura 15: Recorrido y estaciones de la línea C-1 de RENFE Cercanías en la Bahía de Cádiz ....42
Figura 16: Trazado de la línea 1 de tren-tranvía metropolitano (azul) y la plataforma reservada (verde) ....42
Figura 17: Itinerarios carriles bici en el municipio de Cádiz....43
Figura 18: Situación aparcamientos para bicicletas ....44


## LISTA DE TABLAS


Tabla 1: Datos de movilidad de residentes del municipio de Cádiz. Año 2012....6
Tabla 2: Distribución de los viajes de residentes según motivo en el municipio de Cádiz. Año 2012....7
Tabla 3: Turistas según país de procedencia en el municipio de Cádiz ....8
Tabla 4: Turistas según tipo de residencia en el municipio de Cádiz....9
Tabla 5: Distribución de los viajes de residentes según motivo en la Bahía de Cádiz. Año 2014 ....9
Tabla 6 : Ratios de generación de viajes....10
Tabla 7 : Dotación obligatoria de las plazas para automóviles....11
Tabla 8 : Dotación de plazas de aparcamiento de bicicletas ....11
Tabla 9: Especialización de las dársenas que configuran el puerto de la Bahía de Cádiz ....11
Tabla 10: Distribución del tráfico de mercancías en las zonas del puerto de la Bahía de Cádiz 2019 ....12
Tabla 11: Distribución del tráfico de mercancías en las zonas del puerto de la Bahía de Cádiz 2020 ....12
Tabla 12 : Tráfico pasajeros puerto de la Bahía de Cádiz. Año 2019 ....14
Tabla 13 : Tráfico de pasajeros de crucero por muelle y área (2019). Puerto de Cádiz ....14
Tabla 14: Hipótesis sobre la distribución modal de los pasajeros de crucero en el puerto de Cádiz....15
Tabla 15: Escenario actual – día punta 07/05/2019....15
Tabla 16: Escenario actual – día punta 18/09/2019....16
Tabla 17: Reparto modal de los viajes generados por las líneas de cruceros actual....16
Tabla 18: Tráfico ro-ro del puerto Bahía de Cádiz (toneladas) ....16
Tabla 19: Tráfico ro-ro del puerto Bahía de Cádiz (UTIS) 2019 ....16
Tabla 20. Simultaneidades de buques ro-ro/ro-pax (año 2019)....17
Tabla 21. Tráficos máximos, buques ro-ro/ro-pax (año 2019)....17
Tabla 22: Reparto modal de los viajes generados por pasajeros descienden/acceden al barco a pie....18
Tabla 23: Reparto modal de los viajes generados por el pasaje de las líneas regulares actual (viajes/día y viajes/hora) ....18
Tabla 24: Pasajeros por mes en las líneas de tráfico interior. Año 2019 ....18
Tabla 25: Reparto modal de los viajes generados por el tráfico de bahía actual (viajes/día y viajes/hora)....19
Tabla 26: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros actual (viajes/día)....19
Tabla 27: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros actual (viajes/hora) ....19
Tabla 28: Tráficos del puerto de Cádiz, por forma de presentación y área (toneladas). Año 2019....19
Tabla 29: Hipótesis para el cálculo del nº de camiones ....20
Tabla 30: Viajes generados por el tráfico de mercancías del puerto actual 2019 (viajes /día)....20
Tabla 31: Hora punta (nº camiones por hora) del tráfico de mercancías del puerto en la situación actual 2019 ....20
Tabla 32 : Número de amarres de gestión indirecta. Puerto de Cádiz. Año 2019 ....21
Tabla 33: Reparto modal de los viajes generados por los amarres actual (viajes/día) ....21
Tabla 34: Reparto modal de los viajes generados por los amarres actual (viajes/hora)....21
Tabla 35: Cálculo de la movilidad generada por las instalaciones en la situación actual ....23
Tabla 36: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones actual (viajes/día)....26
Tabla 37: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones actual (viajes/hora) ....26
Tabla 38: Cálculo de la movilidad generada total en la situación actual (viajes/día)....26
Tabla 39: Reparto modal del total de los viajes generados en la situación actual (viajes/día) ....27
Tabla 40: Reparto modal de la hora punta total del tráfico generado en la situación actual (viajes/hora) ....27
Tabla 41 : Escenario 1: Buque con 100% de pasajeros de tránsito ....29
Tabla 42 : Escenario 2: Buque con 100% de pasajeros de base....29
Tabla 43: Reparto modal de los viajes generados por las líneas de cruceros previsto ....29
Tabla 44: Reparto modal viajes generados por el tráfico de líneas regulares actual....29
Tabla 45: Reparto modal viajes generados por el tráfico de bahía actual (viajes/día)....30
Tabla 46: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros previsto (viajes/día) ....30
Tabla 47: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros previsto (viajes/hora) ....30
Tabla 48: Viajes generados por el tráfico de mercancías del puerto previstos (viajes/día) ....31
Tabla 49: Hora punta (nº camiones por hora) del tráfico de mercancías del puerto prevista....31
Tabla 50: Reparto modal de los viajes generados por los amarres prevista(viajes/día) ....31
Tabla 51: Reparto modal de los viajes generados por los amarres prevista (viajes/hora)....32
Tabla 52: Cálculo de la movilidad generada por las instalaciones en la propuesta del Plan Especial ....33
Tabla 53: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones previstas (viajes/día) ....35
Tabla 54: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones previstas (viajes/hora)....35
Tabla 55: Cálculo de la movilidad generada total prevista(viajes/día) ....35
Tabla 56 : Reparto modal del total de los viajes previstos (viajes/día) ....36
Tabla 57: Reparto modal de la hora punta total del tráfico generado previsto (viajes/hora)....36
Tabla 58: Oferta actual de plazas de aparcamiento en el puerto....40
Tabla 59: Ratio vehículos equivalentes ....45
Tabla 60: Cálculo vehículos equivalentes diarios en la situación actual (vehículos/día) ....45
Tabla 61: Cálculo vehículos equivalentes en la hora punta en la situación actual (vehículos /hora) ....45
Tabla 62: Cálculo vehículos equivalentes diarios previstos (vehículos /día) ....45
Tabla 63: Cálculo vehículos equivalentes en la hora punta previstos (vehículos/hora)....45
Tabla 64: Tráfico diario máximo de vehículos generado por el puerto (vehículos/día) – viales exteriores....46
Tabla 65: Tráfico hora punta de vehículos generado por el puerto (vehículos/hora) – viales exteriores....47
Tabla 66: Tráfico diario máximo de vehículos generado por el puerto (vehículos/día) – viales interiores....47
Tabla 67: Tráfico hora punta de vehículos generado por el puerto (vehículos/hora) – viales interiores....47
Tabla 68: Capacidad y saturación de los viales principales del puerto....48
Tabla 69 : Caracterización de los niveles de servicio ....48
Tabla 70: Oferta actual de plazas de aparcamiento en el puerto....48
Tabla 71: Vehículos que circulan por la zona de servicio generados por los amarres y las instalaciones ....49
Tabla 72: Demanda de plazas de aparcamiento de vehículos ligeros ....49
Tabla 73: Comparativa plazas de aparcamiento actuales y las necesarias según la demanda futura ....49
Tabla 74: Cálculo de la demanda actual y prevista de aparcamientos de carga y descarga ....50
Tabla 75: Cálculo de la demanda actual y prevista de aparcamientos de bicicleta (ratios PGOU)....51



Este documento es copia electrónica





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 176/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 1 INTRODUCCIÓN

## 1.1 Antecedentes

El presente documento constituye el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada (EEMG) del Plan Especial del puerto de Cádiz, que se encuentra en periodo de redacción por parte de la Unión Temporal de Empresas (UTE): Estrada Port Consulting SL - Antonio González Ballester, y que se integra en el contrato de "A.T. PARA LA ELABORACIÓN, FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ".

El Plan Especial del puerto de Cádiz en redacción tiene como objeto la reordenación de la zona de servicio del puerto. Actualmente es vigente el Plan Especial aprobado por el Ayuntamiento de Cádiz el 5 de noviembre de 2004 (BOP de Cádiz nº 35 de 12 de febrero de 2005).

La redacción del nuevo Plan Especial se justifica por la necesidad de reordenación de los suelos liberados en la margen izquierda de la Dársena Comercial de Cádiz (Muelles Ciudad, Alfonso XII y Reina Sofía), resultado del traslado de la actual terminal de contenedores, así como la ordenación de la explanada que ha de acoger la nueva terminal.

El presente EEMG se redacta en base a la ordenación propuesta del Plan Especial, que se establece en la Memoria, Normas Urbanísticas y Planos de Ordenación.

La fecha de redacción de este documento es octubre 2021, si bien se han realizado posteriormente modificaciones menores a fecha marzo 2022, para dar respuesta al informe emitido por el Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, perteneciente a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, recibido por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, el día 8 de marzo de 2.022 con registro de entrada número 847, relativo a la aprobación inicial del documento de Innovación del Plan Especial del Puerto de Cádiz con número de expediente 3323.11/19.01.

## 1.2 Marco legal

La legislación vigente y documentos de planificación a tener en consideración para la elaboración del presente estudio es la siguiente:

**Ámbito estatal**

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana

**Comunidad Autónoma de Andalucía**

- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)
- Proposición de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, publicada el 30 de abril de 2019 en el BOPA
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Decreto 206/2006, de 28 de noviembre
- Plan de Ordenación del Territorio Bahía de Cádiz. Decreto 462/2004, de 27 de julio
- Revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz-Jerez. Decreto 241/2011, de 12 de julio, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera. (Boja nº 146 de 27 de julio de 2011). En realización.
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA 20072013. Decreto 457/2008, de 16 de septiembre.
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía PISTA 2020. Decreto 191/2016, de 27 de diciembre.
- Plan de transporte metropolitano Bahía de Cádiz (PTMBC) 2018

**Municipio de Cádiz**

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cádiz (PMUS) 2013
- Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de Cádiz (Revisión PGOU 2012)
- Ordenanza municipal sobre accesibilidad en la ciudad de Cádiz 1990
- Ordenanza municipal transporte y circulación 2002
- Ordenanza municipal reguladora de la movilidad y uso de las bicicletas por las vías y espacios públicos de la ciudad de Cádiz (borrador)

De acuerdo con las indicaciones recogidas en el Reglamento del Planeamiento Urbanístico (Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio) y la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, el Plan Especial deberá contener:

Es copia auténtica de un documento electrónico



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 177/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Memoria
- Normas urbanísticas
- Planos de información y de ordenación a escala adecuada.
- Normas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos
- Estudio económico financiero
- Resumen ejecutivo
- Estudios complementarios

La APBC estimó conveniente incluir, dentro del contenido del Plan Especial y como estudio complementario, *un estudio de evaluación de la movilidad generada que, en su caso, definirá las medidas a adoptar respecto de los grandes centros generadores de movilidad que se prevean.*

Actualmente no existe una legislación específica a nivel autonómico que regule la elaboración del estudio de evaluación de movilidad generada, como sí pasa en otras comunidades autónomas.

La legislación que ha de regular la movilidad sostenible en Andalucía está actualmente en tramitación, habiéndose publicado el 30 de abril de 2019 en el Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía, la Proposición de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.

En el artículo 18 de esta Proposición de Ley, se establece que:

1. **Los planes** e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad **deben acompañar un estudio de impacto de la movilidad generada.** En todo caso, se considerará que existe esta obligación cuando se trate de modificaciones de planeamiento que supongan **crecimientos urbanísticos** de especial incidencia no contemplados en el plan de movilidad urbana sostenible.
2. Los estudios de impacto de la movilidad generada, cuyo contenido se determinará reglamentariamente, deberán:
   a. *Evaluar el **incremento potencial de desplazamientos** provocado por una nueva planificación urbanística.*
   b. *Determinar la **capacidad de absorción del sistema multimodal de transporte**, incluidos los modos de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos peatonales y ciclistas.*
   c. *Establecer las **medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados** por el desarrollo urbanístico previsto.*
3. El estudio de impacto de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de urbanización de que se trate, y requiere informe vinculante de la Consejería competente en materia de movilidad, que lo emitirá en un plazo de tres meses.
4. Las entidades promotoras vendrán obligadas a contribuir, como un gasto de urbanización derivado de su implantación, al incremento de los costes de las infraestructuras para la nueva movilidad generada. La cuantía de la contribución se determinará en el estudio de impacto de la movilidad generada, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

En esta Propuesta de Ley no se establece el contenido que ha de tener el estudio de impacto de la movilidad generada del que habla el artículo 18, que se entiende es la figura equivalente al Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada requerido.

Por este motivo, y a la falta de una normativa para el conjunto del estado español, en el presente estudio se utilizará como documento de referencia el *decreto 344/2006 de Regulación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada* publicado por la Generalitat de Cataluña el 21 de Setiembre de 2006, particularmente, para el cálculo de los desplazamientos generados por la ordenación prevista en el Plan Especial.

### 1.3 Objetivos y estructura del documento

Los objetivos a los que da respuesta el presente trabajo son los siguientes:

- Evaluar el incremento potencial de desplazamientos resultado de la nueva ordenación propuesta en el Plan Especial del puerto de Cádiz. Además, también se extrapolará el análisis a un horizonte de 10 años, de acuerdo con los crecimientos previstos por la APBC para cada una de las actividades portuarias.
- Evaluar la capacidad de absorción de los sistemas viarios existentes.
- Definir las características de deben tener las redes viarias y peatonales por las que se deberá repartir la nueva movilidad.
- Evaluar la adecuación entre la oferta y la demanda de aparcamiento (tanto de vehículos como de bicicletas).
- Definir otras medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por el desarrollo urbanístico previsto

El estudio se desarrolla en los capítulos siguientes:

- El capítulo I es la **Introducción** del documento.
- El capítulo II explica la **Metodología de trabajo** que se ha seguido.
- En el capítulo III se presenta el **Análisis de la movilidad del municipio de Cádiz**, en el cual se caracteriza la movilidad general para los residentes y los turistas. Los datos en los que se basa el análisis son los recogidos en el Plan de transporte metropolitano bahía de Cádiz (PTMBC, 2018), el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cádiz (PMUS, 2013) y las estadísticas oficiales publicadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y por la APBC.

Copia auténtica electrónica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 178/244 |
| --- | --- | --- | --- |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- En el capítulo IV se presenta el **Análisis de la movilidad generada**, donde se evalúa la situación actual de la movilidad generada y el incremento potencial de desplazamientos provocados por la nueva ordenación del puerto.
- En el capítulo V se recoge el **Análisis de la red existente**, en el cual se describen las principales infraestructuras de transporte que sirven al puerto y se realiza una diagnosis de las mismas.
- En el capítulo VI se analiza el **impacto de la movilidad generada sobre los viales del puerto, determinando el grado de saturación de los mismos.**
- En el capítulo VII, **una vez determinada la oferta actual de aparcamientos (vehículos y bicicletas), se realiza la previsión de demanda de plazas de aparcamiento**.
- Finalmente, en el capítulo VIII se exponen las **medidas sobre movilidad** a implementar en el Plan Especial y los **criterios de diseño para las nuevas redes de transporte, que razonablemente se deberán tener en cuenta para las determinaciones del Plan Especial.**

## 2 METODOLOGÍA DE TRABAJO

Para la elaboración del presente estudio se ha partido de la documentación elaborada hasta la fecha del Plan Especial del puerto de Cádiz, analizando la situación actual y la propuesta de ordenación centrando la atención en la definición de los viarios y aparcamientos.

En paralelo, se han analizado los documentos de planificación vigentes vinculados a los transportes y movilidad, entre los que destacan:

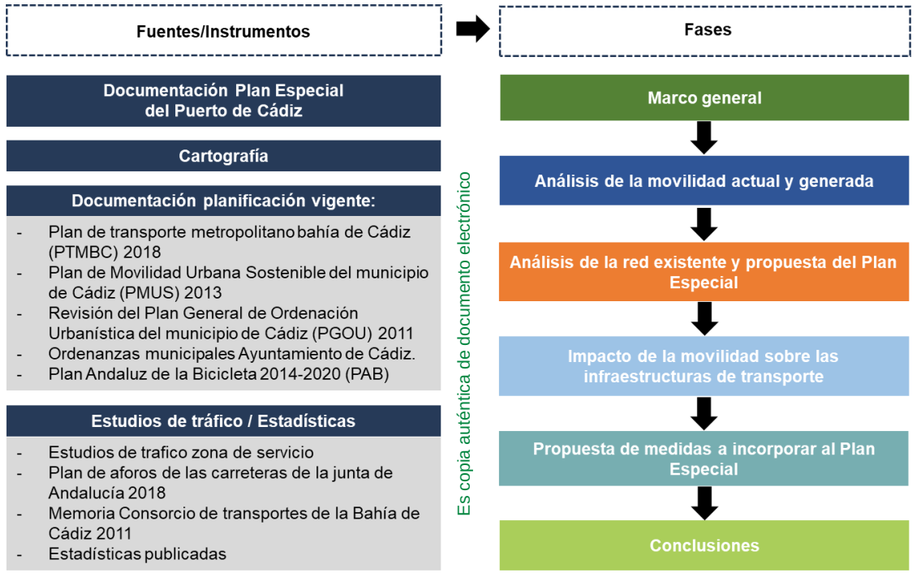
- Plan de transporte metropolitano bahía de Cádiz (PTMBC) 2018.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cádiz (PMUS) 2013.
- Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de Cádiz (Revisión PGOU 2012)
- Ordenanza municipal sobre accesibilidad en la ciudad de Cádiz 1990.
- Ordenanza municipal transporte y circulación 2002.
- Ordenanza municipal reguladora de la movilidad y uso de las bicicletas por las vías y espacios públicos de la ciudad de Cádiz (borrador).
- Plan Andaluz de la bicicleta 2014-2020 (PAB).

Asimismo, se han consultado otros estudios de tráfico realizados hasta la fecha y datos estadísticos que pueden ser de utilidad para la diagnosis de la movilidad actual:

- Plan de aforos la red de carreteras de la Junta de Andalucía 2018.
- Memoria Consorcio de transportes de la Bahía de Cádiz 2011.
- Estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE).
- Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
- Memoria anual Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

A partir de esta documentación de base, se ha desarrollado el presente trabajo a partir de las fases que se muestran en la siguiente figura.

**Figura 1: Fuentes de información y fases del EEMG**




**Fuente: Equipo redactor**

## 3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE CÁDIZ

En el presente capítulo se caracteriza la movilidad general de Cádiz para los residentes y los turistas. Se presenta la información relativa a la movilidad actual, así como los datos referentes a los repartos modales, los motivos de los desplazamientos y la distribución horaria de los mismos.

Para realizar este apartado se han analizado las siguientes fuentes:

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cádiz (PMUS) 2013



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 179/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- Plan de Transporte Metropolitano Bahía de Cádiz (PTMBC) 2018[1]
- Plan de aforos la red de carreteras de la Junta de Andalucía 2018
- Informe observatorio de la movilidad metropolitana 2017
- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía
- Estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE)
- Estadísticas de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz
- Análisis y viabilidad de Cádiz como puerto base de cruceros 2016

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Cádiz (PMUS) se analiza la movilidad del municipio de Cádiz. Se empezó a elaborar el primer trimestre de 2012, y se realizó un exhaustivo trabajo de diagnóstico con estudios de campo y participación ciudadana, que concluyeron con su aprobación en noviembre 2013.

El Plan de Transporte Metropolitano Bahía de Cádiz (PTMBC) estudia la movilidad en el área metropolitana de la Bahía de Cádiz, formada por un total de doce municipios (Cádiz, San Fernando, Puerto Real, El Puerto de Santa María, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, Rota, Medina Sidonia, Arcos de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Conil de la Frontera). Está actualmente en fase de tramitación, habiendo obtenido el documento de alcance en enero de 2019. Los datos estadísticos que son la base de este plan se han extraído de la Encuesta de Movilidad de la Bahía de Cádiz elaborada en 2014.

El presente trabajo toma como referencia los datos estadísticos de estos dos planes, complementados y actualizados con el resto de información disponible y otras experiencias del consultor en trabajos similares.

Para los datos de movilidad de los residentes de Cádiz se ha considerado adecuado tomar como referencia principal los datos que figuran en el PMUS, por ser datos más concretos del ámbito del estudio, el municipio de Cádiz.

En cambio, en el caso de los datos de movilidad de los turistas, se han utilizado los datos que presenta el PTMBC, ya que este documento estudia con más detalle los patrones de desplazamiento de los turistas. Asimismo, para la movilidad de los turistas se han utilizado datos de turismo actualizados del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

## 3.1 Análisis de la movilidad de los residentes

### 3.1.1 Reparto modal de los viajes de los residentes

De acuerdo con los datos recogidos en el PMUS del municipio de Cádiz, en la ciudad de Cádiz se realizan un total de **243.115 viajes en un día laborable tipo**, que con sus 123.948 habitantes supone un índice de movilidad de **1,961 viajes por habitante y día** (ver Tabla 1).

[1] Los datos de movilidad del PTMBC se extraen de la Encuesta de Movilidad de la Bahía de Cádiz 2014.

**Tabla 1: Datos de movilidad de residentes del municipio de Cádiz. Año 2012**

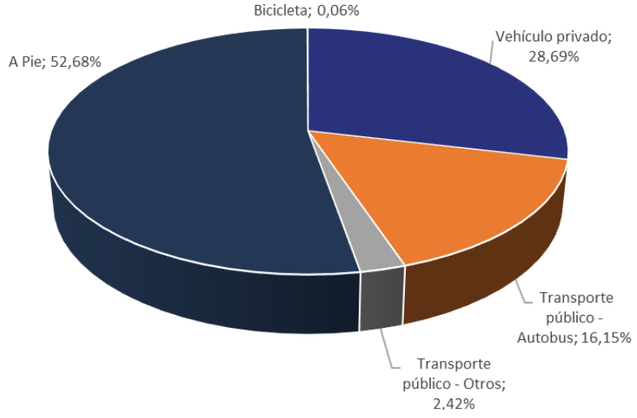
| DATOS DE MOVILIDAD – RESIDENTES - | |
|---|---|
| Habitantes | 123.948 hab |
| Familias | 43.871 familias |
| Parque de vehículos | 76.617 vehículos |
| Parque de turismos | 48.397 turismos |
| Movilidad total | 243.115 viajes diarios |
| Movilidad vehículos motorizados | 114.888 viajes diarios |
| Movilidad vehículos no motorizados | 128.227 viajes diarios |
| Movilidad unitaria | 1,961 viajes/hab y día |
| Movilidad familiar | 5,541 viajes/familia y día |
| Movilidad motorizada unitaria | 0,926 viajes/hab y día |
| Movilidad no motorizada unitaria | 1,030 viajes/hab y día |

**Fuente: Equipo redactor en base al PMUS**

De los viajes diarios, el **47,26 % se realiza en medios motorizados** (114.888 viajes diarios), lo que significa que 128.227 viajes se realizan por **medios no motorizados (a pie y bicicleta)** lo que **supone un 52,74 %.**

A continuación, en la Figura 2, se muestra la distribución de estos viajes por modos de transporte.

**Figura 2: Distribución modal de residentes del municipio de Cádiz. Año 2012**




**Fuente: Equipo redactor en base al PMUS**

En el siguiente esquema se muestra el reparto actual en valores absolutos y porcentuales.

Este documento es copia electrónico

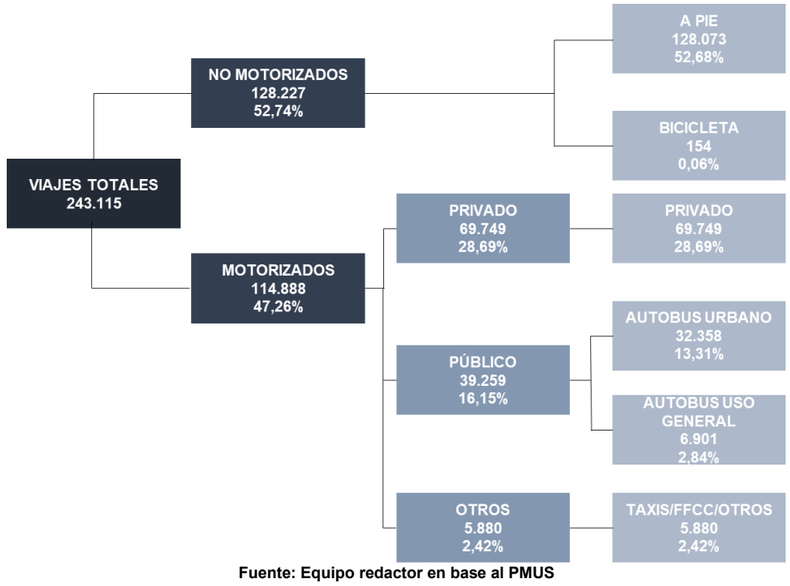


APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 180/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 3: Reparto modal de residentes en valores absolutos y porcentuales del municipio de Cádiz. Año 2012**




**Fuente: Equipo redactor en base al PMUS**

Uno de los datos más destacables es el **elevado porcentaje de movilidad no motorizada**, que **supera el 50% de los viajes**, de los que casi en su totalidad, son desplazamientos a pie (52,68%) más una participación mínima de la bicicleta (0,06%). Este reparto es debido a la morfología y orografía de la ciudad, que hace a la ciudad de Cádiz muy cómoda para el peatón.

Se estima que actualmente, con las iniciativas para incentivar el uso de la bicicleta realizadas desde la fecha del PMUS, el porcentaje de uso de la bicicleta seguramente ha aumentado.

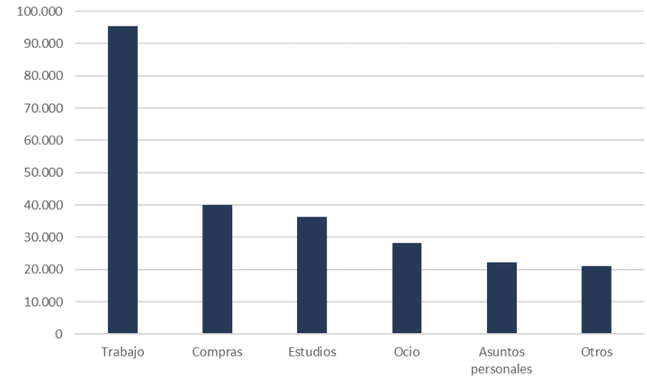
En cuanto a los viajes motorizados, de los 114.888 viajes un 60,71% (69.749 viajes) corresponde a viajes en vehículo privado y el 39,3 % (39.259 viajes) para el transporte público. Dentro del porcentaje de transporte público, el que tiene mayor presencia es el autobús urbano con un 82,42%.

### 3.1.2 Motivos de los viajes de los residentes

De los 243.115 viajes diarios realizados por residentes en un día laborable tipo, 95.301 (39,20%) se realizan por motivos de trabajo, 40.113 (16,50%) para realizar compras, 36.224 (14,90%) desplazamientos vinculados con los estudios. Los motivos del resto de desplazamientos se dividen en ocio (11,60%), asuntos personales (9,10%) y otros (8,70%).

**Tabla 2: Distribución de los viajes de residentes según motivo en el municipio de Cádiz. Año 2012.**

| DISTRIBUCIÓN POR MOTIVOS DE LOS VIAJES -RESIDENTES- | | |
|---|---|---|
| **Motivo** | **Valor total** | **Porcentaje** |
| Trabajo | 95.301 | 39,20 |
| Compras | 40.113 | 16,50 |
| Estudios | 36.224 | 14,90 |
| Ocio | 28.201 | 11,60 |
| Asuntos personales | 22.124 | 9,10 |
| Otros | 21.152 | 8,70 |
| **Total** | 243.115 | 100 |




**Fuente: Equipo redactor en base al PMUS**

### 3.1.3 Distribución horaria de los viajes de los residentes

En relación a la distribución horaria de los viajes realizados a lo largo del día dentro del municipio de Cádiz, tal y como se observa en la Figura 4, el 90% de los mismos se realiza en el horario entre las 7:00 y las 21:00 horas, en el que **destacan dos horas punta, una por la mañana de 8:00 a 9:00 y otra por la tarde de 14:00 a 16:00.**

Según el PMUS, la hora punta de la tarde es debida a la proliferación de trabajos de jornada partida, que supone que desde las 14:00 hasta las 16:00 se solapen las salidas del turno de mañana y la entrada del turno de tarde de los trabajos de jornada partida y las entradas y salidas de los trabajos de jornada continua. Asimismo, cabe destacar el pequeño repunte sobre las 18:00 y las 20:00 motivado por el final del turno de tarde de las jornadas partidas.

Copia auténtica

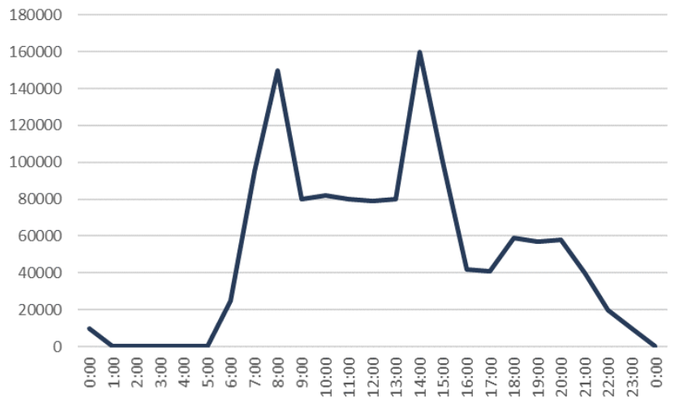


APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 181/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 4: Distribución horaria de los desplazamientos de residentes en el municipio de Cádiz**




**Fuente: Equipo redactor en base al PMUS**

**Consecuentemente, el factor punta, es decir, los viajes de la hora punta respecto el tráfico total diario, es de 12,6%.**

## 3.2 Análisis de la movilidad de los turistas

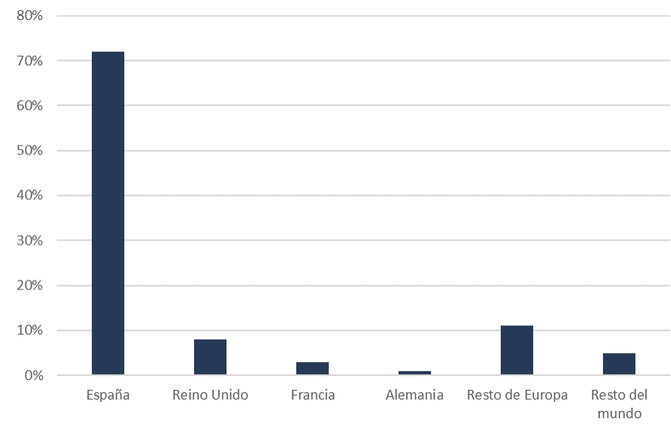
El municipio de Cádiz y el entorno de la Bahía de Cádiz se caracteriza por ser un ámbito con un gran atractivo turístico.

Según los datos de la encuesta de movilidad de la Bahía de Cádiz (2014), en el municipio de Cádiz destaca la presencia de **turistas españoles que representan un 72% del total**. El resto de turistas procede principalmente del resto de Europa, el 8% del Reino Unido, el 3% de Francia, el 1% de Alemania y el 11% del resto de Europa.

El turismo de fuera de Europa representa un 5% y mayoritariamente procede de EEUU.

**Tabla 3: Turistas según país de procedencia en el municipio de Cádiz**

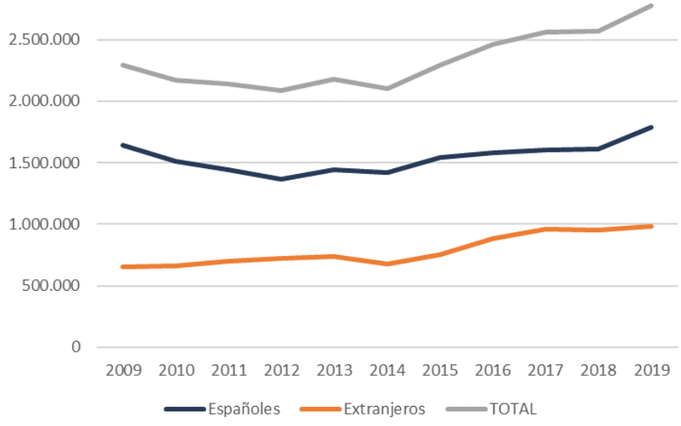
| TURISTAS SEGÚN PAÍS DE PROCEDENCIA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **España** | **Reino Unido** | **Francia** | **Alemania** | **Resto de Europa** | **Resto del mundo** |
| 72% | 8% | 3% | 1% | 11% | 5% |




**Fuente: Equipo redactor en base al PTMBC**

En la Figura 5 se muestra la evolución del número de turistas (españoles, extranjeros y total) que visitan la provincia de Cádiz donde se observa que desde 2014 la tendencia es positiva.

**Figura 5: Evolución llegada turistas en la provincia de Cádiz**




**Fuente: Patronato provincial de Turismo. Diputación de Cádiz.**

Como la mayoría de destinos turísticos similares, Cádiz presenta una fuerte estacionalidad, en los meses estivales, concentrando la ocupación entre los meses de abril a septiembre. En cuanto al alojamiento de estos turistas, según la Encuesta de Movilidad de la Bahía de Cádiz, el 59%

imiento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

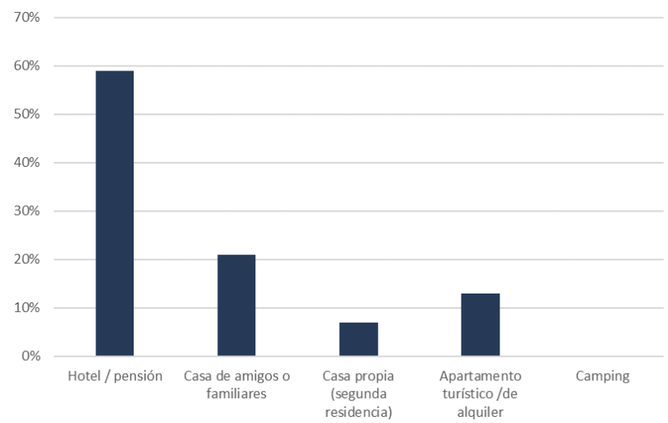


| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 182/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

eligieron hotel o pensión, seguido del 21% que se alojaron en casa de amigos o familiares, el 13% en apartamento turístico o de alquiler y el 7% en la segunda residencia.

**Tabla 4: Turistas según tipo de residencia en el municipio de Cádiz**

| TURISTAS SEGÚN TIPO DE RESIDENCIA | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Hotel / pensión** | **Casa de amigos o familiares** | **Casa propia (segunda residencia)** | **Apartamento turístico /de alquiler** | **Camping** |
| 59% | 21% | 7% | 13% | 0% |



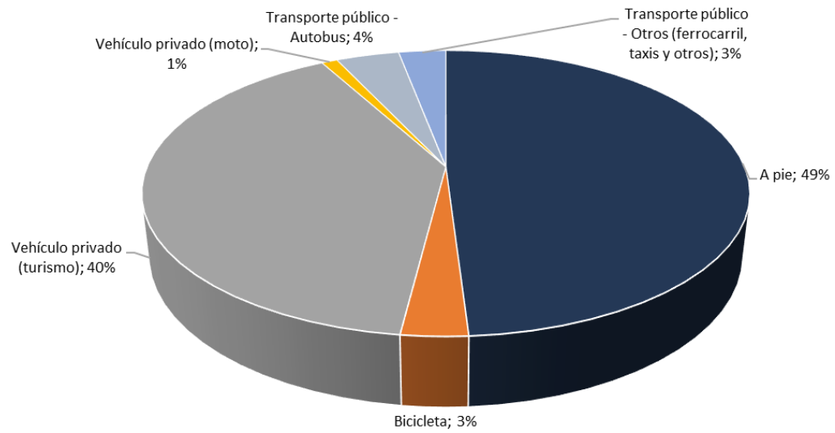

**Fuente: Equipo redactor en base al PTMBC**

### 3.2.1 Reparto modal de los viajes de turistas

La utilización del vehículo privado por parte de los turistas alcanza el 41%, mientras que en el caso de los residentes es del 28,69%. Pasa el contrario con el porcentaje de transporte público, que en los turistas es muy bajo (7% incluyendo autobús y otros) en relación al de los residentes (18,57% incluyendo autobús y otros).

El porcentaje de movilidad no motorizada de los turistas (52% incluyendo a pie y bicicleta) es prácticamente igual al de los residentes (52,74%).

**Figura 6: Distribución modal de turistas del municipio de Cádiz. Año 2014**




**Fuente: Equipo redactor en base al PTMBC**

### 3.2.2 Motivos de los viajes de los turistas

En cuanto a los motivos de los desplazamientos, estos también son sustancialmente diferentes cuando se trata de los realizados por turistas.

Desaparece el motivo de viaje por trabajo, que en los residentes era el principal, y ganan importancia motivos como el de ir a la playa (31%), el ocio (24%), los desplazamientos a bares y restaurantes (23%) y las compras (10%). El resto de desplazamientos, de menor relevancia, se realizan por otros motivos como visitas a amigos o familiares (5%), gestiones personales (3%), práctica de deporte (2%), acompañar a personas (1%) y para ir al médico o hospital (1%).

**Tabla 5: Distribución de los viajes de residentes según motivo en la Bahía de Cádiz. Año 2014**

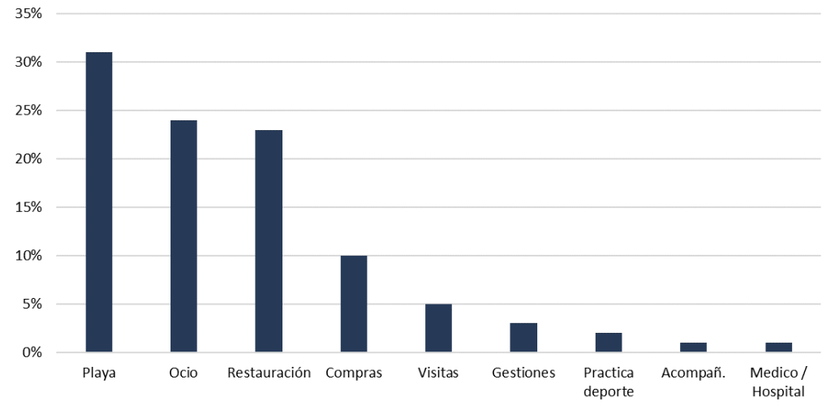
| DISTRIBUCIÓN POR MOTIVOS DE LOS VIAJES - TURISTAS - | |
|---|---|
| **Motivo** | **Porcentaje** |
| Playa | 31% |
| Ocio | 24% |
| Bar/restaurante | 23% |
| Compras | 10% |
| Visita amigo / familiar | 5% |
| Gestiones personales | 3% |
| Practicar deporte | 2% |
| Acompañar personas | 1% |
| Medico / Hospital | 1% |

Este documento electrónico es una copia auténtica



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 183/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |




**Fuente: Equipo redactor en base al PTMBC**

### 3.2.3 Distribución horaria de los viajes de los turistas

Uno de los datos que más varía entre turistas y residentes es la distribución horaria de los desplazamientos.

Tal y como expone el PTMBC, basado en la Encuesta de Movilidad de la Bahía de Cádiz 2014, los viajes de los turistas tienen como punta horaria las 20:00 de la tarde con un 10% de los desplazamientos del total del día (factor punta), manteniéndose hasta las 24:00 altos volúmenes de movilidad.

La otra punta de los turistas se produce por la mañana, entre las 10:00 y las 14:00 con un 7,5% y un 6,6% de viajes, respectivamente. Esta punta de la mañana de los turistas se produce más tarde de que la de los residentes (8:00 a 9:00) que estaba relacionada con la entrada al trabajo.

## 4 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA

### 4.1 Introducción

En el presente apartado, se evalúa la movilidad generada por el puerto de Cádiz en la actualidad y según los nuevos parámetros de edificabilidad propuestos por el Plan Especial, en redacción.

Asimismo, se analizarán los viajes generados por el tráfico de cruceros, líneas regulares de pasajeros, tráfico interior o de Bahía, el transporte de mercancías y los amarres náutico-deportivos, a partir de las estadísticas de tráfico de la APBC.

A partir de estos datos se obtendrán los dos escenarios de movilidad: el estado actual y la propuesta, para a continuación realizar la comparativa entre ambos estados de desarrollo y analizar la idoneidad de la propuesta para absorber los viajes generados.

Todos los cálculos se realizan bajo hipótesis conservadoras de máxima afluencia de usuarios en el puerto.

### 4.2 Parámetros de generación de viajes y demanda de aparcamientos

Para hacer el cálculo de la movilidad generada por los usuarios de las edificaciones e instalaciones de la zona de servicio del puerto, es necesario establecer la estimación de los desplazamientos asociados a los distintos usos de estas instalaciones, es decir, la ratio de viajes/$m^2$ de cada uso o actividad.

A falta de una normativa común para el conjunto del estado español, así como de legislación autonómica, la estimación de los viajes generados por los servicios del puerto se realizará de acuerdo a las ratios definidas en el *Decreto 344/2006, de 19 de septiembre 2006, de Regulación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada de la Generalitat de Cataluña*. Su uso no es obligado, pero sí que está muy extendido por tratarse del único documento de referencia relativo al cálculo de la movilidad generada en España.

De este modo, los viajes generados por las diferentes actividades y usos del suelo se estimarán a partir de las siguientes ratios.

Este documento es copia auténtica del documento electrónico

**Tabla 6 : Ratios de generación de viajes**

| VIAJES GENERADOS /DÍA | |
|---|---|
| **Uso del suelo** | **Ratio** |
| Vivienda | 7 viajes/vivienda o 3 viajes/persona |
| Residencial | 10 viajes/100 $m^2$ |
| Comercial | 50 viajes/100 $m^2$ |
| Oficinas | 15 viajes/100 $m^2$ |
| Industrial | 5 viajes/100 $m^2$ |
| Equipamientos | 20 viajes/100 $m^2$ |
| Zonas verdes | 5 viajes/100 $m^2$ |
| Franja costera | 5 viajes /ml de playa |

**Fuente: Equipo redactor, a partir del Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya**

#### 4.2.1 Aparcamientos de vehículos

En cuanto a la previsión de plazas de aparcamiento de vehículos motorizados, en la Revisión del PGOU 2012 (art.3.7.31 de las Normas urbanísticas), se establece una dotación obligatoria de



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 184/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

plazas para automóviles en función al uso del suelo, tal y como se muestra en la Tabla 7. Esta dotación iguala o supera el mínimo legal.

**Tabla 7 : Dotación obligatoria de las plazas para automóviles**

| PLAZAS MÍNIMAS DE APARCAMIENTO DE AUTOMÓVILES | |
|---|---|
| **Uso del suelo** | **Ratio** |
| Uso Residencial | |
| Vivienda | 1 plazas/estudio o vivienda |
| Vivienda de más de 3 dormitorios | 1,5 plazas/vivienda |
| Residencia comunitaria | 1 plaza/100 m² (sup. edif.) |
| Uso de actividad económica | |
| Industrial | 1 plaza/150 m² (sup. edif.) |
| Taller automoción | 1 plaza / 50 m² (sup. útil) |
| Servicios terciarios | 1 plaza/100 m² (sup. edif.) |
| Comercio | 2 plaza/100 m² (sup. venta) |
| Hospedaje | 2 plaza/10 habitaciones |
| Uso equipamientos | |
| Dotacional | Según justificación |
| Administración pública | 1 plaza/100 m² (sup. edif.) |
| Infraestructuras y servicios urbanos | Según justificación |
| Servicios de la Defensa | Según justificación |
| Franja costanera | 1 plaza/100 m² |

**Fuente: Equipo redactor, a partir del Art.3.7.31 de la Revisión del PGOU 2012**

Asimismo, en este mismo artículo (art. 3.7.31) se establece que esta dotación mínima será incrementada en los siguientes casos:

a. *En los equipamientos en que quepa presuponer una elevada concentración de personas será al menos de 1 plaza cada 50 personas de capacidad.*

b. *Las dotaciones educativas privadas en edificio exclusivo contarán con espacio suficiente para estacionar en parcela propia un autobús escolar.*

### 4.2.2 Aparcamientos de bicicletas

La Revisión del PGOU 2012 también establece criterios sobre la dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas. En concreto, establece como *obligatorio la localización de aparcamientos para bicicletas en los intercambiadores de primero, segundo y tercer nivel* y además, incorpora la siguiente Tabla 8 (Memoria de ordenación capítulo 7.1.7 Itinerarios peatonales y ciclistas) en la que se recomienda la dotación de plazas de aparcamiento en función del lugar.

**Tabla 8 : Dotación de plazas de aparcamiento de bicicletas**

| DOTACIÓN DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS | |
|---|---|
| **Lugar** | **Ratio** |
| Edificios/locales de oficinas y servicios | 1 plaza/200 m² (sup.constr.) |
| Locales enseñanza media | 5 plaza/clase |
| Actividades industriales | 1 plaza/10 empleados |
| Intercambiadores de primer nivel | 20 plazas/intercambiador |
| Intercambiadores de segundo nivel | 5 plazas/intercambiador |
| Intercambiadores de tercer nivel | 5 plazas/intercambiador |
| Universidad (central) | 20 plazas/lugar |
| Universidad (facultades aisladas) | 10 plaza/centro |
| Hospital universitario | 10 plazas/lugar |
| Estadio Carranza | 10 plazas/lugar |
| Centro de ocio multiusos | 10 plazas/lugar |
| Bibliotecas | 5 plazas/lugar |
| Polideportivo Ciudad de Cádiz | 10 plazas/lugar |
| Resto de Polideportivos | 5 plaza/centro |
| Centros comerciales y de ocio | 5 plaza/centro |
| Equip. no escolares y servicios de administración | 5 plaza/centro |

**Fuente: Equipo redactor, a partir de la Memoria de Ordenación de la Revisión del PGOU 2012**

## 4.3 Situación actual del puerto de Cádiz

El puerto de la Bahía de Cádiz se divide en cinco dársenas, ubicadas en tres poblaciones diferentes (Cádiz, El Puerto de Santa Maria y Puerto Real), en las que existen instalaciones especializadas en distintitos tráficos y usos portuarios.

**Tabla 9: Especialización de las dársenas que configuran el puerto de la Bahía de Cádiz**

| Especialización en actividad y tráfico en las distintas dársenas del Puerto de la Bahía de Cádiz | | | |
|---|---|---|---|
| **Población** | **Dársena** | **Actividad** | **Tipo de tráfico/mercancía** |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 185/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Especialización en actividad y tráfico en las distintas dársenas del Puerto de la Bahía de Cádiz | | | |
|---|---|---|---|
| **Población** | **Dársena** | **Actividad** | **Tipo de tráfico/mercancía** |
| Cádiz | Dársena de Cádiz | Comercial | Ro-ro +contenedores |
| | | Pasajeros | Cruceros + transporte metropolitano |
| | | Pesquera | Pesca fresca |
| | | Náutico-deportiva | Náutico-deportivo |
| | Zona Franca | Comercial | Ro-ro + contenedores<br>Mercancía general y graneles sólidos |
| | | Náutico-deportiva | Náutico-deportivo |
| El Puerto Santa Maria | El Puerto Santa María | Pesquera | Pesca fresca |
| | | Náutico-deportiva | Náutico-deportivo |
| | Puerto Sherry | Náutico-deportiva | Náutico-deportivo |
| Puerto Real | La Cabezuela-Puerto Real | Comercial | Graneles sólidos y líquidos<br>Ro-ro |

**Fuente: Equipo redactor en base información a APBC**

De acuerdo con la información facilitada por la APBC, en el año 2019 el puerto de la Bahía de Cádiz registró un total de 505.510 pasajeros, 11.975 vehículos en régimen de pasaje y 3.170.825 toneladas de mercancías.

Este tráfico de mercancías se concentra mayormente en La Cabezuela-Puerto Real y en la Dársena de Cádiz, y en menor medida en la Zona Franca.

Tal y como se observa en la Tabla 10 los tráficos de granel líquido y granel sólido se concentran en La Cabezuela mientras que en la Dársena de Cádiz opera la mayoría del tráfico de mercancía general.

En la Zona Franca se opera tráfico de graneles sólidos y líquidos, si bien con volúmenes mucho menores que en la Cabezuela.

**Tabla 10: Distribución del tráfico de mercancías en las zonas del puerto de la Bahía de Cádiz 2019**

| Distribución del tráfico de mercancías en las zonas del puerto de la Bahía de Cádiz (toneladas) 2019 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Puerto** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general** | **Mercancía transbordada** | **Avituallamiento** | **Pesca** | **Total** |
| Cádiz | 0 | 0 | 1.014.614 | 0 | 70.733 | 8.702 | **1.094.049** |
| La Cabezuela | 1.136.111 | 1.685.194 | 113.989 | 12.205 | 5.861 | 0 | **2.953.360** |
| Zona Franca | 195.767 | 173.814 | 10.538 | 0 | 2.575 | 0 | **382.694** |
| Puerto Santa María | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.072 | 7.217 | **13.289** |
| **Total** | **1.331.878** | **1.859.008** | **1.139.141** | **12.205** | **85.241** | **15.919** | **4.443.392** |

**Fuente: Equipo redactor en base información a APBC**

Tal y como se muestra en la Tabla 11, en el año 2020 ha habido un aumento muy relevante de la mercancía general en contenedor y una disminución de la mercancía general ro-ro, la primera debido al inicio de una nueva línea de contenedores con las Islas Canarias y la segunda debido a la influencia del COVID-19:

**Tabla 11: Distribución del tráfico de mercancías en las zonas del puerto de la Bahía de Cádiz 2020**

| Distribución del tráfico de mercancías en las zonas del puerto de la Bahía de Cádiz (toneladas) 2020 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Puerto** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general** | **Mercancía transbordada** | **Avituallamiento** | **Pesca** | **Total** |
| Cádiz | 0 | 0 | 1.522.416 | 0 | 58.819 | 6.858 | **1.588.093** |
| La Cabezuela | 1.142.659 | 1.302.251 | 95.411 | 30.374 | 7.225 | 0 | **2.577.920** |
| Zona Franca | 128.691 | 138.285 | 610 | 0 | 3.535 | 0 | **271.121** |
| Puerto Santa María | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.014 | 7.168 | **12.182** |
| **Total general** | **1.271.350** | **1.440.536** | **1.618.437** | **30.374** | **74.593** | **14.026** | **4.449.316** |

**Fuente: Equipo redactor en base información a APBC**

Para el análisis de la movilidad generada, dada la bajada de algunos de los tráficos debido a la pandemia del COVID-19, se tendrán en cuenta los tráficos de 2019, considerando para el tráfico de contenedores, el correspondiente al mes de diciembre 2020. Se trata pues de la situación más exigente.

A continuación, se recogen los resultados obtenidos relativos a los viajes generados en la situación actual. Para realizar este apartado se mantiene la división en áreas funcionales del puerto que se ha establecido en el resto de documentos del Plan Especial y que se muestra en la Figura 4.

Es copia

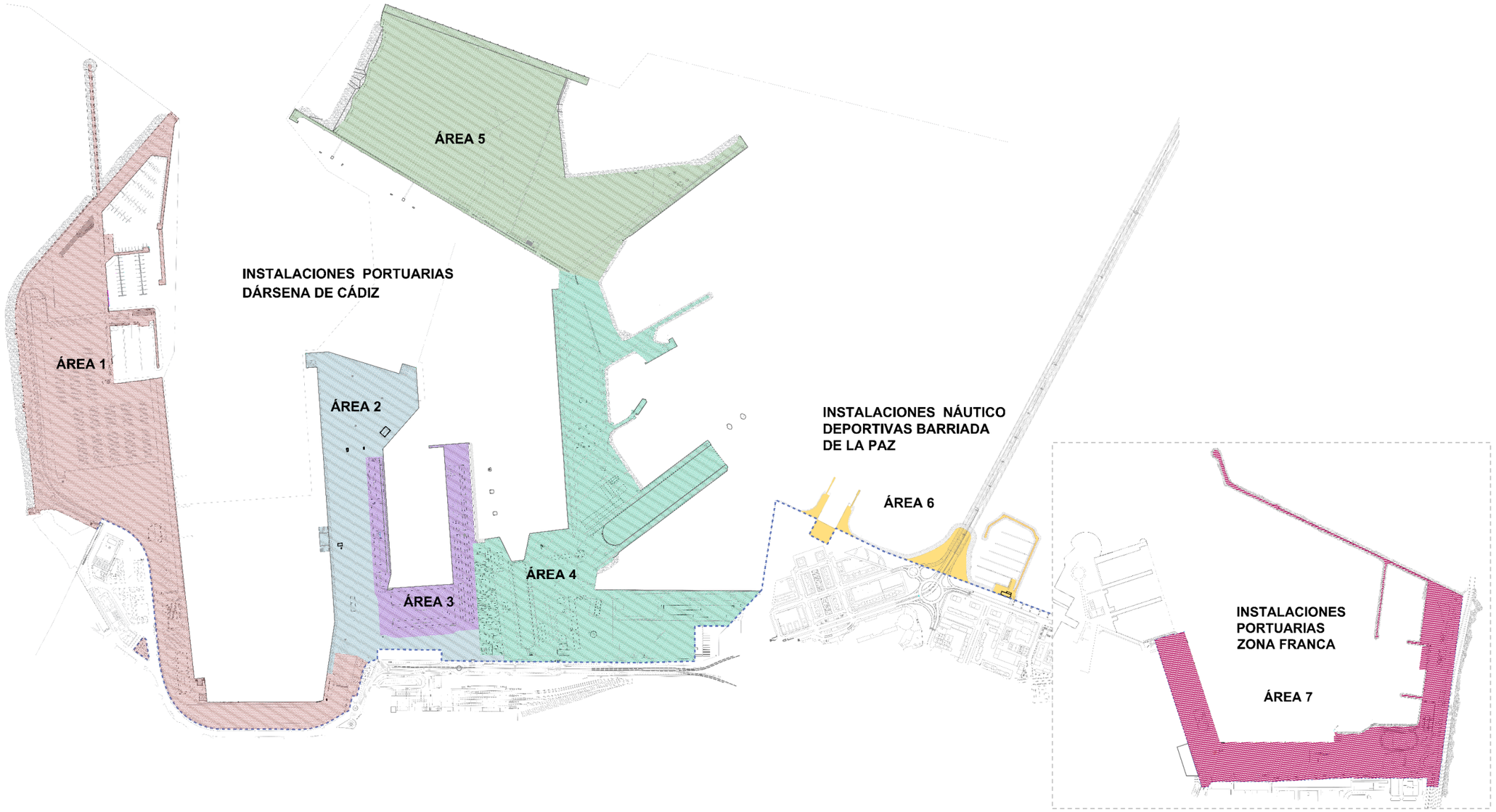


APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 186/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 7: Esquema Áreas funcionales**




**Fuente: Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 187/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Para cada una de las zonas se calculan los desplazamientos generados por lo siguiente:

- Viajes generados por las líneas de pasajeros (cruceros, líneas regulares de tráficos mixtos de pasajeros y carga rodada y tráfico interior o de bahía).
- Viajes generados por el tráfico de mercancías (contenedores y ro-ro mayoritariamente en Cádiz, y en menor medida granel sólido en la Zona Franca).
- Viajes generados por la actividad náutico-deportiva.
- Viajes generados por las edificaciones e instalaciones portuarias, incluido las actividades de reparación de embarcaciones y pesca.

Se especifican también las hipótesis de cálculo que se han tenido en cuenta para la estimación de dicha movilidad.

### 4.3.1 Viajes generados por el tráfico portuario actual

#### *4.3.1.1 Viajes generados por el tráfico de pasajeros de cruceros, línea regular (pasajeros y carga rodada) y de bahía en la situación actual*

El tráfico más importante en volumen de pasajeros es el tráfico interior o de Bahía. En el año 2019 se movieron un total de 505.510 pasajeros sumando embarque y desembarque. Este tráfico se opera en la Terminal Marítima Metropolitana de la Bahía de Cádiz, situada en el muelle Reina Victoria (Área 1), conectando los diferentes puertos que forman parte de la Bahía de Cádiz (Cádiz, Puerto Santa Maria y Rota).

En segundo lugar, se sitúa el tráfico de pasajeros de crucero que se concentra en el Área 1, principalmente en los muelles Reina Sofía, Alfonso XIII y Ciudad. Este tráfico en 2019 alcanzó los 477.392 pasajeros de tránsito y base.

Y, por último, existe también tráfico mixto de pasajeros y carga rodada de líneas regulares que conectan Cádiz con las Islas Canarias. Este tráfico alcanza los 22.318 pasajeros sumando embarque y desembarque y se opera en la Terminal Ro-Ro/Ro-Pax situada en los muelles Marqués de Comillas, Libertad y de las Américas (Área 2).

En la siguiente tabla elaborada mediante los datos de la Memoria de la APBC de 2019 se observa como el total de pasajeros del puerto de Cádiz asciende a 1.005.220, siendo 505.510 pasajeros de tráfico interior (50,3%) 477.392 pasajeros de crucero (47,5%) y 22.318 pasajeros de línea regular (2,2%).

**Tabla 12 : Tráfico pasajeros puerto de la Bahía de Cádiz. Año 2019**

| Número de pasajeros. Puerto de la Bahía de Cádiz. 2019 | | |
|---|---|---|
| Tráfico regular | Embarcados | 11.068 |
| | Desembarcados | 11.250 |
| | **Total tráfico regular** | **22.318** |
| Trafico interior | Embarcados | 245.802 |
| | Desembarcados | 259.708 |
| | **Total interior** | **505.510** |
| Cruceros | Inicio de línea | 1.034 |
| | Fin de línea | 1.150 |
| | En tránsito | 475.208 |
| | **Total pasajeros de crucero** | **477.392** |

**Fuente: Equipo redactor en base a la Memoria APBC 2019**

#### *Tráfico de cruceros*

En la siguiente tabla se muestra la distribución del tráfico de pasajeros de cruceros en los distintos muelles del puerto:

**Tabla 13 : Tráfico de pasajeros de crucero por muelle y área (2019). Puerto de Cádiz**

| Pasajeros de crucero por muelle | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Base | | Tránsito | Total |
| Muelle | Fin de línea | Inicio de línea | | |
| **Área 1** | | | | |
| 0011-REINA SOFIA | 153 | 69 | 64.518 | 64.740 |
| 0021-ALFONSO XIII | 1.200 | 638 | 349.065 | 350.903 |
| 0032-CIUDAD | 73 | 317 | 44.556 | 44.946 |
| 0041-REINA VICTORIA | | | 5.573 | 5.573 |
| **Área 2** | | | | |
| 0051-MARQUES DE COMILLAS | 9 | 5 | 3.583 | 3.597 |
| 0057-DE LA LIBERTAD | 16 | 6 | 6.453 | 6.475 |
| **TOTAL** | **1.451** | **1.035** | **473.748** | **476.234** |

**Fuente: Equipo redactor en base a información de la APBC**

Como se puede observar la mayoría de ellos, se realizan en el Área 1, a excepción del tráfico relativamente pequeño de los muelles Marqués de Comillas y muelle de la Libertad, situados en Área 2.

Se analiza a continuación el reparto modal de los pasajeros de cruceros que difiere substancialmente del resto de los turistas y de los residentes, que se han analizado en el apartado 3.

Como no se dispone de una encuesta sobre el reparto modal actual del tráfico de cruceros en el puerto de Cádiz, se han establecido las siguientes hipótesis en base a la experiencia del Consultor en otros puertos de cruceros de referencia y los datos de partida que se conocen del puerto de Cádiz:

- En Cádiz sólo el 7 % de los pasajeros no desciende del crucero (según el estudio del Puerto de Cádiz como Puerto Base elaborado en 2016-2017).

Es copia



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 188/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

- El centro de Cádiz está muy cerca de los atraques por lo que el porcentaje de pasajeros que va andando puede ser más alto que en puertos como Palma o Barcelona.
- Según conversaciones mantenidas con la APBC, no existe un servicio de lanzaderas hasta el centro, a diferencia de otros puertos como Palma o Barcelona, por el motivo ya comentado de la cercanía del centro.
- Hay un porcentaje de los pasajeros de tránsito que decide visitar otras ciudades como Sevilla, Jerez, etc... En una encuesta del Ayuntamiento realizada en 2013 el porcentaje de pasajeros que optaban por estas excursiones era de un 30%. Se ha confirmado desde la APBC que este porcentaje ha disminuido y que actualmente hay más pasajeros que deciden quedarse en la ciudad de Cádiz.
- Existe un servicio de bus turístico (Civitatis), que hace una ruta por la ciudad de Cádiz, que tiene dos paradas: una junto al muelle Ciudad (Avenida del puerto) y la otra junto al muelle Alfonso XIII (plaza Hispanidad). Según información de la APBC este servicio es muy utilizado por los pasajeros de crucero.

Por otro lado, se dispone de información sobre el comportamiento de los pasajeros de cruceros en el Puerto de Cádiz, a partir de las encuestas realizadas por el Ayuntamiento de Cádiz a turistas de cruceros (año 2013) se extrae del documento "*Estrategia de actuación puerto-ciudad en la dársena de Cádiz*".

- Las actividades realizadas por los turistas de cruceros en la ciudad eran por orden de importancia:
  - restauración (41%)
  - visitar monumentos (32%)
  - compras (14%)
  - Bus turístico (10%)
- Los porcentajes de pasajeros que descienden del buque en una escala son:
  - más del 90 % del pasaje realiza visitas a la ciudad o a las ciudades cercanas
  - el 50% de tripulación visita la ciudad
- Las visitas que realizan estos pasajeros son:
  - el 70 % contrata excursiones en la propia ciudad de Cádiz;
  - un 30 % realiza visitas a ciudades cercanas (Jerez de la Frontera, Arcos de la Frontera, Vejer, Conil, Barbate, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, etc.).

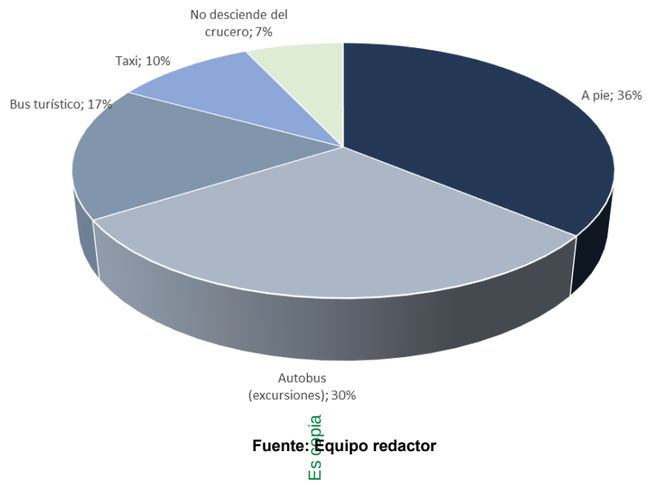
Por tanto, se propone establecer las siguientes hipótesis para el reparto modal del tráfico de cruceros en el puerto de Cádiz:

**Tabla 14: Hipótesis sobre la distribución modal de los pasajeros de crucero en el puerto de Cádiz**

| DISTRIBUCIÓN MODAL - PASAJEROS CRUCERO - | |
|---|---|
| **Modo** | **Porcentaje** |
| A pie | 36% |
| Autobús (excursiones) | 30% |
| Bus turístico | 17% |
| Taxi | 10% |
| No desciende del crucero | 7% |

**Fuente. Equipo redactor**

**Figura 8: Hipótesis distribución modal de los pasajeros de crucero en el puerto de Cádiz**




**Fuente: Equipo redactor**

Para calcular los viajes diarios generados por el tráfico de cruceros se ha estudiado los dos días del año 2019 con más pasajeros: el día 07/05/2019 con un total de 11.003 pasajeros en tránsito y 24 de base, y el día 18/09/2019 con 11.005 en tránsito y 4 de base (ver Tabla 15 y Tabla 16).

**Tabla 15: Escenario actual – día punta 07/05/2019**

| Buques de crucero en puerto día 07/05/2019 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buque** | **Escala** | **Muelle** | **Pax. tránsito** | **Pax. Base** | **Hora llegada** | **Hora salida** |
| MEIN SCHIFF 4-9678408 | X201970009 | DE LA LIBERTAD | 2.501 | 3 | 6:40 | 17:00 |
| MSC ORCHESTRA-9320099 | X201970375 | REINA SOFIA | 2.558 | 4 | 7:20 | 17:30 |
| BRITANNIA-9614036 | X201970389 | MARQUES DE COMILLAS | 3.583 | 14 | 7:45 | 18:00 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



Es copia

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 189/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Buques de crucero en puerto día 07/05/2019 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buque** | **Escala** | **Muelle** | **Pax. tránsito** | **Pax. Base** | **Hora llegada** | **Hora salida** |
| NORWEGIAN JADE-9304057 | X201970393 | ALFONSO XIII | 2.361 | 3 | 9:40 | 19:00 |
| **TOTAL** | | | **11.003** | **24** | | |

**Fuente: Equipo redactor en base a estadística de pasajeros de crucero facilitada por la APBC**

**Tabla 16: Escenario actual – día punta 18/09/2019**

| Buques de crucero en puerto día 18/09/19 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buque** | **Escala** | **Muelle** | **Pax. tránsito** | **Pax. Base** | **Hora llegada** | **Hora salida** |
| AIDASTELLA-9601132 | X201970595 | CIUDAD | 2.277 | 0 | 7:06 | 18:00 |
| MEIN SCHIFF 2-9783576 | X201970619 | ALFONSO XIII | 2.985 | 2 | 7:26 | 23:00 |
| COSTA FAVOLOSA-9479852 | X201970067 | REINA SOFIA | 3.165 | 2 | 8:04 | 19:05 |
| MSC ORCHESTRA-9320099 | X201970605 | REINA SOFIA | 2.578 | 0 | 9:25 | 18:00 |
| **TOTAL** | | | **11.005** | **4** | | |

**Fuente: Equipo redactor en base a estadística de pasajeros de crucero facilitada por la APBC**

Analizados los dos escenarios punta se cree conveniente tomar como más exigente el escenario del día 18/09/2019 por tener mayor número de pasajeros de tránsito, cuyo desembarque se realiza normalmente en menos tiempo que el tráfico de base. Además, este escenario, concentra los tráficos en el Área 1 (muelles Alfonso XIII, Reina Sofia y Ciudad), dejando el muelle Marqués de Comillas para el tráfico de *ferries*, escenario que encaja con la previsión de la APBC de priorizar estos muelles para el tráfico de cruceros.

A partir del reparto modal estimado por experiencias similares, obtenemos los viajes/día por tipo de transporte. Así pues, el **pico teórico diario es de 20.473 viajes generados** (dos viajes por cada uno de los 11.005 pasajeros de tránsito y un viaje generado por cada uno de los 4 pasajeros de base restando los pasajeros que no descienden del crucero). Todos estos viajes, como ya se ha comentado, **se concentran en el Área 1**.

Para calcular el tráfico punta horario, el flujo que genera más tensión es el desembarque de los pasajeros de tránsito. Se asume que coinciden el desembarque de los tres cruceros que llegan entre las 7 y las 8 de la mañana y que el 70 % de los pasajeros que deben o desean salir del crucero lo hacen durante las 2 primeras horas desde el atraque del buque, en las cuales el flujo de pasajeros que desembarca se supone que se reparte de manera igualitaria en un 50% en cada hora. Por tanto, el tráfico en hora punta ascendería **a 2.551 pax/hora**.

**Tabla 17: Reparto modal de los viajes generados por las líneas de cruceros actual**

| Reparto modal viajes generados líneas de crucero actual | | | |
|---|---|---|---|
| **Modo** | **Porcentaje** | **Viajes/día** | **Viajes/hora punta** |
| A pie | 36% | 7.925 | 987 |
| Bicicleta | 0% | 0 | 0 |
| Vehículo privado | 0% | 0 | 0 |
| Transporte público - Autobús | 0% | 0 | 0 |
| Transporte público - Otros (taxis) | 10% | 2.201 | 274 |
| Bus turístico | 17% | 3.742 | 466 |
| Autocar excursiones | 30% | 6.604 | 823 |
| **Total viajes** | **93%** | **20.473** | **2.551** |
| No desciende del crucero | 7% | 1.541 | 192 |

**Fuente: Equipo redactor**

### *Tráfico de línea regular (pasajeros y carga rodada)*

El tráfico de línea regular de pasajeros se localiza principalmente en la terminal Ro-ro / Ro-Pax del Área 2, en los muelles de Marqués de Comillas, Muelle de la Libertad y de las Américas.

En el año 2019 se registraron 113 escalas de buques ro-ro de mercancías y 86 ro-pax.

El tráfico roro (mercancías) en el año 2019 fue de 858.369 toneladas:

**Tabla 18: Tráfico ro-ro del puerto Bahía de Cádiz (toneladas)**

| Tráfico ro-ro puerto de la Bahía de Cádiz (toneladas) 2019 | | | |
|---|---|---|---|
| **Modo** | **Embarcadas** | **Desembarcadas** | **Total** |
| En contenedor | 167.389 | 46.931 | 214.320 |
| En otros medios | 299.264 | 344.785 | 644.049 |
| **Total** | **466.653** | **391.716** | **858.369** |

**Fuente: Equipo redactor en base a la Memoria de la APBC 2019**

En este tráfico ro-ro predomina las UTIs no acompañadas (semirremolques, plataformas, remolques…) con un 89,2% del total, lo que produce un menor impacto en la intensidad del tráfico en el desembarque del buque:

**Tabla 19: Tráfico ro-ro del puerto Bahía de Cádiz (UTIS) 2019**

| Unidades de transporte intermodal (UTI) Ro-Ro Puerto de la Bahía de Cádiz (2019) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Tipo** | **Embarque** | **Desembarque** | **Total** | **%** |
| Acompañado (camión articulado, camión rígido…) | 1.170 | 103 | 1.273 | 4,8% |

e-documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 190/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Unidades de transporte intermodal (UTI) Ro-Ro Puerto de la Bahía de Cádiz (2019) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Tipo** | **Embarque** | **Desembarque** | **Total** | **%** |
| No acompañado (semirremolques, plataformas, remolques…) | 23.652 | 58 | 23.710 | 89,2% |
| Resto (cabezas tractoras, furgón…) | 1.579 | 21 | 1.600 | 6,0% |
| **Total** | **26.401** | **182** | **26.583** | 100% |

**Fuente: Equipo redactor en base a la Memoria de la APBC 2019**

En los 86 buques ro-pax embarcaron/desembarcaron en 2019 un total de 11.975 vehículos en régimen de pasaje, del siguiente tipo:

- 11.228 coches
- 747 motos

Tal como se ha dicho embarcaron y desembarcaron 22.318 pasajeros en el año 2019.

Se analiza a continuación el tráfico punta.

En el año 2019 se llegaron a dar hasta dos buques ro-ro/ro-pax con hora atraques separados en 1 h 20 min, como se puede observar en la Tabla 20:

**Tabla 20. Simultaneidades de buques ro-ro/ro-pax (año 2019)**

| Escala | Buque | Fecha atraque | Hora real atraque | Fecha desatra-que | Hora real desatra-que | Dif. horaria llegadas | UTIS Desem. | VEH. Desem. | PAX Desem. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| X201970378 | CIUDAD DE CADIZ-9304631 | 29-4-19 | 11:40 | 29-4-19 | 23:45 | | 110 | 251 | 155 |
| X201970377 | VOLCAN DE TENEGUIA-9335161 | 29-4-19 | 13:00 | 29-4-19 | 16:10 | 1:20:00 | 187 | 1 | 0 |
| TOTAL | | | | | | | 297 | 252 | 155 |
| X201970387 | CIUDAD DE PALMA-9349772 | 6-5-19 | 10:20 | 7-5-19 | 17:40 | | 94 | 239 | 152 |
| X201970386 | VOLCAN DE TENEGUIA-9335161 | 6-5-19 | 12:15 | 10-5-19 | 23:25 | 1:55:00 | 207 | 1 | 0 |
| TOTAL | | | | | | | 301 | 240 | 152 |
| X201970786 | CIUDAD DE CADIZ-9304631 | 25-11-19 | 17:50 | 26-11-19 | 8:40 | | 91 | 131 | 86 |
| X201970787 | AL ANDALUS EXPRESS-8512152 | 25-11-19 | 19:05 | 25-11-19 | 22:20 | 1:15:00 | 69 | 0 | 0 |
| **TOTAL** | | | | | | | **160** | **131** | **86** |

**Fuente. Equipo redactor**

Esta situación se dio el 29/04/2019 entre el Ciudad de Cádiz y el Volcán de Tenegua.

También se dio, aunque con una diferencia horaria de 1:55, entre el Ciudad de Palma y el mismo Volcán de Teneguia.

Finalmente, entre el Ciudad de Cádiz y el Al Andalus Express con una diferencia de 1h 15 min.

En estos tres casos, se trata de un buque ro-pax y un buque ro-ro (puro), este último sin prácticamente tráfico de pasajeros y vehículos.

Además, tal como se ha visto, la gran mayoría del tráfico ro-ro es no acompañado, por tanto, permanece en la terminal un tiempo y no desemboca directamente a los accesos del puerto.

Por tanto, a la práctica, no existirían simultaneidades entre buques ro-pax, y habría que considerar un único buque ro-pax para la determinación de la movilidad generada.

A continuación, se analizan los tráficos máximos en el año 2019, en función del número de UTIS, pasajeros o vehículos:

**Tabla 21. Tráficos máximos, buques ro-ro/ro-pax (año 2019)**

| | | | DESEMBARQUE | | | EMBARQUE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Escala | Buque | Fecha Inicio Escala | UTIS | PAX | VEH | UTIS | PAX | VEH |
| X201970307 | JOSE MARIA ENTRECANALES-9399325 | 22/03/2019 | 308 | 8 | 0 | 246 | 12 | 0 |
| X201970516 | CIUDAD DE CADIZ-9304631 | 22/07/2019 | 77 | 367 | 135 | 99 | 244 | 122 |
| X201970378 | CIUDAD DE CADIZ-9304631 | 29/04/2019 | 110 | 251 | 155 | - | - | - |

**Fuente. Equipo redactor**

Para el análisis de la movilidad generada, se tendrá en cuenta el buque Ciudad de Cádiz, en su escala de 22/07/2019, dado que tiene el tráfico máximo de pasajeros, y un tráfico de vehículos muy similar al de 29/04/2019.

No se dispone de los datos de vehículos desagregados en función si son en régimen de mercancía (que se estacionarían en la terminal a la espera de su carga en camión) y en régimen de pasaje.

Como hipótesis conservadora, se asume que en este caso todos los vehículos son en régimen de pasaje, ya que supone un mayor tráfico en hora punta.

anto electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 191/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Los valores del tráfico para el pasaje y vehículos en régimen de pasaje son pues los siguientes, siguiendo la hipótesis de que cada vehículo lleva 1,5 pasajeros:

- Vehículos: 135 desembarque y 122 embarque.
- Pasajeros (conductores y acompañantes): 202 desembarque y 183 embarque.
- Pasajeros (sin vehículo): 165 desembarque y 61 embarque.

Como se ha comentado, el tráfico ro-ro es en su mayoría no acompañado, por lo tanto, más adelante (apartado 4.3.1.2) se calcula el tráfico diario y horario punta de las UTIS, en función del tráfico anual del puerto y no de la escala con más tráfico.

Respecto el tráfico de pasaje, para el cálculo de la hora punta se ha asumido que todos los pasajeros desembarcan en una hora. En la siguiente tabla se muestra la estimación de viajes/día por tipo de transporte:

**Tabla 22: Reparto modal de los viajes generados por pasajeros descienden/acceden al barco a pie**

| Reparto modal viajes generados por pasajeros descienden/acceden al barco a pie actual | | | |
|---|---|---|---|
| **Modo** | **Porcentaje** | **Viajes/día** | **Viajes/hora punta** |
| A pie | 52,68% | 119 | 87 |
| Bicicleta | 0,06% | 0 | 0 |
| Vehículo privado | 28,69% | 65 | 47 |
| Transporte público - Autobús | 16,15% | 36 | 27 |
| Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros) | 2,42% | 5 | 4 |
| **Total** | **100%** | **226** | **165** |

**Fuente: Equipo redactor**

Si sumamos los pasajeros que desembarcan/embarcan en su propio coche o moto, obtenemos los siguientes viajes generados por el tráfico de pasaje de línea regular:

**Tabla 23: Reparto modal de los viajes generados por el pasaje de las líneas regulares actual (viajes/día y viajes/hora)**

| Reparto modal viajes generados por pasajeros líneas regulares actual | | |
|---|---|---|
| **Modo** | **Viajes/día** | **Viajes/hora punta** |
| A pie | 119 | 87 |
| Bicicleta | 0 | 0 |
| Vehículo privado | 322 | 182 |
| Transporte público - Autobús | 36 | 27 |
| Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros) | 5 | 4 |
| **Total** | **483** | **300** |

**Fuente: Equipo redactor**

### *Tráfico interior o de bahía*

La Terminal Metropolitana de la Bahía de Cádiz, en el muelle Reina Victoria (Área 1) concentra este tráfico que conecta el puerto de Cádiz con el puerto de Rota y Puerto de Santa Maria.

- Cádiz – Puerto de Santa Maria: existen un total de 22 escalas en el puerto de Cádiz (22 operaciones de embarque y 22 operaciones de desembarque), aproximadamente cada 30 minutos (entre las 7h10 y las 22h20).
- Cádiz – Rota: existen 5 salidas destino Rota y 5 llegadas a Cádiz, aproximadamente cada 1h 30 (entre las 8h30 y las 15h).

**Tabla 24: Pasajeros por mes en las líneas de tráfico interior. Año 2019**

| Año 2019 | Cádiz-Puerto | Cádiz - Rota | Rota - Cádiz | Puerto - Cádiz | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Enero | 7.367 | 1.744 | 1.732 | 7.564 | 18.407 |
| Febrero | 8.239 | 1.591 | 1.572 | 8.680 | 20.082 |
| Marzo | 17.468 | 3.921 | 4.241 | 20.320 | 45.950 |
| Abril | 14.891 | 3.244 | 3.077 | 16.493 | 37.705 |
| Mayo | 14.378 | 3.640 | 3.504 | 16.019 | 37.541 |
| Junio | 18.481 | 4.312 | 4.174 | 21.583 | 48.550 |
| Julio | 32.458 | 9.957 | 9.840 | 33.410 | 85.665 |
| Agosto | 44.561 | 11.826 | 11.849 | 45.400 | 113.636 |
| Septiembre | 24.091 | 6.105 | 5.964 | 26.200 | 62.360 |
| Octubre | 14.612 | 4.041 | 3.985 | 15.494 | 38.132 |
| Noviembre | 6.292 | 1.786 | 1.693 | 6.657 | 16.428 |
| Diciembre | 7.474 | 1.824 | 1.776 | 8.028 | 19.102 |
| **TOTAL** | **210.312** | **53.991** | **53.407** | **225.848** | **543.558** |

**Fuente: Equipo redactor en base a información APBC**

En total, el tráfico de interior o de bahía en 2019 fue de 543.558, siendo agosto el mes con mayor tráfico (113.636 pasajeros).

Al no tener datos del tráfico diario durante ese mes de agosto se ha calculado el día punta, haciendo la media diaria del mes de agosto, es decir, 3.666 pasajeros/día.

Para obtener la intensidad horaria punta, se multiplica por el factor punta de los residentes (12,6%), lo que da como resultado 462 pax/hora.

El reparto modal de estos pasajeros se podría asemejar al de los residentes de Cádiz extraídos del PMUS (ver Tabla 25):



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 192/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 25: Reparto modal de los viajes generados por el tráfico de bahía actual (viajes/día y viajes/hora)**

| Reparto modal viajes generados tráfico de bahía | | | |
|---|---|---|---|
| **Modo** | **%** | **Viajes/día** | **Viajes/hora** |
| A pie | 52,68% | 1.931 | 243 |
| Bicicleta | 0,06% | 2 | 0 |
| Vehículo privado | 28,69% | 1.052 | 133 |
| Transporte público - Autobús | 16,15% | 592 | 75 |
| Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros) | 2,42% | 89 | 11 |
| **Total** | **100%** | **3.666** | **462** |

**Fuente: Equipo redactor**

En la Tabla 26 se muestra el **total de los viajes generados por el tráfico de pasajeros (cruceros + líneas regulares + tráfico de bahía)** en las distintas áreas del puerto.

**Tabla 26: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros actual (viajes/día)**

| Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros actual (viajes/día) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 9.856 | 2 | 1.052 | 592 | 2.290 | 3.742 | 6.604 | 24.139 |
| Área 2 | 119 | 0 | 322 | 36 | 5 | 0 | 0 | 483 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **9.975** | **2** | **1.374** | **629** | **2.296** | **3.742** | **6.604** | **24.622** |

**Fuente: Equipo redactor**

**En la**

Tabla 27 se muestra los **viajes/hora generados por el tráfico de pasajeros (cruceros + líneas regulares + tráfico de bahía)** en las distintas áreas del puerto.

**Tabla 27: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros actual (viajes/hora)**

| Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros actual (viajes/hora) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 1.231 | 0 | 133 | 75 | 285 | 466 | 823 | 3.013 |
| Área 2 | 87 | 0 | 182 | 27 | 4 | 0 | 0 | 300 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **1.318** | **0** | **315** | **101** | **289** | **466** | **823** | **3.313** |

**Fuente: Equipo redactor**

Esta copia auténtica de documento electrónico

#### 4.3.1.2 *Viajes generados por el tráfico de mercancías en la situación actual*

El tráfico que tiene una mayor presencia en la zona de servicio del puerto que pertenece al municipio de Cádiz es el de mercancía general concentrado en la dársena de Cádiz. En la dársena de la Zona Franca se mueven principalmente graneles sólidos y, en menor medida, graneles líquidos.

En la siguiente tabla se muestra la distribución de los tráficos de mercancías en las distintas áreas funcionales del puerto.

**Tabla 28: Tráficos del puerto de Cádiz, por forma de presentación y área (toneladas). Año 2019**

| Tráficos del puerto de Cádiz, por forma de presentación y área (toneladas) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Áreas** | **Contenedores** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general convencional** | **Ro-Ro** | **Total general** |
| Área 1 | 154.541 | | | 2.301 | | 156.842 |
| Área 2 | | | | | 857.470 | 857.470 |
| Área 3 | | | | 7 | | 7 |
| Área 4 | | | | 573 | 117 | 690 |
| Área 7 | | 195.766 | 173.814 | 10.413 | 9 | 380.002 |
| **Total** | **154.541** | **195.766** | **173.814** | **13.294** | **857.596** | **1.395.011** |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 193/244
VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

**Fuente: Equipo redactor en base a información APBC**

El tráfico a considerar de contenedores será el correspondiente al mes de diciembre 2020, dado que ha crecido substancialmente respecto 2019 y la previsión es que continúe con estos valores.

A falta de información más precisa sobre los tráficos diarios y horarios (hora punta) de mercancías, se han considerado las siguientes hipótesis para el cálculo de dichos tráficos, que se tendrá en cuenta en los siguientes análisis.

Todo ello se puede justificar porque ninguno de los tráficos genera una concentración relevante en unas horas del día. El tráfico ro-ro y ro-pax, ya se ha visto que es en un 90% "no acompañado", es decir sin cabeza tractora, por lo tanto, no tiene tanta incidencia en el tráfico viario como lo podría tener el "acompañado".

Para calcular el nº de camiones a partir de las toneladas, se aplican los siguientes criterios de cargas máximas y porcentajes de circulación con carga de los camiones:

**Tabla 29: Hipótesis para el cálculo del nº de camiones**

| | Mercancía general (contenedor) | Granel líquido | Granel sólido | Mercancía general (convencional) | Mercancía general (Ro-Ro) |
|---|---|---|---|---|---|
| Toneladas/ camión | 17 | 24 | 24 | 25 | 25 |
| % índice ocupación | 70% | 50% | 50% | 50% | 50% |

**Fuente: Equipo redactor**

A partir del nº de camiones por año, se ha calculado el número de viajes diarios, considerando 253 días laborables al año como hipótesis conservadora, obteniendo los siguientes resultados:

**Tabla 30: Viajes generados por el tráfico de mercancías del puerto actual 2019 (viajes /día)**

| Viajes generados por el tráfico de mercancías del puerto actual 2019 (viajes/día) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Áreas** | **Contenedores** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general convencional** | **Ro-Ro** | **Total general** |
| Área 1 | 293* | 0 | 0 | 1 | 0 | 294 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 277 | 277 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 64 | 57 | 3 | 0 | 125 |
| **Total** | **293** | **64** | **57** | **4** | **277** | **696** |

**Fuente: Equipo redactor**

*Para el área 1 (tráfico de contenedores) se ha supuesto el tráfico entrada/salida (no incluye tránsito marítimo) del mes de diciembre 2020, que fue de 3.903 contenedores, dividido por 19 días laborables.

Para calcular la hora punta, se ha considerado las indicaciones del *Trip Generation Manual*, del ITE (*Institute of Transportation Engineers*), asumiendo que la hora punta representa un 9% de la IMD, para el caso de una Terminal de Camiones:

**Figura 9: Proporción de Tráfico sobre la IMD de las HP Mañana y HP Tarde**

| LAND USE | PEAK HOUR AND IN/OUT RATIO | |
|---|---|---|
| INDUSTRIAL | AM (IN:OUT) | PM (IN:OUT) |
| Industrial/Business Park (some commercial included) | 12% (8:2) | 12% (2:8) |
| Small Industrial Park (7) * | 11% (9:1) | 12% (2:8) |
| Large Industrial Park * | 11% (9:1) | 12% (2:8) |
| Manufacturing/Assembly | 20% (9:1) | 20% (2:8) |
| Rental Storage | 6% (5:5) | 9% (5:5) |
| Scientific Research and Development | 16% (9:1) | 14% (1:9) |
| Truck Terminal | 9% (4:6) | 8% (5:5) |
| Warehousing | 15% (7:3) | 16% (4:6) |

**Fuente: Trip Generation Manual, ITE**

A partir de estas hipótesis, se obtienen los siguientes resultados de la hora punta:

**Tabla 31: Hora punta (nº camiones por hora) del tráfico de mercancías del puerto en la situación actual 2019**

| Hora punta (nº camiones por hora) del tráfico de mercancías del puerto en la situación actual | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Áreas** | **Contenedores** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general convencional** | **Ro-Ro** | **Total general** |
| Área 1 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 25 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 6 | 5 | 0 | 0 | 11 |
| **Total** | **26** | **6** | **5** | **0** | **25** | **63** |

**Fuente: Equipo redactor**

Este documento es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 194/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### 4.3.2 Viajes generados por la actividad náutico-deportiva en la situación actual

El puerto de Cádiz dispone de 4 marinas en concesión para la gestión de amarres náutico-deportivos tal y como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 32 : Número de amarres de gestión indirecta. Puerto de Cádiz. Año 2019**

| Número de amarres de gestión indirecta. Puerto de la Bahía de Cádiz. 2019 | | |
|---|---|---|
| **Marinas Náutico deportivas** | **Concesionaria** | **Número de amarres** |
| **Área 1** | | |
| Puerto América | Agencia Pública de Puertos de Andalucía | 89 |
| Real Club Náutico de Cádiz | Real Club Náutico de Cádiz | 141 |
| **Área 6** | | |
| Club Deportivo Viento de Levante | Asociación deportiva Viento de Levante | 410 |
| **Área 7** | | |
| Puerto deportivo Elcano | Ayuntamiento de Cádiz | 258 |
| **TOTAL** | | **898** |

**Fuente: APBC**

No se dispone del dato de amarres de gestión directa por lo que no se puede contabilizar los viajes generados por los mismos.

Para estimar los viajes generados por los amarres durante la punta del año, y de acuerdo a estudios previos realizados en entornos similares, se define un 75% de utilización máxima de las embarcaciones náutico-deportivas en un día. Por otro lado, se establece que la ocupación media de las embarcaciones es de 2,5 personas/embarcación.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, en un **día de máxima utilización de los amarres éstos generarán un total de 2.658 viajes/día.**

Se considera que el reparto modal de los viajes generados por los usuarios de los amarres náutico-deportivos se puede asimilar al de los residentes. En la siguiente tabla se muestra la distribución en las distintas áreas de los viajes generados por la actividad náutico-deportiva y su reparto modal.

**Tabla 33: Reparto modal de los viajes generados por los amarres actual (viajes/día)**

| Reparto modal viajes generados por los amarres actual (viajes/día) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Total** |
| | **52,68%** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **100,00%** |
| Área 1 | 454 | 1 | 247 | 139 | 21 | 863 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 810 | 1 | 441 | 248 | 37 | 1.538 |
| Área 7 | 136 | 0 | 74 | 42 | 6 | 258 |
| **Total** | **1.400** | **2** | **763** | **429** | **64** | **2.658** |

**Fuente: Equipo redactor**

La hora punta de la actividad náutico-deportiva en las distintas áreas se muestra en la siguiente tabla. Para obtener la intensidad horaria punta, se multiplica por el factor punta de los residentes (12,6%)

**Tabla 34: Reparto modal de los viajes generados por los amarres actual (viajes/hora)**

| Reparto modal viajes generados por los amarres actual (viajes/hora) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Total** |
| | **52,68%** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **100,00%** |
| Área 1 | 57 | 0 | 31 | 18 | 3 | 109 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 102 | 0 | 56 | 31 | 5 | 194 |
| Área 7 | 17 | 0 | 9 | 5 | 1 | 33 |
| **Total** | 176 | 0 | 96 | 54 | 8 | 335 |

**Fuente: Equipo redactor**

### 4.3.3 Viajes generados por los edificios e instalaciones en la situación actual

Finalmente, los viajes generados en el puerto de Cádiz se completan con los desplazamientos generados por los edificios e instalaciones, que incluye las construcciones que dan apoyo a las actividades de reparación de embarcaciones y pesca.

Documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 195/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

La movilidad generada por las diferentes actividades y usos del suelo se estimarán de acuerdo con las ratios establecidas en el Decreto 344/2006 de la Generalitat de Cataluña, y que se han expuesto anteriormente.

En la tabla se muestran los viajes generados por las distintas edificaciones e instalaciones actuales, diferenciado por las distintas áreas que forman el conjunto de la zona de servicio del puerto.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 196/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 35: Cálculo de la movilidad generada por las instalaciones en la situación actual**

| Viajes generados instalaciones situación actual | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Uso (Plan Especial 2005)** | **Descriptor edificio** | **Sup. Construida (m2)** | **Uso ratio movilidad** | **Ratio (viajes/día)** | **Viajes generados** |
| **Área 1** | | **28.748,3** | | | **4.455** |
| Náutico- deportivo | edificaciones dique san Felipe | 104,0 | Equipamiento | 20 | 21 |
| | club náutico | 892,0 | Equipamiento | 20 | 178 |
| | comisión naval de regatas | 466,0 | Oficinas | 15 | 70 |
| Comercial: Contenedores | báscula 60 tn Cádiz | 214,3 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| | edificio p.i.f. | 1.188,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| Comercial: Polivalente | modulo hostelería 100 m | 100,0 | Comercial | 50 | 50 |
| Comercial: Ro-Ro [1] | almacén nº 1 Cádiz | 3.996,9 | Equipamiento | 20 | 799 |
| Comercial: Ro-Ro | rampa nº 2 | 362,6 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| Terminal de transporte | estación marítima | 3.440,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 52 |
| | estación marítima: terminal pasajeros | 1.412,5 | Instalaciones portuarias | 0 | 21 |
| | estación marítima: satélite | 420,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| | terminal marítima (tráfico de bahía) | 1.423,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 21 |
| Administración pública | edificio oficinas APBC | 2.844,0 | Oficinas | 15 | 427 |
| Ocio Esparcimiento | ciudad del mar | 2.093,0 | Residencial* | 0 | 0 |
| | local a pascual pery | 87,0 | Comercial | 50 | 44 |
| | local anfiteatro pascual pery | 2.472,6 | Comercial | 50 | 1.236 |
| | local b pascual pery | 165,0 | Comercial | 50 | 83 |
| | local c pascual pery | 55,0 | Comercial | 50 | 28 |
| | local d pascual pery | 110,0 | Comercial | 50 | 55 |
| | local e pascual pery | 165,0 | Comercial | 50 | 83 |
| | local f pascual pery | 110,0 | Comercial | 50 | 55 |
| | local g pascual pery | 110,0 | Comercial | 50 | 55 |
| | local h pascual pery | 110,0 | Comercial | 50 | 55 |
| | local i pascual pery | 165,0 | Comercial | 50 | 83 |
| | local j pascual pery | 110,0 | Comercial | 50 | 55 |
| | local k pascual pery | 55,0 | Comercial | 50 | 28 |
| | local l pascual pery | 110,0 | Comercial | 50 | 55 |
| | local m pascual pery | 130,0 | Comercial | 50 | 65 |
| Red viaria | control de entrada/salida - plaza de Sevilla | 93,0 | Oficinas | 15 | 14 |
| | control de entrada/salida - plaza de la Hispanidad | 43,0 | Oficinas | 15 | 6 |
| Viario [2] | edificio casa del mar | 3.458,0 | Oficinas | 15 | 519 |
| | edificio organización trabajadores portuarios | 1.993,4 | Oficinas | 15 | 299 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 197/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## Viajes generados instalaciones situación actual

| Uso (Plan Especial 2005) | Descriptor edificio | Sup. Construida (m2) | Uso ratio movilidad | Ratio (viajes/día) | Viajes generados |
|---|---|---|---|---|---|
| | eléctrica de cadiz | 250,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| **Área 2** | | **2.239,4** | | | **136** |
| Comercial: Polivalente | edificio SOIVRE | 792,0 | Oficinas | 15 | 119 |
| | nave desmontable (cemex) | 348,5 | Industrial | 5 | 17 |
| Comercial: Ro-Ro | rampas roro nº 3 y nº 4 | 404,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| -[3] | terminal ferrys | 695,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| **Área 3** | | **26.309,9** | | | **4.014** |
| Pesquero: comercialización | bar lonja | 550,0 | Comercial | 50 | 275 |
| | locales (600a-600c) | 786,8 | Comercial / oficinas | 30 | 236 |
| | locales (601-650) | 2.340,0 | Comercial | 30 | 702 |
| | locales (651-655) | 700,0 | Comercial | 30 | 210 |
| | locales (700-707) | 786,8 | Comercial | 30 | 236 |
| | locales (801-806) | 550,0 | Comercial | 30 | 165 |
| | locales (201-248) | 2.896,8 | Comercial | 30 | 869 |
| | locales (301-316) | 976,8 | Comercial | 30 | 293 |
| | locales (401-416) | 976,8 | Comercial | 30 | 293 |
| | locales (501-519) | 1.160,0 | Comercial | 30 | 348 |
| | instalaciones suministro combustible | 280,9 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| Red viaria | control de salida | 40,0 | Oficinas | 15 | 6 |
| Pesquero: Polivalente | nave nº 01 muelle levante | 605,0 | Almacén | 3 | 18 |
| | nave nº 02 muelle levante | 477,0 | Almacén | 3 | 14 |
| | nave nº 03 muelle levante | 421,0 | Almacén | 3 | 13 |
| | nave nº 04 muelle levante | 1.255,0 | Almacén | 3 | 38 |
| | nave nº 04 fernandez ladreda | 2.160,0 | Almacén | 3 | 65 |
| | nave nº 05 fernandez ladreda | 717,0 | Almacén | 3 | 22 |
| | nave nº 06 fernandez ladreda | 2.400,0 | Almacén | 3 | 72 |
| | nave nº 07 fernandez ladreda | 3.434,0 | Almacén | 3 | 103 |
| | edificio policia portuaria y talleres | 1.220,0 | Almacén | 3 | 37 |
| | instalaciones transportes de mercancía | 1.576,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| **Área 4** | | **41.026,1** | | | **1.816** |
| Logística, almacenaje y producción | nave nº 05 muelle levante | 1.806,0 | Almacén | 3 | 54 |
| | nave nº 06 muelle levante | 1.026,0 | Almacén | 3 | 31 |
| | nave nº 07 muelle levante | 308,0 | Almacén | 3 | 9 |
| | nave nº 08 muelle levante | 406,0 | Almacén | 3 | 12 |
| | nave nº 09 muelle levante | 571,6 | Almacén | 3 | 17 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 198/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Viajes generados instalaciones situación actual**

| Uso (Plan Especial 2005) | Descriptor edificio | Sup. Construida (m2) | Uso ratio movilidad | Ratio (viajes/día) | Viajes generados |
|---|---|---|---|---|---|
| | nave nº 10 muelle levante | 275,0 | Almacén | 3 | 8 |
| | nave nº 11 muelle levante | 435,0 | Almacén | 3 | 13 |
| | nave nº 12 muelle levante | 645,3 | Almacén | 3 | 19 |
| | nave nº 13 muelle levante | 1.228,0 | Almacén | 3 | 37 |
| | nave nº 14 muelle levante | 447,0 | Almacén | 3 | 13 |
| | nave nº 15 muelle levante | 315,0 | Almacén | 3 | 9 |
| | nave nº 16 muelle levante | 594,9 | Almacén | 3 | 18 |
| | nave nº 17 muelle levante | 260,0 | Almacén | 3 | 8 |
| | nave nº 18 muelle levante | 354,0 | Almacén | 3 | 11 |
| | nave nº 19 muelle levante | 2.345,0 | Almacén | 3 | 70 |
| | nave nº 20 muelle levante | 766,4 | Almacén | 3 | 23 |
| Construcción y reparación naval | navantia | 29.243,0 | Industrial | 5 | 1.462 |
| **Área 5** [4] | | **0** | | | **0** |
| **Área 6** | | **239,0** | | | **531** |
| Náutico- deportivo | viento de levante | 239,0 | Equipamiento | 20 | 48 |
| Piscina Astilleros | piscina | 2.415,0 | Equipamiento | 20 | 483 |
| **Área 7** | | **8.834,1** | | | **1.123** |
| Comercial: Graneles | almacén nº 1 zona franca | 3.201,6 | Almacén | 3 | 96 |
| Comercial: Polivalente | instalaciones carga/descarga graneles | 175,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| | tuberías y arqueta | 163,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| | control entrada/salida recinto fiscal | 40,0 | Oficinas | 15 | 6 |
| | tuberías | 150,0 | Instalaciones portuarias | 0 | 0 |
| Náutico- deportivo | club náutico | 5.104,5 | Equipamiento | 20 | 1.021 |
| **TOTAL** | | **107.396,7** | | | **12.074** |

**Fuente: Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 199/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**En total se estima que los servicios actuales del puerto generan 12.074 viajes/día.**

Si se analiza la movilidad generada en cada una de las áreas definidas en el Plan Especial, se observa que, con la situación actual, el **Área 1 con un 36,89% de los viajes que se generan se concentran en la zona de ocio de Pascual Pery**. Seguidamente se encuentra el **Área 3 con un 33,24% de los viajes generados,** siendo un importante nodo de atracción l**as instalaciones de la comercialización de la dársena pesquera**.

En tercer lugar, con un volumen de viajes muy inferior al de las áreas anteriores se encuentra el área 4, con un **15,04% de viajes generados asociados a las instalaciones de reparación y mantenimiento de Navantia y a las naves de la calle Levante dedicadas a logística, almacenaje y producción.** Las instalaciones de la Zona Franca generan un 9,13% de los viajes generados, en gran medida por la presencia de las instalaciones náutico-deportivas del Club Juan Sebastián ElCano.

Finalmente, las áreas 2, 6 y 7 son las que suponen un menor número de viajes con un 1,13%, un 4,40% y un 9,30%, respectivamente. Cabe señalar, que en la situación actual no se considera ninguna instalación en el Área 5 que corresponda a la Nueva Terminal de Contenedores, más allá del PIF cuya movilidad generada podría considerarse incluida en los tráficos de mercancías.

Se asume que el reparto modal de los viajes generados por las edificaciones e instalaciones del puerto puede asimilarse al definido para los residentes en el que un 52,68% se desplaza a pie, un 28,69% en vehículo privado, el 16,15% en transporte público autobús, un 2,42% en otros medios de transporte público (ferrocarril, taxis, otros) y finalmente un 0,06% en bicicleta.

En la Tabla 36 se muestra cómo quedaría repartido en los distintos modos de transporte los viajes generados por las instalaciones en la situación actual.

**Tabla 36: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones actual (viajes/día)**

| Reparto modal Viajes generados al día por las instalaciones (viajes/día) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| | **52,68 %** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **0,00%** | **0,00%** | **100,00 %** |
| Área 1 | 2.347 | 3 | 1.278 | 719 | 108 | 0 | 0 | 4.455 |
| Área 2 | 72 | 0 | 39 | 22 | 3 | 0 | 0 | 136 |
| Área 3 | 2.115 | 2 | 1.152 | 648 | 97 | 0 | 0 | 4.014 |
| Área 4 | 956 | 1 | 521 | 293 | 44 | 0 | 0 | 1.816 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 280 | 0 | 152 | 86 | 13 | 0 | 0 | 531 |
| Área 7 | 592 | 1 | 322 | 181 | 27 | 0 | 0 | 1.123 |
| **Total** | **6.361** | **7** | **3.464** | **1.950** | **292** | **0** | **0** | **12.074** |

**Fuente: Equipo redactor**

En la siguiente tabla se muestra el reparto modal en la hora punta. Para obtener la intensidad horaria punta, se multiplica por el factor punta de los residentes (12,6%):

**Tabla 37: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones actual (viajes/hora)**

| Reparto modal Viajes generados al día por las instalaciones (viajes/hora) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| | **52,68 %** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **0,00%** | **0,00%** | **100,00 %** |
| Área 1 | 296 | 0 | 161 | 91 | 14 | 0 | 0 | 561 |
| Área 2 | 9 | 0 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| Área 3 | 266 | 0 | 145 | 82 | 12 | 0 | 0 | 506 |
| Área 4 | 121 | 0 | 66 | 37 | 6 | 0 | 0 | 229 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 35 | 0 | 19 | 11 | 2 | 0 | 0 | 67 |
| Área 7 | 75 | 0 | 41 | 23 | 3 | 0 | 0 | 141 |
| **Total** | **801** | **1** | **436** | **246** | **37** | **0** | **0** | **1.521** |

**Fuente: Equipo redactor**

### 4.3.4 Totalidad de viajes generados en la situación actual

La movilidad global del puerto se obtiene de imputar a cada área los viajes generados por los distintos elementos generadores de tráfico explicados en los apartados anteriores. En total se estima que un día punta del año el puerto genera un total de 40.050 viajes/día.

**Tabla 38: Cálculo de la movilidad generada total en la situación actual (viajes/día)**

| Total viajes generados situación actual (viajes/día) | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **Pasajeros** | | | **Mercancía** | **Amarres** | **Instal.** | **Total** |
| | **Cruceros** | **Líneas regulares** | **Tráfico de bahía** | | | | |
| Área 1 | 20.473 | 0 | 3.666 | 294 | 863 | 4.455 | 29.750 |
| Área 2 | 0 | 483 | 0 | 277 | 0 | 136 | 896 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.014 | 4.014 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.816 | 1.816 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.538 | 531 | 2.068 |

Copia auténtica de e.doc



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 200/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Área 7 | 0 | 0 | 0 | 125 | 258 | 1.123 | 1.506 |
| **Total** | **20.473** | **483** | **3.666** | **696** | **2.658** | **12.074** | **40.050** |

**Fuente: Equipo redactor**

Del global de desplazamientos:

- el 61,48% (24.622 viajes/día) se genera por el tráfico de pasajeros
  - 51,12% (20.473 viajes/día) líneas de crucero
  - 1,21% (483 viajes/día) líneas regulares
  - 9,15% (3.666 viajes/día) líneas tráfico interior de bahía
- 1,74% (696 viajes/día) se genera por el tráfico de mercancías
- 6,64% (2.658 viajes/día) corresponde a los amarres de embarcaciones náutico-deportivas
- 30,15% (12.074 viajes/día) generados por las edificaciones e instalaciones

Respecto al reparto modal de la movilidad total del puerto, éste se obtiene de la suma de los viajes calculados por modo de transporte en cada uno de los supuestos estudiados.

De este modo, y tal y como se observa en la Tabla 39 se obtienen que para el conjunto global de viajes generados en el puerto el 45,07% se realizan a pie, el 0,03% en bicicleta, el 14,23% en vehículo privado, el 7,64% en autobús, el 6,74% y en otros medios de transporte público, 9,51% en bus turístico y 16,78% en autocar excursión.

**Tabla 39: Reparto modal del total de los viajes generados en la situación actual (viajes/día)**

| Reparto modal del total de los viajes generados (viajes/día) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 12.657 | 5 | 2.577 | 1.451 | 2.419 | 3.742 | 6.604 | 29.456 |
| Área 2 | 191 | 0 | 361 | 58 | 9 | 0 | 0 | 619 |
| Área 3 | 2.115 | 2 | 1.152 | 648 | 97 | 0 | 0 | 4.014 |
| Área 4 | 956 | 1 | 521 | 293 | 44 | 0 | 0 | 1.816 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 1.090 | 1 | 593 | 334 | 50 | 0 | 0 | 2.068 |
| Área 7 | 727 | 1 | 396 | 223 | 33 | 0 | 0 | 1.381 |
| **Total** | **17.736** | **11** | **5.600** | **3.008** | **2.652** | **3.742** | **6.604** | **39.354** |
| **Reparto modal** | **45,07%** | **0,03%** | **14,23%** | **7,64%** | **6,74%** | **9,51%** | **16,78%** | **100%** |

**Fuente: Equipo redactor**

Además, existen un total de 696 camiones al día, cuya distribución por áreas se especifica en la Tabla 30.

En cuanto al tráfico horario, en la hora punta hay un total de 5.169 viajes/hora. En la siguiente tabla se muestra el reparto modal de las horas punta de cada Área.

**Tabla 40: Reparto modal de la hora punta total del tráfico generado en la situación actual (viajes/hora)**

| Reparto modal del total de los viajes generados (viajes/hora) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 1.584 | 1 | 325 | 183 | 302 | 466 | 823 | **3.683** |
| Área 2 | 96 | 0 | 187 | 29 | 4 | 0 | 0 | **317** |
| Área 3 | 266 | 0 | 145 | 82 | 12 | 0 | 0 | **506** |
| Área 4 | 121 | 0 | 66 | 37 | 6 | 0 | 0 | **229** |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| Área 6 | 137 | 0 | 75 | 42 | 6 | 0 | 0 | **261** |
| Área 7 | 92 | 0 | 50 | 28 | 4 | 0 | 0 | **174** |
| **Total** | **2.296** | **1** | **847** | **401** | **334** | **466** | **823** | **5.169** |

**Fuente: Equipo redactor**

A esta hora punta se ha de sumar el tráfico de mercancías en la hora punta (63 camiones/hora en el conjunto del puerto), cuya distribución por áreas se especifica en la Tabla 31.

Es copia auténtica de doc



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 201/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 4.4 Propuesta Plan Especial Puerto de Cádiz

El Plan Especial del puerto de Cádiz tiene por objeto la reordenación de los espacios de tierra. Esencialmente el Plan Especial se realiza para ordenar la explanada recientemente ejecutada que ocupará la Nueva Terminal de Contenedores (Área 5) y reordenar los terrenos de la actual terminal para que puedan acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Los cambios en relación a la ordenación del resto de áreas son mínimos.

El traslado de la terminal de contenedores supone que los desplazamientos asociados al tráfico de mercancías (contenedores) pase del Área 1 al Área 5.

No se prevé modificación en la ubicación del resto de tráficos de mercancías, manteniendo la Terminal Ro-Ro / Ro-Pax en su localización actual (Área 2), igual que el tráfico de graneles sólidos que permanece en el Muelle de Poniente de la Dársena de la Zona Franca.

En cuanto al tráfico de pasajeros, no se prevé que se modifique la distribución actual de los mismos en las distintas áreas, manteniendo el tráfico de cruceros en los muelles Reina Sofia, Alfonso XIII y Ciudad (Área 1), el tráfico de interior de Bahía en el muelle Reina Victoria (Área 1) y el tráfico de línea regular en la Terminal Ro-Ro / Ro-Pax (Área 2).

No se prevé la modificación de la oferta de amarres, distribuidos en las 4 marinas existentes (Áreas 1, 6 y 7).

En cuanto a la movilidad generada por las edificaciones e instalaciones, el mayor cambio se produce en el Área 1, en concreto en la explanada del muelle Reina Sofia, que pasa de acoger la Terminal de Contenedores a tener asignados usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Esto supone un incremento sustancial de los viajes generados por las edificaciones e instalaciones con estos nuevos usos.

Para estimar la incidencia del Plan Especial en la movilidad de la zona de servicio y entorno próximo se considera:

- Máximo desarrollo de la edificabilidad propuesta en el Plan Especial.
- Previsión de crecimiento a 10 años de los tráficos de pasajeros (cruceros, tráfico de bahía y líneas regulares) y del tráfico de mercancías.

Se ha considerado una previsión a 10 años (2021 – 2031) porque es cuando se considera puede haberse desarrollado, si no todo, una parte importante de la propuesta del Plan.

En cuanto a la actividad náutico-deportiva, no se tiene constancia de previsión a medio plazo de aumento del número de amarres por lo que se ha mantenido la cifra actual.

En los siguientes apartados se realiza el cálculo de los viajes generados a diez años vista y su justificación.

Tal como se ha comentado, la previsión de tráfico para el año 2021 se realiza partiendo de los tráficos de 2019, teniendo en cuenta el tráfico de contenedores del mes de diciembre 2020, en el que está operativa la nueva línea con las Islas Canarias de la naviera Boluda, por tanto, es el escenario más exigente desde el punto de la movilidad generada.

### 4.4.1 Viajes generados por el tráfico portuario previsto

#### *4.4.1.1 Viajes generados por las líneas de pasajeros previstos*

La propuesta de Plan Especial mantiene esencialmente la distribución del tráfico de pasajeros.

***Tráfico de cruceros***

Una vez se haya producido el traslado de la terminal de contenedores al noroeste de la dársena comercial, en la prolongación del Dique de levante, está previsto que los atraques que concentren las operaciones de tráfico de cruceros sean los muelles Ciudad, Alfonso XIII y Reina Sofia. Los muelles Marqués de Comillas y Libertad quedarán para un uso puntual en los días que se den más de tres atraques simultáneos.

En cuanto a las estaciones marítimas de cruceros, las previsiones establecidas por la APBC son las siguientes:

1. Mantener la recién construida Estación Marítima satélite ubicada en el Muelle Ciudad para atender los cruceros de menor eslora que atracan en dicho muelle.
2. Se prevé la renovación total o parcial de la Estación Marítima actual, manteniendo su ubicación en el muelle Alfonso XIII. Su función es operar los cruceros de mayores esloras que atraquen en la alineación Reina Sofía + Alfonso XIII. En caso de que aumente el tráfico de base sería la encargada de operar dicho tráfico.
3. Existe la previsión de ubicar en el extremo norte del muelle Reina Sofia una nueva Estación Marítima que permita atender un segundo buque atracado en la alineación Reina Sofía + Alfonso XIII.

En el año 2019 se alcanzó un tráfico de 478.392 pasajeros de crucero, tras varios años de crecimiento.

En el año 2020 se registró un tráfico de 40.690 pasajeros (que se produjo principalmente en los meses de enero y febrero).

Los efectos de la pandemia del COVID-19 han reducido drásticamente el tráfico de cruceros, pero se prevé que, con la implantación de la vacuna y la recuperación de la economía a nivel mundial, vuelva a retomar con fuerza.

Por ello se realiza una previsión en función de los tipos de buques que pueden atenderse actualmente en las instalaciones dedicadas a cruceros, de forma simultánea, para obtener el tráfico en día punta y en la hora punta.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 202/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

El documento "*Análisis y viabilidad de Cádiz como puerto base de cruceros*" (elaborado en 2016-2017), contempla dos escenarios futuros para el tráfico de cruceros:

- **Escenario 1:** Se preveía una intensificación de las escalas (tránsito) y un número reducido de embarques y desembarques (bajo enfoque *interporting*) con un total de 304 escalas, que se quedó por debajo del número de escala de 2018 que cerró en 332.

**Tabla 41 : Escenario 1: Buque con 100% de pasajeros de tránsito**

| Escenario 1: Buque tipo 1 (tránsito "puro") | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Número total pasajeros | Pax base | Pax tránsito | Pax que no descienden | % que no descienden | Pax visitan Cádiz | % que visitan Cádiz |
| 2.395 | 56 | 2.339 | 170 | 7 | 2.169 | 93 |

**Fuente: Análisis y viabilidad de Cádiz como puerto base de cruceros**

- **Escenario 2:** Incremento de los cruceros que utilizan el Puerto de Cádiz como Puerto Base.

**Tabla 42 : Escenario 2: Buque con 100% de pasajeros de base**

| Escenario 2: Buque tipo 2 (base puro) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Número total pasajeros | Pax base | Pax tránsito | Pax que no descienden | % que no descienden | Pax visitan Cádiz | % que visitan Cádiz |
| 1.842 | 1.842 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Fuente: Análisis y viabilidad de Cádiz como puerto base de cruceros**

El tráfico previsto en estos dos escenarios está por debajo de la punta actual de tráfico estudiada en el apartado 4.3.1.1, por lo que estas previsiones no añaden exigencia en cuanto al dimensionamiento de superficies.

Según las tendencias que marca el mercado de cruceros a nivel mundial y europeo, una vez recuperado el tráfico de cruceros tras la pandemia del COVID-19, se prevé un crecimiento generalizado en las esloras de los buques de crucero, así como en su tamaño en su conjunto.

Así pues, se plantean dos posibles escenarios futuros más exigentes:

**Escenario 1: 10.000 pasajeros en tránsito**

- atraque de un buque de 360 y 6.000 pasajeros de tránsito en el Muelle Reina Sofia.
- atraque de un buque de 340 metros de eslora y 4.000 pasajeros, en el Muelle Alfonso XIII ocupando parte del Muelle Reina Sofia)

**Escenario 2: 12.000 pasajeros en tránsito**

- atraque de dos buques de 360 metros de eslora y 6.000 pasajeros cada uno, en los muelles Alfonso XIII y Reina Sofia

Para hacer la previsión de tráfico de cruceros, se considera adecuado plantearse un escenario similar al segundo por ser el que supondrá mayor tensión en las instalaciones a la hora del desembarque.

Según está previsión, en el escenario a 10 años, se generarán 22.320 viajes/ día (dos viajes por pasajero y tránsito), y 3.633 viajes en la hora punta[2].

En la siguiente tabla se muestra el reparto modal de los viajes generados por el tráfico de cruceros previstos (viajes/día y viajes/hora punta).

**Tabla 43: Reparto modal de los viajes generados por las líneas de cruceros previsto**

| Reparto modal viajes generados líneas de crucero previsto | | | |
|---|---|---|---|
| Modo | Porcentaje | Viajes/día | Viajes/hora punta |
| A pie | 36% | 8.640 | 1.406 |
| Bicicleta | 0% | 0 | 0 |
| Vehículo privado | 0% | 0 | 0 |
| Transporte público - Autobús | 0% | 0 | 0 |
| Transporte público - Otros (taxis) | 10% | 2.400 | 391 |
| Bus turístico | 17% | 4.080 | 664 |
| Autocar excursiones | 30% | 7.200 | 1.172 |
| **Total viajes** | **93%** | **22.320** | **3.633** |
| No desciende del crucero | 7% | 1.680 | 273 |

**Fuente: Equipo redactor**

Copia auténtica

### *Tráfico de línea regular (pasajeros y carga rodada)*

El tráfico de línea regular se mantendrá en la Terminal Ro-Ro /Ro-Pax que opera en los muelles Marqués de Comillas, Libertad y de las Américas.

Se estima una previsión de crecimiento anual del tráfico de línea regular equivalente al PIB España (se considera un crecimiento del PIB 2,28%, de media). Según esta previsión, en 10 años (año 2031) el tráfico de regular daría como resultado un total de 605 viajes/día, y 376 viajes en la hora punta.

En la siguiente tabla se muestra el reparto modal de los viajes generados de pasajeros de línea regular previstos (viajes/día y viajes/hora punta).

**Tabla 44: Reparto modal viajes generados por el tráfico de líneas regulares actual**

| Reparto modal viajes generados por pasajeros líneas regulares previsto |
|---|

[2] La hora punta se ha calculado de la misma forma que en la situación actual, suponiendo que un 70% desciende del buque en las dos primeras horas, en las cuales el flujo de pasajeros que desembarca se supone que se reparte de manera igualitaria en un 50% en cada hora.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 203/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| Modo | Viajes/día | Viajes/hora punta |
|---|---|---|
| A pie | 149 | 109 |
| Bicicleta | 0 | 0 |
| Vehículo privado | 403 | 228 |
| Transporte público - Autobús | 46 | 33 |
| Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros) | 7 | 5 |
| **Total** | **605** | **376** |

**Fuente: Equipo redactor**

El tráfico ro-ro se incluye en el tráfico de mercancías.

### *Tráfico interior o de bahía*

El tráfico interior de Bahía seguirá operando en el muelle Reina Victoria, atendiendo sus pasajeros en la Terminal Marítima Metropolitana existente.

En cuanto a su crecimiento previsto, se estima que este será equivalente al del PIB España (se considera un crecimiento del 2,28%, de media).

Según esta previsión, en 10 años (año 2031) el tráfico de regular da como resultado un total de 4.593 viajes/día, y 579 viajes en la hora punta.

En la siguiente tabla se muestra el reparto modal de los viajes generados de pasajeros de línea regular previstos (viajes/día y viajes/hora punta).

**Tabla 45: Reparto modal viajes generados por el tráfico de bahía actual (viajes/día)**

| Reparto modal viajes generados tráfico de bahía previsto | | | |
|---|---|---|---|
| **Modo** | **%** | **Viajes/día** | **Viajes/hora** |
| A pie | 52,68% | 2.420 | 305 |
| Bicicleta | 0,06% | 3 | 0 |
| Vehículo privado | 28,69% | 1.318 | 166 |
| Transporte público - Autobús | 16,15% | 742 | 93 |
| Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros) | 2,42% | 111 | 14 |
| **Total** | **100%** | **4.593** | **579** |

**Fuente: Equipo redactor**

En la Tabla 48 se muestra el **total de los viajes generados por el tráfico de pasajeros (cruceros + líneas regulares + tráfico de bahía)** en las distintas áreas del puerto.

**Tabla 46: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros previsto (viajes/día)**

| Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros previsto (viajes/día) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 11.060 | 3 | 1.318 | 742 | 2.511 | 4.080 | 7.200 | 26.913 |
| Área 2 | 149 | 0 | 403 | 46 | 7 | 0 | 0 | 605 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **11.209** | **3** | **1.721** | **788** | **2.518** | **4.080** | **7.200** | **27.518** |

**Fuente: Equipo redactor**

En la Tabla 47 se muestra los **viajes/hora generados por el tráfico de pasajeros (cruceros + líneas regulares + tráfico de bahía)** en las distintas áreas del puerto.

**Tabla 47: Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros previsto (viajes/hora)**

| Reparto modal viajes generados por el tráfico de pasajeros previsto (viajes/hora) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 1.711 | 0 | 166 | 93 | 405 | 664 | 1.172 | 4.211 |
| Área 2 | 109 | 0 | 228 | 33 | 5 | 0 | 0 | 376 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **1.820** | **0** | **395** | **127** | **410** | **664** | **1.172** | **4.587** |

**Fuente: Equipo redactor**

de documento elecció



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 204/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

#### 4.4.1.2 *Viajes generados por el tráfico de mercancías previstos*

En relación al tráfico de mercancías, la modificación más significativa que propone el Plan Especial es el traslado de la Terminal de Contenedores a la nueva explanada. Por tanto, los viajes actualmente generados en la terminal actual de contenedores en el Área 1 pasaran al Área 5.

Para la previsión de crecimiento se aplica el criterio del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) en que la mercancía general import/export crece un ritmo equivalente al PIB de España más la mitad del PMB (producto Mundial Bruto).

En los últimos cuarenta años, en el periodo comprendido entre 1980 y 2019, según datos del Banco Mundial, el promedio de crecimiento ha alcanzado un:

- 2,28 %, para el PIB español.
- 2,90 %, para el Producto Mundial Bruto.

Para el granel sólido el crecimiento previsto es equivalente al PIB España (2,28%).

Así, se propone asignar los siguientes crecimientos:

- Mercancía general: 3,73%.
- Granel sólido y granel líquido: 2,28%.

Con estas hipótesis de crecimiento obtenemos un total de 979 viajes al día, que se distribuyen en las áreas del puerto según la Tabla 48.

**Tabla 48: Viajes generados por el tráfico de mercancías del puerto previstos (viajes/día)**

| Viajes generados por el tráfico de mercancías del puerto previstos (viajes/día) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Áreas** | **Contenedores** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general convencional** | **Ro-Ro** | **Total general** |
| Área 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 399 | 399 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 423 | 0 | 0 | 0 | 0 | 423 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 80 | 71 | 5 | 0 | 156 |
| **Total** | **423** | **80** | **71** | **6** | **399** | **979** |

**Fuente: Equipo redactor**

Y manteniendo las hipótesis tomadas en la situación actual, se estima que la hora punta diaria será tal y como se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla 49: Hora punta (nº camiones por hora) del tráfico de mercancías del puerto prevista**

| Hora punta (nº camiones por hora) del tráfico de mercancías del puerto previstos | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Áreas** | **Contenedores** | **Granel líquido** | **Granel sólido** | **Mercancía general convencional** | **Ro-Ro** | **Total general** |
| Área 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 36 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 38 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 0 | 8 | 6 | 0 | 0 | 14 |
| **Total** | **38** | **8** | **6** | **0** | **36** | **88** |

**Fuente: Equipo redactor**

### 4.4.2 Viajes generados por la actividad náutico-deportiva previstos

La propuesta del Plan Especial no supone ningún cambio significativo en la actividad náutico-deportiva y tampoco consta que exista la previsión de aumentar el número de amarres.

Por ello, en la previsión se mantiene el número de atraques y como consecuencia el número de desplazamientos generados por esta actividad es el mismo que en la situación actual, con **2.658 viajes / día y 335 viajes en la hora punta.**

**Tabla 50: Reparto modal de los viajes generados por los amarres prevista(viajes/día)**

| Reparto modal viajes generados por los amarres prevista (viajes/día) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Total** |
| | **52,68%** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **100,00%** |
| Área 1 | 454 | 1 | 247 | 139 | 21 | 863 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 810 | 1 | 441 | 248 | 37 | 1.538 |
| Área 7 | 136 | 0 | 74 | 42 | 6 | 258 |
| **Total** | **1.400** | **2** | **763** | **429** | **64** | **2.658** |

**Fuente: Equipo redactor**

Este documento es copia auténtica electrónica



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 205/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 51: Reparto modal de los viajes generados por los amarres prevista (viajes/hora)**

| Reparto modal viajes generados por los amarres prevista (viajes/hora) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros (ferrocarril, taxis y otros)** | **Total** |
| | **52,68%** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **100,00%** |
| Área 1 | 57 | 0 | 31 | 18 | 3 | 109 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 102 | 0 | 56 | 31 | 5 | 194 |
| Área 7 | 17 | 0 | 9 | 5 | 1 | 33 |
| **Total** | 176 | 0 | 96 | 54 | 8 | 335 |

**Fuente: Equipo redactor**

### 4.4.3 Viajes generados por los edificios e instalaciones propuestos en el Plan Especial

La tabla siguiente recoge el cálculo de los viajes generados por las diferentes edificaciones e instalaciones propuestas en el Plan Especial, por las distintas áreas que conforman el puerto de Cádiz.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 206/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Tabla 52: Cálculo de la movilidad generada por las instalaciones en la propuesta del Plan Especial**

| Viajes generados instalaciones propuesta Plan Especial | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Uso cualificado** | **lote/zona** | **Sup. Edificable (m2)** | **Uso ratio movilidad** | **Ratio (viajes/día)** | **Viajes generados** |
| **Área 1** | | **190.543** | | | **40.426** |
| Portuario Comercial Pasajeros | 12 | 1.004 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 13 | 4.852 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 14 | 432 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 15 | 1.066 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| Portuario Náutico-deportivo | 1 | 778 | Náutico deportivo | 20 | 156 |
| | 2 | 616 | Náutico deportivo | 20 | 123 |
| | 3 | 117 | Náutico deportivo | 20 | 23 |
| | Z6 | 2.362 | Náutico deportivo | 20 | 472 |
| | Z7 | 0 | Náutico deportivo | 20 | 0 |
| Portuario complementario-terciario | 4 | 1.344 | Oficinas | 15 | 202 |
| | 5 | 727 | Oficinas | 15 | 109 |
| | 6 | 727 | Oficinas | 15 | 109 |
| | 7 | 727 | Oficinas | 15 | 109 |
| | 11 | 2.025 | Oficinas | 15 | 304 |
| | 28 | 2.844 | Oficinas | 15 | 427 |
| | Z15 | 9.185 | Oficinas | 15 | 1.378 |
| Interacción puerto-ciudad Act. Económicas | 8 | 18.496 | Hotel (=residencial) | 10 | 1.850 |
| | 10 | 3.135 | Comercial /Oficinas | 30 | 941 |
| | Z11 | 24.797 | Comercial /Oficinas | 30 | 7.439 |
| | Z12 | 26.512 | Comercial /Oficinas | 30 | 7.953 |
| | Z13 | 33.228 | Comercial /Oficinas | 30 | 9.969 |
| | Z14 | 19.228 | Comercial /Oficinas | 30 | 5.768 |
| Transporte y comunicaciones - Aparcamiento / Interacción puerto-ciudad Act. Económicas | 9 | 8.852 | Comercial /Oficinas | 30 | 2.656 |
| | | 25.292 | Aparcamientos | 0 | 0 |
| Equipamiento | 29 | 2.198 | Equipamiento | 20 | 440 |
| **Área 2** | | **58.145** | | | **0** |
| Comercial-mercancías | Z1 | 17.397 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 16 | 20.674 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 17 | 8.516 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 18 | 11.558 | inst. portuarias | 0 | 0 |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 207/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Viajes generados instalaciones propuesta Plan Especial**

| Uso cualificado | lote/zona | Sup. Edificable (m2) | Uso ratio movilidad | Ratio (viajes/día) | Viajes generados |
|---|---|---|---|---|---|
| **Área 3** | | **53.209** | | | **6.647** |
| Portuario complementario-terciario | 21 | 2.606 | Oficinas | 15 | 391 |
| | 22 | 3.038 | Oficinas | 15 | 456 |
| Portuario Pesquero-comercialización | 23 | 16.660 | Comercial /Oficinas | 30 | 4.998 |
| Portuario Pesquero-Polivalente | Z3 | 4.163 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| | 19 | 6.792 | Almacén | 3 | 204 |
| | 20 | 9.950 | Almacén | 3 | 299 |
| | 24 | 3.014 | Almacén | 3 | 90 |
| | 25 | 3.014 | Almacén | 3 | 90 |
| | 26 | 1.986 | Almacén | 3 | 60 |
| | 27 | 1.986 | Almacén | 3 | 60 |
| **Área 4** | | **74.490** | | | **3.725** |
| Portuario Comercial-construcción y reparación naval | Z4 | 60.931 | Industrial | 5 | 3.047 |
| Portuario Complementario-logística, almacenaje y producción | Z5 | 13.559 | Industrial | 5 | 678 |
| **Área 5** | | **68.273** | | | **0** |
| Portuario Comercial-mercancías | Z2 | 68.273 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| **Área 6** | | **16.119** | | | **3.224** |
| Portuario Náutico-deportivo | Z8 | 365 | Náutico deportivo | 20 | 73 |
| Equipamiento | piscina astilleros | 15.754 | Equipamiento | 20 | 3.151 |
| **Área 7** | | **26.078** | | | **2.065** |
| Portuario comercial-mercancías | Z9 | 15.754 | inst. portuarias | 0 | 0 |
| Portuario Náutico-deportivo | Z10 | 7.732 | Náutico deportivo | 20 | 1.546 |
| Equipamiento | inst.deportivas | 2.592 | Equipamiento | 20 | 518 |
| **TOTAL VIAJES ZONA DE SERVICIO PORTUARIA** | | | | | **56.086** |

**Fuente: Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 208/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**En total se estima que los servicios previstos del puerto generaran 56.086 viajes/día:**

- El nodo de atracción es la zona con usos vinculados a la interacción puerto-ciudad del Área 1 que concentra el 72,08% de los viajes del conjunto del puerto.
- Seguidamente, pero a mucha distancia, se encuentran las instalaciones de comercialización de la dársena pesquera del Área 3 que siguen siendo una zona importante de generación de viajes con un 11,85% de la cuota de todo el puerto.
- En tercer lugar, se encuentra el Área 4, con un 6,64% de los viajes de viajes generados asociados a las instalaciones de reparación y mantenimiento de Navantia y a las naves de la calle Levante dedicadas a logística, almacenaje y producción.
- Finalmente, las instalaciones de la Barriada de la Paz con un 5,75% y las de la zona Franca donde se generan un 3,68% de los viajes.

Al igual que en la situación actual, se considera que el reparto modal de los viajes generados por las edificaciones e instalaciones del puerto puede asimilarse al definido para los residentes, en el que un 52,68% se desplaza a pie, un 28,69% en vehículo privado, el 16,15% en transporte público autobús, un 2,42% en otros medios de transporte público (ferrocarril, taxis, otros) y finalmente un 0,06% en bicicleta.

En la Tabla 36 se muestra cómo quedaría repartido en los distintos modos de transporte los viajes generados por las instalaciones previstas.

**Tabla 53: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones previstas (viajes/día)**

| Reparto modal Viajes generados al día por las instalaciones (viajes/día) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| | **52,68%** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **0,00%** | **0,00%** | **100,00%** |
| Área 1 | 21.296 | 24 | 11.598 | 6.529 | 978 | 0 | 0 | 40.426 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 3.502 | 4 | 1.907 | 1.073 | 161 | 0 | 0 | 6.647 |
| Área 4 | 1.962 | 2 | 1.069 | 602 | 90 | 0 | 0 | 3.725 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 1.698 | 2 | 925 | 521 | 78 | 0 | 0 | 3.224 |
| Área 7 | 1.088 | 1 | 592 | 333 | 50 | 0 | 0 | 2.065 |
| **Total** | **29.546** | **34** | **16.091** | **9.058** | **1.357** | **0** | **0** | **56.086** |

**Fuente: Equipo redactor**

En base a estos viajes diarios aplicamos el factor punta de residentes, como en la situación actual, y se obtienen los resultados que se muestran en la siguiente tabla de reparto modal por áreas.

**Tabla 54: Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones previstas (viajes/hora)**

| Reparto modal Viajes generados al día por las instalaciones (viajes/hora) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| | **52,68%** | **0,06%** | **28,69%** | **16,15%** | **2,42%** | **0,00%** | **0,00%** | **100,00%** |
| Área 1 | 2.683 | 3 | 1.461 | 823 | 123 | 0 | 0 | 5.094 |
| Área 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 441 | 1 | 240 | 135 | 20 | 0 | 0 | 838 |
| Área 4 | 247 | 0 | 135 | 76 | 11 | 0 | 0 | 469 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 214 | 0 | 117 | 66 | 10 | 0 | 0 | 406 |
| Área 7 | 137 | 0 | 75 | 42 | 6 | 0 | 0 | 260 |
| **Total** | **3.723** | **4** | **2.027** | **1.141** | **171** | **0** | **0** | **7.067** |

**Fuente: Equipo redactor**

### 4.4.4 Totalidad de viajes generados previstos

Según las previsiones de crecimiento y la propuesta del Plan Especial el puerto generará en un día punta del año, un total de 87.241 viajes/día que supone un incremento de 47.191 viajes/día más que los registrados en la actualidad.

Este aumento de los viajes generados es debido al incremento de superficies de edificaciones e instalaciones propuestos en el Plan Especial, mayoritariamente en el Área 1 donde se propone el desarrollo de nuevos usos puerto-ciudad. El peso global de la movilidad de las edificaciones e instalaciones pasa de un 30,55% a un 64,29%.

**Tabla 55: Cálculo de la movilidad generada total prevista(viajes/día)**

| Total viajes generados previstos (viajes/día) | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **Pasajeros** | | | **Mercancía** | **Amarres** | **Instal.** | **Total** |
| | **Cruceros** | **Líneas regulares** | **Tráfico de bahía** | | | | |
| Área 1 | 22.320 | 0 | 4.593 | 1 | 863 | 40.426 | 68.202 |
| Área 2 | 0 | 605 | 0 | 399 | 0 | 0 | 1.004 |
| Área 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.647 | 6.647 |
| Área 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.725 | 3.725 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 423 | 0 | 0 | 423 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.538 | 3.224 | 4.761 |

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 209/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Área 7 | 0 | 0 | 0 | 156 | 258 | 2.065 | 2.479 |
| **Total** | **22.320** | **605** | **4.593** | **979** | **2.658** | **56.086** | **87.241** |

**Fuente: Equipo redactor**

Del global de desplazamientos:

- el 31,54% (27.518 viajes/día) se genera por el tráfico de pasajeros
  - 25,58% (22.320 viajes/día) líneas de crucero
  - 0,69% (605 viajes/día) líneas regulares
  - 5,26% (4.593 viajes/día) líneas tráfico interior de bahía
- 1,12% (979 viajes/día) se genera por el tráfico de mercancías
- 3,05% (2.658 viajes/día) corresponde a los amarres de embarcaciones náutico-deportivas
- 64,29% (56.086 viajes/día) generados por las edificaciones e instalaciones

Respecto al reparto modal de la movilidad total del puerto, se obtienen que para el conjunto global de viajes generados en el puerto el 48,93% se realizan a pie, el 0,04% en bicicleta, el 21,65% en vehículo privado, el 11,98% en autobús, el 4,53% en otros medios de transporte público. Además, existen un 4,65% que se desplaza en bus turístico y un 8,21% en autocar de excursión, ambos modos vinculados con el tráfico de cruceros.

**Tabla 56 : Reparto modal del total de los viajes previstos (viajes/día)**

| Reparto modal del total de los viajes generados previsto (viajes/día) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 32.810 | 28 | 13.163 | 7.410 | 3.510 | 4.080 | 7.200 | 68.201 |
| Área 2 | 149 | 0 | 403 | 46 | 7 | 0 | 0 | 605 |
| Área 3 | 3.502 | 4 | 1.907 | 1.073 | 161 | 0 | 0 | 6.647 |
| Área 4 | 1.962 | 2 | 1.069 | 602 | 90 | 0 | 0 | 3.725 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 2.508 | 3 | 1.366 | 769 | 115 | 0 | 0 | 4.761 |
| Área 7 | 1.224 | 1 | 666 | 375 | 56 | 0 | 0 | 2.323 |
| **Total** | **42.155** | **38** | **18.575** | **10.275** | **3.940** | **4.080** | **7.200** | **86.262** |
| **Reparto modal** | **48,87%** | **0,04%** | **21,53%** | **11,91%** | **4,57%** | **4,73%** | **8,35%** | **100%** |

**Fuente: Equipo redactor**

Además, existen un total de 979 camiones al día, cuya distribución por áreas se especifica en la Tabla 48.

En cuanto al tráfico horario, en la hora punta hay un total de 12.169 viajes/hora. En la siguiente tabla se muestra el reparto modal de las horas punta de cada Área.

**Tabla 57: Reparto modal de la hora punta total del tráfico generado previsto (viajes/hora)**

| Reparto modal del total de los viajes generados previsto (viajes/hora) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **A pie** | **Bicicleta** | **Vehículo privado** | **Transporte público - Autobús** | **Transporte público - Otros ffcc/taxis/otros** | **Bus turístico** | **Autocar excursión** | **Total** |
| Área 1 | 4.452 | 3 | 1.659 | 934 | 531 | 664 | 1.172 | 9.414 |
| Área 2 | 109 | 0 | 228 | 33 | 5 | 0 | 0 | 376 |
| Área 3 | 441 | 1 | 240 | 135 | 20 | 0 | 0 | 838 |
| Área 4 | 247 | 0 | 135 | 76 | 11 | 0 | 0 | 469 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 316 | 0 | 172 | 97 | 15 | 0 | 0 | 600 |
| Área 7 | 154 | 0 | 84 | 47 | 7 | 0 | 0 | 293 |
| **Total** | **5.719** | **5** | **2.518** | **1.322** | **589** | **664** | **1.172** | **11.989** |

**Fuente: Equipo redactor**

A esta hora punta se ha de sumar el tráfico de mercancías en la hora punta (88 camiones/hora en toda la zona de servicio del puerto), cuya distribución por áreas se especifica en la Tabla 49.

En el plano 2 se grafían por áreas los viajes generados previstos.

## 5 ANÁLISIS DE LA RED EXISTENTE

Se analiza a continuación la red existente de la zona de servicio objeto del presente estudio. Este análisis se estructura en los siguientes apartados:

- Red viaria
  - Itinerarios para vehículos motorizados
  - Aparcamientos
- Red de transporte público
  - Itinerarios de transporte público
- Red para modos no motorizados
  - Itinerarios para peatones
  - Itinerarios para bicicletas

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 210/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 5.1 Red viaria

### 5.1.1 Itinerarios de vehículos motorizados en el ámbito del puerto

El acceso viario de ámbito supramunicipal a la zona de servicio del puerto de Cádiz se realiza a través de las siguientes vías de comunicación:

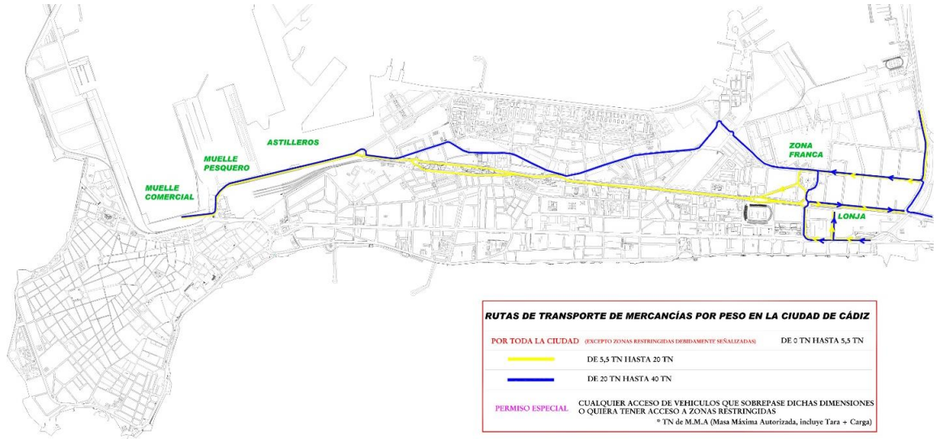
- La carretera **nacional N-IV (Madrid-Cádiz),** que bordea la Bahía de Cádiz y que a su llegada a Jerez de la Frontera se convierte en la A4 y posteriormente en la CA-33. Su prolongación, con carácter de "carretera industrial" a través de la trama urbana, da acceso, por el Sureste, a la dársena de Cádiz y de la Zona Franca.
- La **autopista AP-4/E05 (Sevilla-Cádiz) y carretera N-443 (CA-36)**, que desembocan en el puente José León de Carranza, que cruza la Bahía, y da acceso, por el norte, al casco urbano de Cádiz. Desde ella se accede directamente a la Zona Franca a través del paso superior antes de su conexión con la N-IV y la Avenida Juan Carlos I.
- Asimismo, se ha puesto en servicio el puente de la Constitución de 1812 (CA-35), que permite el acceso directo a la dársena de Cádiz desde la **carretera N-IV a Madrid y la autopista AP-4 a Sevilla.**

**El último tramo para acceder a las instalaciones de la Dársena de Cádiz se realiza por la trama urbana de Cádiz.**

El municipio de Cádiz establece para el acceso a la ciudad, y en especial a la dársena de Cádiz y a la zona de reparación de embarcaciones (actual concesión de Navantia) distintas rutas a realizar por los transportes dependiendo de la Masa Máxima Autorizada (TARA+Carga), distinguiendo las siguientes categorías:

- **De 0 t hasta 5,5 t:** pueden circular por toda la ciudad excepto por zonas restringidas debidamente señalizadas.
- **De 5,5 t hasta 20 t:** la entrada a la ciudad se realizar por la **avenida Juan Carlos I hasta la avenida Astilleros** o bien por la **avenida de la Ilustración – avda. Segunda Aguada-avda. San Severiano- avda. Astilleros** (ruta amarilla en la Figura 10). La circulación de este tipo de vehículos queda prohibida por la avenida principal de la ciudad a partir de la avda. de la Coruña.
- **De 20 t hasta 40 t:** la entrada a la ciudad se realizará por la **avenida de la Ilustración – avda. de segunda aguada – avda. de San Severiano – avda. Astilleros** (ruta azul en la Figura 10). La circulación de este tipo de vehículos queda prohibida por la avenida Principal de la ciudad a partir de la avenida de la Coruña. Se permite el acceso de estos vehículos a la Lonja Municipal a través de la calle Retama.

**Figura 10: Rutas de transporte de mercancías según peso (previo al puente de la Constitución 1812)**




**Fuente: Ayuntamiento de Cádiz. Delegación de tráfico**

Cabe destacar que en este esquema no se tiene en cuenta el nuevo puente sobre la bahía (de la Constitución 1812), que supone que parte de los vehículos pesados que recorrían las rutas azul y amarilla, actualmente utilicen el nuevo puente que conecta con la avenida astilleros a través de la avenida de las Cortes de Cádiz.

En el plano 3 se muestran los accesos (con control de acceso) a las instalaciones portuarias actualmente en servicio, que son:

A las **instalaciones portuarias de la dársena de Cádiz**:

- **A-1: Acceso en la plaza de la Hispanidad,** permite la entrada al muelle Alfonso XIII, donde se encuentra la Estación Marítima de cruceros.
- **A-2: Acceso de la plaza Sevilla,** es la puerta de entrada histórica al puerto, actualmente lo utilizan la mayoría de vehículos pesados para entrar a la Dársena de Cádiz.
- **A-3: Acceso Navantia,** situado en la misma avenida Astilleros, frente a la estación de autobuses, es el punto donde se controla el acceso a las instalaciones de reparación y mantenimiento concesionadas a Navantia.

A las **instalaciones portuarias de la Zona Franca**:

- **A-4: Acceso desde el puente José León de Carranza**, a través del paso superior antes de su conexión con la C36 y la Avenida Juan Carlos I.
- **A-5: Acceso avenida Consejo de Europa**, donde es posible acceder a la zona de servicio de la Zona Franca a través del propio recinto fiscal.

Este documento es copia auténtica de un documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 211/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

En el plano 4 se muestran los accesos actuales y los previstos. A corto plazo está previsto entren en servicio los siguientes accesos controlados:

- **A-6: Nuevo acceso avenida Astilleros,** este nuevo acceso que está previsto entre en servicio próximamente substituirá el acceso actual a la dársena pesquera, permitiendo una entrada más directa a estas instalaciones, a la zona de actividades logísticas de la calle Levante y así como dotando de un acceso alternativo a la Terminal de Contenedores.
- **A-7: Nuevo acceso a la Nueva Terminal de Contenedores.** Está actualmente en fase de construcción el túnel que ha de permitir el acceso directo a la terminal desde la avenida de las Cortes de Cádiz, que enlaza con el Puente de la Constitución 1812.

Las instalaciones náutico deportivas Club Náutico y Puerto América (área 1) tienen acceso libre a través del paseo Pascual Pery.

Asimismo, se puede acceder a las instalaciones Viento de Levante en la Barriada de la Paz, a través de la Avenida de la Bahía y a las de Juan Sebastián Elcano en la dársena de la Zona Franca a través de la calle Puerto Elcano.

Una vez dentro de la zona de servicio existen **viales interiores que permiten el acceso a las distintas instalaciones portuarias**. Existe a lo largo de la valla de cerramiento de la zona de servicio una vía de doble circulación, de anchura variable entre 8 y 14 metros, que permite la comunicación de las diferentes zonas.

A continuación, se realiza una descripción de las características físicas de **las principales vías de acceso al puerto:**

### *Avenida de las Cortes de Cádiz*

Se trata del vial que conecta el puente de la Constitución 1812 con la Avenida Astilleros. Esta avenida ha visto incrementada su columna de tráfico con la puesta en funcionamiento del nuevo puente.

Tiene dos carriles por sentido separados por una medianera de separación. A ambos lados de estos carriles hay espacio reservado para aparcamientos en línea, carga y descarga o parada de autobús, según el tramo. Cuenta con aceras peatonales con ancho generoso también a ambos lados. En el tramo de acera desde la calle América hasta la rotonda que enlaza con la avenida Astilleros, en el sentido de entrada a la ciudad, hay un carril bici de dos sentidos.

### *Avenida Astilleros*

Este eje discurre entre la valla del puerto que en este punto cierra el área de reparación y mantenimiento de embarcaciones (actual concesión Navantia) y la valla que protege el trazado del tren.

Tiene un carril por sentido para vehículos motorizados y un carril bici también de doble sentido al mismo nivel que la calzada. A ambos lados, y junto a las respectivas vallas, existe una acera peatonal con un ancho muy escaso.

### *Avenida del Puerto*

La avenida del puerto conecta la plaza Sevilla con la plaza de la Hispanidad. Su trazado discurre junto a la valla de la zona de servicio en la parte del muelle Ciudad y el muelle Alfonso XIII. Sirve de transición entre el puerto y la ciudad ya que junto a esta avenida se emplaza la avenida cuatro de diciembre de 1977, al que da fachada el casco histórico de la ciudad.

Su sección está formada por dos carriles por sentido y más un cordón de aparcamientos en línea y la acera peatonal en el lado de mar.

La avenida del Puerto no dispone actualmente de carril para uso exclusivo de bicicletas. El carril bici que ha de conectar la plaza Sevilla y la plaza de la Hispanidad se encuentra en fase de ejecución y estará situado junto a la valla del puerto, dentro de la zona de servicio.

### *Avenida del Descubrimiento*

Se trata de un vial unidireccional de un solo carril que sigue el recorrido de la valla de la zona de servicio, en el muelle Alfonso XIII y parte del muelle Reina Sofia. Entre la calzada y la valla existe una acera peatonal y, al mismo nivel, carril bici de dos sentidos de circulación.

En el otro lado dispone de línea de aparcamientos en semibatería y la acera peatonal.

### *Paseo Almirante Pascual Pery*

El paseo Almirante Pascual Pery es la única de las vías analizadas que discurre íntegramente por el interior de la zona de servicio. En su trazado distinguimos tres tramos, que tienen características particulares.

Este vial se inicia en la avenida del Descubrimiento y discurre a su misma cota hasta que toma la curva para alinearse al dique de San Felipe. En este tramo, el vial tiene un carril por sentido y aceras peatonales a ambos lados. El ancho de estas aceras es desigual, siendo mucho mayor la que se encuentra frente a los locales de ocio de esta zona, mientras que la que discurre junto a la valla es bastante estrecha.

En la citada curva, el vial empieza a tomar altura hasta la cota +2 por encima de la actual Terminal de contenedores del muelle Reina Sofia. En este tramo la sección está compuesta por una calzada de un carril por sentido más un cordón de aparcamientos en semibatería y un paseo peatonal. Este paseo, que recibe el mismo nombre, está compuesto por zonas de paseo y zonas verdes, que disfrutan de una maravillosa vista al mar y a la ciudad de Cádiz.

En el último tramo de este vial, se da a partir del cambio de alineación del dique de San Felipe. El vial baja hasta alcanzar de nuevo la cota del muelle. La sección de este tramo es una calzada de un carril por sentido, más un cordón de aparcamientos en línea a uno de los lados, y aceras peatonales de ancho muy estricto.

El paseo llega hasta la punta de san Felipe, donde se ensancha este vial para poder realizar el cambio de sentido. En este espacio se han situado tres líneas de aparcamiento en semibatería.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 212/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### *Avenida de la Bahía*

La avenida del puerto bordea la línea de costa entre la base naval Puntales y el puente de la Constitución 1812.

Tiene un sentido por marcha separados por una medianera. A ambos lados cuenta con una línea de aparcamientos en semibatería.

La calzada discurre junto al paseo marítimo de la Bahía, que tiene una sección amplia para el disfrute de las vistas al mar. Entre el paseo y el cordón de aparcamientos, y al mismo nivel que el paseo, existe un carril bici de doble sentido.

En el otro lado de la calzada existe una acera peatonal que cuenta también con un ancho considerable.

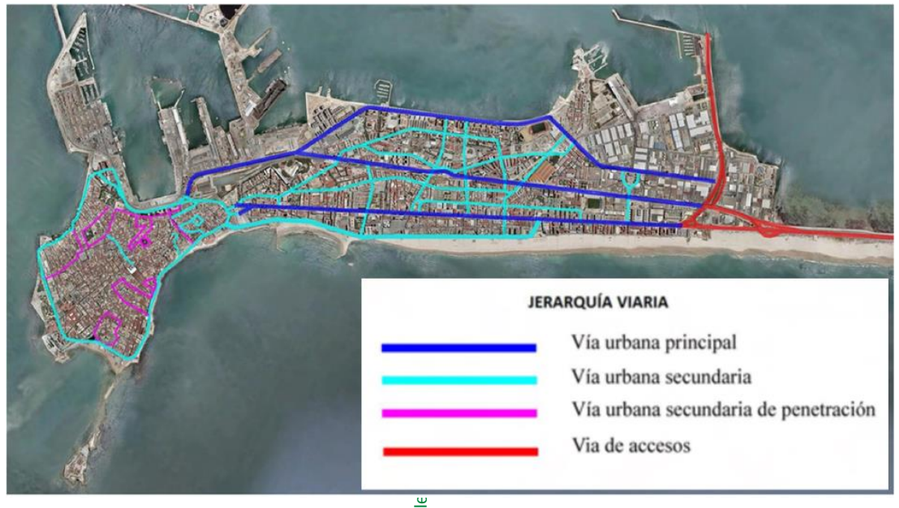
En la Figura 11 se muestra la propuesta de jerarquización de las vías del PMUS. En ella se muestra como la avenida Astilleros, la avenida de las Cortes de Cádiz y la avenida de la bahía se consideran vías urbanas principales, de las que establece:

> *Vía Urbana Principal. Vías de 3x3, 2x2 o 1x1. Son las principales de la ciudad, recogen entre ellas los flujos de entrada y salida y los distribuyen según su origen al Centro Urbano, principalmente, así como a distritos y barrios.*
>
> *La velocidad de diseño será inferior a 50 km/h. Los radios no serán inferiores a 25 m. La convexidad vertical será mayor de 300 y la concavidad mayor de 550. Las pendientes máximas no serán mayores, como norma general, del 10%.*

El PMUS considera que la avenida del Puerto y la avenida del Descubrimiento son vías urbanas secundarias con las siguientes consideraciones en relación a las mismas:

> *Urbana Secundaria. Son las calles de los barrios o sectores que dan el acceso a la residencia o actividad implantada en su ámbito. La función principal es el acceso a los usos situados en sus bordes. El tráfico urbano es casi exclusivo y su diseño prima la actividad local sobre la comunicación entre zonas. Se utilizará un diseño urbano que impida la circulación de vehículos a una velocidad superior a 30 km/h.*

**Figura 11: Jerarquización viaria propuesta en el PMUS (previo a la ejecución del puente de la Constitución 1812)**




**Fuente: PMUS**

En la Figura 12, se muestra la intensidad de tráfico que soportan estas vías (año 2012), donde se identifica por colores la carga de tráficos según la Intensidad Media Diaria (IMD).

Se ha de tener en cuenta que estos aforos son previos a la entrada en funcionamiento del puente de la Constitución 1982, que ha supuesto una importante modificación en la distribución del tráfico de entrada y salida al municipio.

Es copia auténtica de documento elc

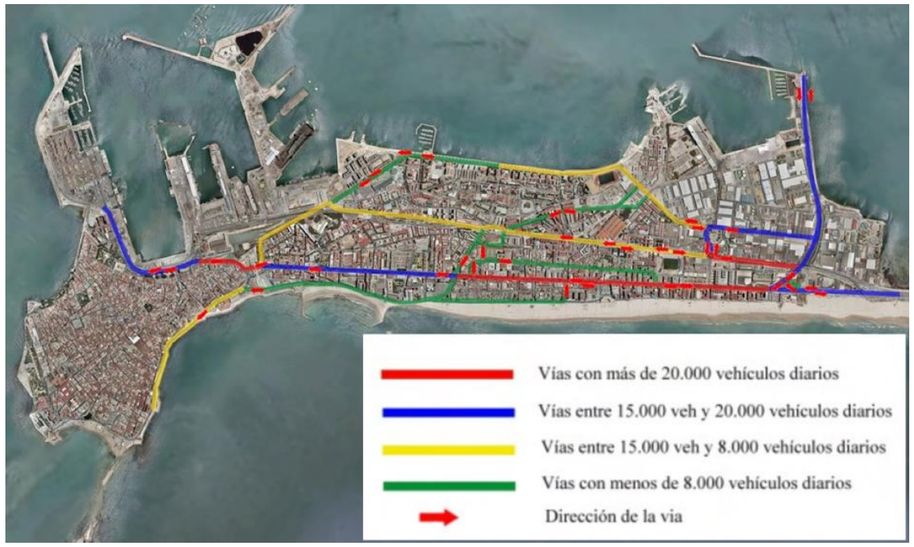


APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 213/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Figura 12: Mapa de intensidad de flujo motorizado. Año 2012.




Fuente: PMUS

### 5.1.2 Aparcamientos para vehículos motorizados dentro del puerto

En la actualidad, las instalaciones del puerto cuentan con una oferta de aparcamiento de 2.322 plazas para turismos.

Los datos que se muestran en la siguiente tabla han sido obtenidos mediante el conteo de plazas realizado por el equipo redactor. Cabe decir que algunas de las plazas contabilizadas no están señalizadas adecuadamente con la delimitación de las plazas con pintura horizontal. Asimismo, se observa que en algunas zonas se utilizan antiguos estacionamientos de vehículos pesados como aparcamientos de turismos. Se ha considerado oportuno contabilizar estas plazas ya que actualmente se permite su utilización por lo que no tenerlas en cuenta disminuiría la oferta real disponible.

Tabla 58: Oferta actual de plazas de aparcamiento en el puerto

| OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS DE TURISMOS | |
|---|---|
| **Área** | **Plazas** |
| Área 1 | 1.185 |
| Área 2 | 296 |
| Área 3 | 180 |
| Área 4 | 575 |
| Área 5 | 0 |
| Área 6 | 0 |
| Área 7 | 86 |
| **Total** | **2.322** |

Fuente: Equipo redactor

Los aparcamientos se distribuyen por las distintas áreas de la zona de servicio del puerto. Gran parte de estos aparcamientos se concentran en las siguientes ubicaciones:

- Aparcamientos en superficie a lo largo de la avenida Pascual Pery.
- Aparcamiento de pago en el muelle Reina Sofia (Área 1) de 581 plazas.
- Aparcamiento frente a la marina Puerto América, utilizado por los usuarios de dicha marina y las instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones de pequeñas esloras de las inmediaciones.
- Aparcamiento en superficie frente a la Estación Marítima de Cruceros (Área 1), en el muelle Alfonso XIII, en la que normalmente aparca personal de la misma terminal y de las oficinas de Capitanía Marítima de Cádiz. Asimismo, junto a la Estación Marítima satélite situada en el muelle Ciudad (Área 2) existe un aparcamiento de turismos.
- Aparcamiento en superficie asociado a la Terminal metropolitana (Área 1)
- Aparcamientos en superficie vinculado al nuevo acceso de la avenida astilleros (Área 2).
- Aparcamiento dentro de la concesión de reparación y mantenimiento de embarcaciones, actualmente de Navantia (Área 5), de uso para los trabajadores de dicha concesión.
- Aparcamiento en la calle puerto el Cano frente al Club Juan Sebastián Elcano, en la dársena de la Zona Franca (Área 9), destinado a los usuarios de dichas instalaciones náutico-deportivas.

En el plano 6 se muestran la oferta actual de aparcamientos de turismos distribuidos en las distintas áreas del puerto.

En cuanto al aparcamiento de motocicletas, en la mayoría de zonas de estacionamiento no están específicamente señalizados, por lo que se acaban utilizando plazas de aparcamiento de turismos para aparcar motocicletas.

En cuanto al estacionamiento de taxis, en la Figura 13 se muestra la ubicación de las paradas oficiales que se encuentran próximas a la zona de servicio del puerto. Tal y como se observa, las paradas existentes están situadas en las inmediaciones de la dársena de Cádiz por su proximidad con el caso antiguo, mientras que no existe ninguna parada cerca de las instalaciones de la Barriada de la Paz o de la Dársena de la Zona Franca.

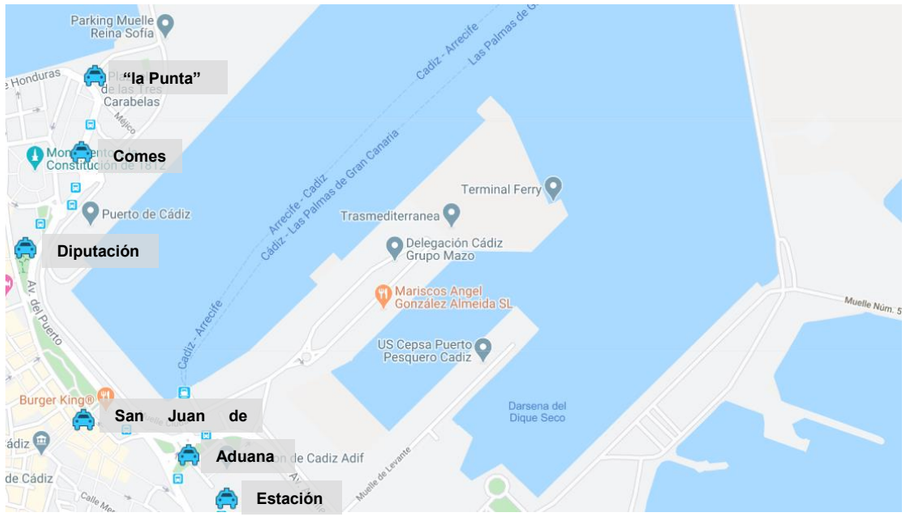
Este documento es copia electrónica

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 214/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 13: Situación de las paradas de taxi oficiales**




**Fuente: Radiotaxi Cádiz**

Finalmente, los aparcamientos de autobuses en la zona de servicio del puerto están directamente relacionados con el tráfico de cruceros por lo que se localizan, mayormente en explanada asociada a este tráfico, junto a la Estación Marítima de Cruceros del muelle Alfonso XIII y puntualmente cerca de la Estación Satélite en el muelle Ciudad.

## 5.2 Red de transporte público

### 5.2.1 Itinerarios en transporte público en el ámbito del puerto

#### *Red de autobuses*

Actualmente hay varias líneas regulares de autobús urbano que conectan el puerto con el resto de ciudad. En la Figura 14 se observa que, en la Plaza España, muy cerca de la sede de la APBC y de los muelles Ciudad y Alfonso XIII, se encuentra un intercambiador por donde pasan cuatro de las cinco líneas de autobús urbano (líneas 1, 2,3 y 5). Esto supone que la dársena está bien conectada mediante autobús con el resto de ciudad.

Una de estas líneas (la línea 5 plaza España- la laguna-bda. loreto- zona franca) conecta las distintas zonas del puerto, llegando hasta las instalaciones náutico-deportivas de la Barriada de la Paz y la Dársena de la Zona Franca. Su recorrido empezando por la plaza España, desde donde toma la avenida del puerto hasta la plaza Sevilla. Una vez allí sigue por la Avenida Astilleros, la Avenida de las Cortes hasta el inicio del puente nuevo. En este punto gira por la avenida Huelva y coge la avenida Juan Carlos I hasta la avenida de la Coruña donde se interna en el recinto de la Zona Franca.

**Figura 14: Líneas urbanas Cádiz**




**Fuente: Ayuntamiento de Cádiz. Delegación de Transportes, vía Pública y multas**

Además de las líneas de autobús urbano, el municipio de Cádiz cuenta con una red de autobús interurbano entre los distintos municipios de la Bahía (San Fernando, Chiclana de la Frontera, Puerto Real, Puerto de Santa Maria, Jerez de la Frontera, Arcos de la Frontera, Conil y Barbate). La mayoría de estas líneas tiene su inicio de recorrido de Cádiz en la Plaza España.

Por último, en la avenida Astilleros, frente al acceso a la zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones (Navantia), se ubica la Estación de Autobuses de Cádiz. Esta terminal donde operan diferentes empresas, se ofertan destinos en la provincia de Cádiz, a los principales municipios del resto de Andalucía, así como algunas capitales del resto de España.

#### *Red ferroviaria*

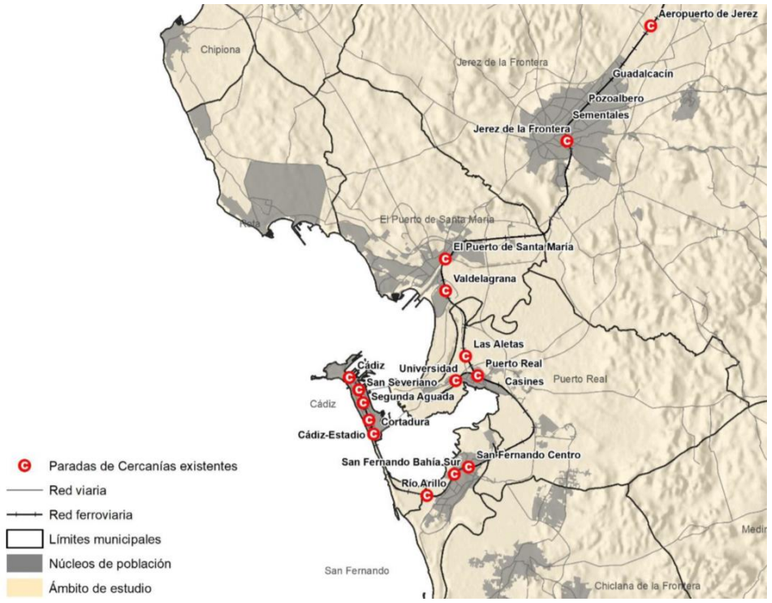
La Bahía de Cádiz cuenta con una buena infraestructura para el servicio de Cercanías de RENFE que conecta entre sí las principales localidades del entorno metropolitano (Cádiz, San Fernando, Puerto Real, El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera), además de servir para los viajes internos en el propio municipio al disponer de varias estaciones en cada localidad.

Este documento es copia auténtica de documento electrónico



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 215/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Figura 15: Recorrido y estaciones de la línea C-1 de RENFE Cercanías en la Bahía de Cádiz**




**Fuente: PTMBC**

Asimismo, Cádiz cuenta con la infraestructura necesaria para dar servicio de trenes de media y larga distancia que conectan el municipio con el resto de red ferroviaria española. Los servicios existentes son los siguientes:

- Cádiz Sevilla. *Intercity* y Media distancia
- Cádiz-Gijón. Alvia
- Cádiz Córdoba Media Distancia
- Cádiz -Madrid. Alvia
- Cádiz-Jaén. Media Distancia

Aunque la red ferroviaria no tiene una incidencia directa en la zona de servicio, es importante resaltar que la situación de la Estación de trenes de Cádiz, en la plaza Sevilla y muy próxima a las instalaciones portuarias de Cádiz, propicia la intermodalidad con el tráfico de bahía de la Terminal Marítima Metropolitana, así como con la Estación de Autobuses de la avenida Astilleros.

### *Red de tranvía*

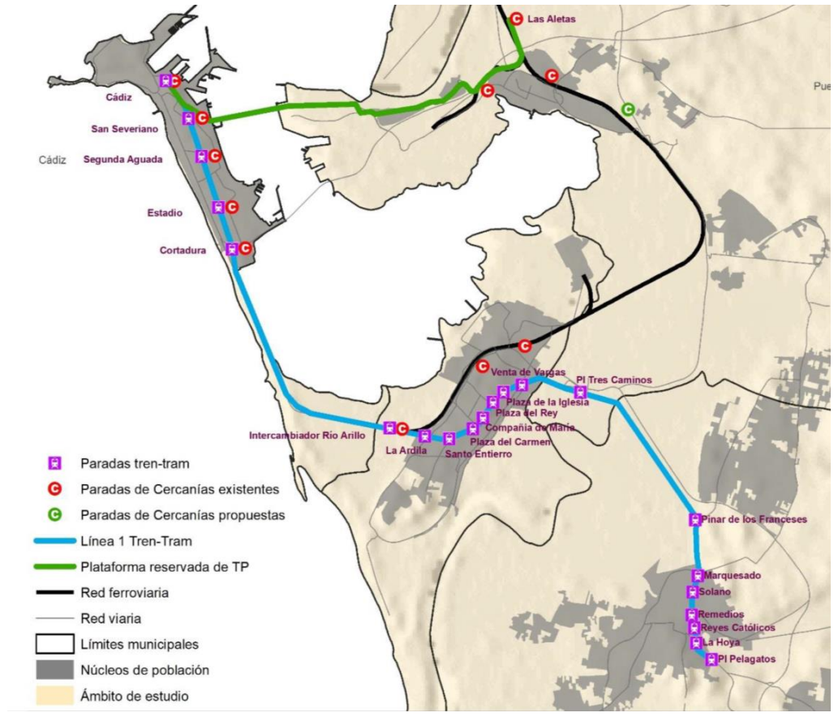
Está actualmente en fase de construcción la nueva línea de tren-tranvía metropolitano, que tenía prevista su entrada en funcionamiento en 2020.

La línea 1 conectará Cádiz con los municipios de San Fernando y Chiclana. Una parte de esta infraestructura se desarrolla por la nueva plataforma de nueva construcción entre Chiclana y San Fernando y el intercambiador de Río Arillo. El resto de línea aprovecha la línea ferroviaria existente entre el intercambiador Río Arillo y la estación término en Plaza Sevilla de Cádiz.

Inicialmente estaba prevista la ejecución de una segunda línea entre la Estación de Cádiz y el apeadero de cercanías de Las Aletas en Puerto Real aprovechando la plataforma reservada del puente de la Constitución 1812. Debido a la reducida demanda de transporte público se decidió retrasar la ejecución de esta infraestructura. El PTMBC propone acometer en su lugar una plataforma reservada de autobús que conecte Cádiz con Jerez y sujetar la implementación de esta segunda línea de tren tranvía a la superación de un umbral mínimo de demanda de 15.000 viajeros diarios.

En la Figura 16 se observa el trazado de estas líneas previstas.

**Figura 16: Trazado de la línea 1 de tren-tranvía metropolitano (azul) y la plataforma reservada (verde)**




**Fuente: PTMBC**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 216/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

## 5.3 Red para modos no motorizados

La movilidad peatonal en el municipio de Cádiz tiene un papel muy destacado, copando un porcentaje del 52,68% de reparto modal.

La explicación de este porcentaje tan alto es las características morfológicas de la ciudad, muy compacta y densa, donde la distancia máxima desde un extremo al otro de la zona urbana es de tan solo 6 km. Asimismo, la topografía es igualmente favorable para el uso de los modos no motorizados.

La bicicleta, tiene de momento poca presencia en el reparto modal, con una presencia de 0,06%. Cabe señalar que los datos disponibles son anteriores al desarrollo de los itinerarios ciclables que existen actualmente, por lo que seguramente este porcentaje puede ser más elevado.

A continuación, se hace un análisis de los itinerarios peatonales y ciclables de la zona de servicio del puerto y de su entorno inmediato.

### 5.3.1 Itinerarios para peatones

La mayoría de demanda de desplazamientos peatonales del municipio de Cádiz se concentran en la zona centro, en áreas de gran densidad comercial y empresarial, en las vías extramuros de acceso al centro y en centros atractores como estaciones de tren o autobús.

Los paseos marítimos tienen también una alta demanda de movilidad peatonal, mayormente por la afluencia de los turistas.

En relación a la movilidad peatonal dentro de la zona de servicio del puerto, se ha de tener en cuenta que mucha de la superficie tiene un acceso controlado y restringido por lo que no se pueden dar flujos peatonales.

La única vía peatonal incluida dentro de la zona de servicio es el Paseo Pascual Pery. Tal y como se ha comentado anteriormente, este vial conecta la avenida del Descubrimiento y la Punta San Felipe. Dispone de calzada de doble sentido y un amplio espacio peatonal que combina zonas verdes con zonas pavimentadas para el paseo.

Del entorno inmediato a la zona de servicio del puerto las vías que tienen una alta demanda de flujo peatonal son la avenida cuatro de diciembre de 1977, junto a la avenida del Puerto y la avenida de la Bahía.

### 5.3.2 Itinerarios para bicicletas

El municipio de Cádiz cuenta con una amplia red ciclable, tal y como se observa en la Figura 17.

Se grafía en azul los tramos de carril bici realizados por el Ayuntamiento y en verde por la Junta de Andalucía.

**Figura 17: Itinerarios carriles bici en el municipio de Cádiz**



**Fuente: CarrilCadizbici.es**

Dentro de la zona de servicio del puerto cuentan con carril bici los siguientes viales:

- Paseo Pascual Pery: su recorrido va de la avenida del Descubrimiento hasta la punta San Felipe. Tiene 2,40 metros de ancho al mismo nivel del paseo peatonal. El trazado tiene una longitud de aproximadamente 425 metros.
- Calle Puerto el Cano, itinerario que da acceso a las instalaciones náutico-deportivas de El Cano, en la dársena de la Zona Franca. Es de doble sentido y está al mismo nivel de la acera peatonal. El trazado tiene una longitud aproximadamente de 465 metros.
- Asimismo, cuentan con carril bici, las siguientes vías que bordean la zona de servicio en las instalaciones de Cádiz:
    - Avenida del Descubrimiento: carril de doble sentido al mismo nivel que la acera peatonal. El trazado tiene una longitud de 324 metros.
    - Avenida Nuevo Mundo: carril de doble sentido al mismo nivel que la acera peatonal. El trazado tiene una longitud de 170 metros.
    - Avenida Astilleros: carril de doble sentido al mismo nivel que la acera peatonal. El trazado tiene una longitud de 882 metros.
    - Avenida de la Bahía: tiene 2,20 metros de ancho con un pequeño desnivel respecto al paseo peatonal. El trazado tiene una longitud de 1.120 metros.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 217/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Recientemente ha entrado en servicio el tramo de carril bici entre la plaza Sevilla y la Plaza Hispanidad cuyo trazado se sitúa dentro de la zona de servicio, que tiene una longitud de 720 metros. Además, del nuevo itinerario ciclable, esta actuación supone el derribo de aproximadamente 60 metros de valla ya que la obra incluye la apertura de cinco nuevos accesos para la entrada y salida de los usuarios de este nuevo trazado.

En el plano 7 se recoge el estado actual de la red de carriles bici existentes y los previstos en la zona de servicio y su entorno inmediato, recogiendo la información del estado actual y del plano de itinerarios previstos del municipio de Cádiz (ver Figura 17).

Una vez se haya completado el desarrollo previsto de itinerarios de bicicletas se dispondrá de un recorrido continuo desde la Punta San Felipe hasta la base Naval de Puntales.

En cuanto a los aparcamientos de bicicletas, en la Figura 18 se muestra la localización de los mismos. Tal y como se observa en la citada figura solo existe un aparcamiento de bicicletas dentro de la zona de servicio del puerto, en la avenida Ronda de vigilancia, frente a las instalaciones náutico-deportivas de Elcano.

Del resto de aparcamientos, los que resultan más próximos a la zona de servicio son los siguientes:

- Plaza España
- Estación Renfe
- Parque Celestino Mutis
- Avenida de la Bahía

**Figura 18: Situación aparcamientos para bicicletas**



**Fuente: CarrilCadizbici.es**

Finalmente, cabe destacar que desde 2006 el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz tiene implantado en distintos puntos del ámbito metropolitano el servicio público de bicicletas **(+ BICI)** al objeto del uso gratuito compartido de bicicletas públicas entre los usuarios del transporte público con tarjeta del Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz.

Los puntos actuales que dan este servicio son los siguientes:

- En la Terminal Marítima de Cádiz (entrada por Plaza de Sevilla).
- En la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María (Avda. de la Bajamar. s/n).
- En la Terminal Marítima de Rota
- CASEM del Campus de Puerto Real
- Escuela Superior de Ingeniería, en Campus de Puerto Real
- Estación de Autobuses de Jerez
- Intercambiador de autobuses de Chiclana de la Frontera, en Río Iro

## 6 ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA MOVILIDAD SOBRE LA RED VIARIA

De los apartados anteriores se concluye que en día de máxima actividad en el puerto actualmente se genera un total 33.761 viajes/día y estos aumentarán hasta los 87.241 viajes/día con la ejecución de las propuestas incluidas en el Plan Especial y las previsiones de crecimiento a 10 años.

El reparto modal de los viajes generados previstos es el siguiente:

- 48,87% a pie
- 0,04% en bicicleta
- 21,53% en vehículo privado
- 11,91% en autobús
- 4,57% en otros medios de transporte público (ffcc, taxis, otros)
- 4,73% en bus turístico
- 8,35% en autocar de excursión

Para determinar la saturación de las vías se deben transformar los viajes en vehículos y distribuir el tráfico por los viales. Para ello, se consideran las siguientes hipótesis:

- La ocupación media de los vehículos privados es de 1,5 personas para los turismos.
- La ocupación media de un autobús es de 50 plazas, igual para el bus turístico y para los autocares de excursión.
- Se considera que del porcentaje de transporte público que no es en autobús, un 70% son taxis con una ocupación de 2 personas por vehículo.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 218/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Como hipótesis conservadora no se ha considerado el efecto que pudiera tener el tranvía previsto en el Área 1, en el parte posterior de los muelles Alfonso XII y Reina Sofía, resultando las hipótesis más exigentes para el tráfico viario.

Con todo lo recogido anteriormente se obtiene el número de vehículos que circulan actualmente por el ámbito del puerto, al día (ver Tabla 60) y en la hora punta.

Para el cálculo de los vehículos equivalentes se utiliza las ratios estándar:

**Tabla 59: Ratio vehículos equivalentes**

| Ratio vehículos equivalentes | | |
|---|---|---|
| **tipo** | **núm. Vehículos** | **núm. vehículos equivalente** |
| turismo | 1 | 1 |
| taxi | 1 | 1 |
| autobús | 1 | 2 |
| camión | 1 | 2 |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 60: Cálculo vehículos equivalentes diarios en la situación actual (vehículos/día)**

| Vehículos día situación actual (vehículos/día) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **Turismos** | **Autobús** | **Taxis** | **Camión** | **Total vehículos equivalentes** |
| Área 1 | 1.718 | 236 | 847 | 294 | 3.625 |
| Área 2 | 241 | 1 | 3 | 277 | 799 |
| Área 3 | 768 | 13 | 34 | 0 | 828 |
| Área 4 | 347 | 6 | 15 | 0 | 375 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 396 | 7 | 18 | 0 | 426 |
| Área 7 | 264 | 4 | 12 | 125 | 535 |
| **Total** | **3.734** | **267** | **928** | **696** | **6.588** |

**Fuente: Equipo redactor**

**Tabla 61: Cálculo vehículos equivalentes en la hora punta en la situación actual (vehículos /hora)**

| Vehículos día situación actual (vehículos/hora) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **Turismos** | **Autobús** | **Taxis** | **Camión** | **Total vehículos equivalentes** |
| Área 1 | 217 | 29 | 106 | 26 | 434 |
| Área 2 | 125 | 1 | 2 | 25 | 177 |
| Área 3 | 97 | 2 | 4 | 0 | 104 |
| Área 4 | 44 | 1 | 2 | 0 | 47 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 50 | 1 | 2 | 0 | 54 |
| Área 7 | 33 | 1 | 1 | 11 | 58 |
| **Total** | **565** | **34** | **117** | **63** | **875** |

**Fuente: Equipo redactor**

Al ejecutarse las actuaciones previstas en el Plan Especial, y según las previsiones de crecimiento a 10 años, se estima que el número de vehículos que circulará por el ámbito del puerto sea aproximadamente el que se muestra en las siguientes tablas.

**Tabla 62: Cálculo vehículos equivalentes diarios previstos (vehículos /día)**

| Vehículos día previstos (vehículos/día) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **Turismos** | **Autobús** | **Taxis** | **Camión** | **Total vehículos equivalentes** |
| Área 1 | 8.776 | 374 | 1.229 | 1 | 10.753 |
| Área 2 | 269 | 1 | 2 | 399 | 1.071 |
| Área 3 | 1.271 | 21 | 56 | 0 | 1.371 |
| Área 4 | 712 | 12 | 32 | 0 | 768 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 423 | 846 |
| Área 6 | 911 | 15 | 40 | 0 | 982 |
| Área 7 | 444 | 8 | 20 | 156 | 791 |
| **Total** | **12.383** | **431** | **1.379** | **979** | **16.582** |

**Fuente: Equipo redactor**

es copia

**Tabla 63: Cálculo vehículos equivalentes en la hora punta previstos (vehículos/hora)**

| Vehículos hora previstos PE (vehículos/hora) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Área** | **Turismos** | **Autobús** | **Taxis** | **Camión** | **Total vehículos equivalentes** |
| Área 1 | 1.106 | 55 | 186 | 0 | 1.402 |
| Área 2 | 152 | 1 | 2 | 36 | 227 |
| Área 3 | 160 | 3 | 7 | 0 | 173 |
| Área 4 | 90 | 2 | 4 | 0 | 97 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 38 | 76 |
| Área 6 | 115 | 2 | 5 | 0 | 124 |
| Área 7 | 56 | 1 | 2 | 14 | 89 |
| **Total** | **1.679** | **63** | **206** | **88** | **2.188** |



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 219/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

**Fuente: Equipo redactor**

La distribución del tráfico por cada uno de los viales de acceso al puerto según los focos de los viajes se recoge en la tabla en los que se han tomado las siguientes hipótesis:

- En cuanto al estado actual:
  - La avenida Pascual Pery sólo da acceso a las marinas deportivas del Área 1, por lo que sólo se contabilizan los viajes generados por los amarres de estas dos marinas, sin tener en cuenta los viajes generados por el tráfico de pasajeros (terminal de cruceros) ni el de mercancías (terminal de contenedores) que al tener su acceso por la plaza Hispanidad no utilizan la avenida Pascual Pery.
  - La avenida Nuevo mundo es la continuación de la avenida Pascual Pery para la salida del tráfico generado por las marinas deportivas. Por ello, se estima que esta avenida tiene el mismo número de vehículos/día y vehículos/hora que la Avenida Pascual Pery.
  - La avenida del Descubrimiento actualmente dispone de un solo un sentido, conectando la plaza de la Hispanidad con la avenida Pascual Pery. Por ello se considera que esta avenida tendrá el mismo número de vehículos/día y vehículos/hora que la avenida Pascual Pery.
  - La avenida del Puerto da acceso al todo el tráfico del Área 1 excepto del tráfico de bahía que al tener su acceso por la plaza Sevilla ya no genera impacto sobre dicha avenida.

- En cuanto a la situación prevista en el Plan Especial:
  - Se prevé que la Avenida Pascual Pery sea una vía con prioridad para el peatón y con un tránsito de vehículos motorizados restringido. El acceso a las marinas deportivas pasará al nuevo vial estructurante.
  - La nueva vialidad del Área 1 se resolverá mediante un vial estructurante de doble sentido que dará acceso a las nuevas actividades vinculadas a la interacción puerto-ciudad, así como a las dos marinas deportivas del área.

    Se prevé, así mismo, la ejecución de dos viales secundarios de doble sentido, entre las parcelas Z12 y z13, por un lado, y las Z13 y Z14, por el otro, que permita una mejora de la movilidad en la zona, acortando los trayectos a realizar.

    El acceso a la zona de cruceros se mantendrá a través del actual de la plaza de la Hispanidad, con lo que el tráfico de cruceros no afectará al nuevo vial estructurante. Igualmente, el tráfico vinculado a la terminal metropolitana mantendrá su acceso por la plaza Sevilla, con lo que este tráfico no afectará ni al vial estructurante ni a la avenida del puerto.
  - Se propone cambiar la sección de la avenida del Descubrimiento para convertirla en un vial de doble sentido que permitirá la entrada y salida de vehículos al Área 1. La avenida del Descubrimiento tendrá el mismo número de vehículos/día y vehículos/hora que el nuevo vial estructurante.
  - Asimismo, se prevé la ejecución de un nuevo vial que de servicio al tráfico de cruceros de los muelles Alfonso XII y Reina Sofía, que conecte con el acceso al puerto por la Avenida del Descubrimiento.
  - La avenida Nuevo mundo perderá tráfico ya que se estima que la mayor parte del tráfico generado en el Área 1 por las nuevas instalaciones tenga su salida a través de la avenida del Descubrimiento. Por ello se estima que solo un 10% de los vehículos generados elegirá esta vía como salida.
  - Con la entrada en servicio del nuevo acceso a las áreas 2 y 3 desde la avenida Astilleros, el acceso de la plaza Sevilla reducirá la presión al que está actualmente sometido. Este nuevo acceso permitirá la entrada a la reordenada zona de producción y logística de la calle levante (Área 4).
  - El acceso a la terminal metropolitana (tráfico de interior de bahía) se mantiene por el actual de la plaza Sevilla.
  - Con la entrada en servicio del nuevo acceso al Área 5 (Nueva Terminal de Contenedores) el tráfico generado por el área no afectará a la avenida Astilleros, ya que este acceso conectará directamente con la rotonda para dar entrada y salida a este tráfico pesado hacia/desde la avenida de las Cortes de Cádiz o hacia/desde la Avenida de la Independencia.

Según estas premisas se ha asignado el tráfico que genera cada área portuaria a los viales exteriores que conectan con el servicio portuario. A continuación, se muestran los cálculos de intensidad de tráfico diario y horario:

Este documento es copia auténtica electrónica

**Tabla 64: Tráfico diario máximo de vehículos generado por el puerto (vehículos/día) – viales exteriores**

| Tráfico vehículos por viales (vehículos equivalentes / día) (viales exteriores) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vial** | **Áreas a las que da acceso el vial** | **Vehículos equivalentes /día** | | **Incremento (nº de vehículos equivalentes)** | **Incremento (%)** |
| | | **Situación actual** | **Propuesta Plan Especial** | | |
| Avenida Astilleros | 1,2,3 y 4 | 5.627 | 13.963 | 8.337 | 60% |
| Calle ciudad de Vigo | 1,2 y 3 | 5.252 | 13.195 | 7.943 | 60% |
| Avenida del puerto | 1 | 2.869 | 9.805 | 6.936 | 71% |
| Avenida del Descubrimiento | 1 | 178 | 8.514 | 8.336 | 98% |
| Avenida Nuevo mundo | 1 | 178 | 851 | 674 | 79% |
| Avenida de la Bahía | 6 | 426 | 982 | 555 | 57% |
| Acceso zona franca desde el puente José León de Carranza | 7 | 535 | 791 | 256 | 32% |

**Equipo redactor**



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 220/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Tabla 65: Tráfico hora punta de vehículos generado por el puerto (vehículos/hora) – viales exteriores

| Tráfico vehículos por viales (vehículos equivalentes / hora) (viales exteriores) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vial** | **Áreas a las que da acceso el vial** | **Vehículos equivalentes /hora(puerto)** | | **Incremento (nº de vehículos equivalentes) (puerto)** | **Incremento (%)** |
| | | **Situación actual** | **Propuesta Plan Especial** | | |
| Avenida Astilleros | 1,2,3,4 | 763 | 1.899 | 1.136 | 60% |
| Calle ciudad de Vigo | 1,2 y 3 | 716 | 1.802 | 1.087 | 60% |
| Avenida del puerto | 1 | 339 | 1.286 | 947 | 74% |
| Avenida del Descubrimiento | 1 | 22 | 1.402 | 1.380 | 98% |
| Avenida Nuevo mundo* | 1 | 22 | 108 | 85 | 79% |
| Avenida de la Bahía | 6 | 54 | 124 | 70 | 57% |
| Acceso dársena de la zona franca desde el puente José León de Carranza | 7 | 58 | 89 | 31 | 34% |

* Se considera que pasaría un 10% del tráfico del Área 1 por la Avda Nuevo Mundo si bien se prevé que se desdoble la Av. del Descubrimiento y todo el tráfico del Área 1 pase por dicha avenida.

**Equipo redactor**

Se observa que con la propuesta del Plan Especial todos los viales aumentan el número de vehículos diarios, siendo las más afectadas las de acceso al Área 1, debido a la nueva incorporación de usos vinculados a la interacción puerto-ciudad de esta área, como son:

- La avenida del Puerto con un incremento de vehículos diarios del 71% y en la hora punta también de 74%.
- la avenida del Descubrimiento, con un incremento de vehículos diarios del 98 % y de 98% en la hora punta.
- la avenida del Nuevo mundo, con un incremento del 79% de vehículos diarios y también de 79% en la hora punta.

Aquí cabe resaltar que la incorporación de los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad suponen un incremento de la movilidad de la zona que tendrá como consecuencia la necesaria adecuación de los viales que le darán acceso. La avenida del Descubrimiento y la del Nuevo mundo están fuera de la zona de servicio por lo que se requerirá de una actuación conjunta entre APBC y Ayuntamiento para mejorar la capacidad de estos viales. Asimismo, la ejecución de la rotonda de acceso a este mismo ámbito se deberá convenir con Ayuntamiento ya que esta se encuentra en parte fuera de la zona de servicio.

Los volúmenes de tráfico de los viales exteriores que se indican corresponden únicamente a los generados en la zona de servicio portuario. Además, dado que no se dispone de los aforos de tráfico de los viales exteriores al puerto, no se puede calcular la saturación de los mismos, lo cual si se ha calculado para los viales interiores del puerto

De la misma forma se calcula el tráfico de los viales interiores principales del puerto, los cuales son de nueva ejecución (a excepción de la Av. Pascual Pery). En este caso, ha sido necesario la diferenciación de las actividades de algunas áreas (Área 1 y Área 4) dada la presencia de varias actividades en el área, para poder asignar de forma más realista los tráficos a los viales:

Tabla 66: Tráfico diario máximo de vehículos generado por el puerto (vehículos/día) – viales interiores

| Tráfico vehículos por viales (vehículos equivalentes / dia) (viales interiores principales) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vial** | **Áreas a las que da acceso el vial** | **Actividad a la que da acceso dentro del área** | **Vehículos equivalentes /día** | | **Incremento (nº de vehículos equivalentes)** |
| | | | **Situación actual** | **Propuesta Plan Especial** | |
| viales existentes | | | | | |
| Avenida Pascual Pery* | 1 | náutico-deportivo | 178 | - | - |
| nuevos viales | | | | | |
| vial estructurante Área 1** | 1 | náutico-deportivo e instalaciones | 0 | 8.514 | 8.514 |
| vial acceso muelles de cruceros (Área 1) | 1 | cruceros | 0 | 1.291 | 1.291 |
| vial nuevo acceso Área 2 y 3 | 2, 3 y 4 | Área 2, 3 y 4 (logística) | 0 | 3.070 | 3.070 |
| vial acceso Área 5 | 5 | Área 5 | 0 | 846 | 846 |

*En la Propuesta del Plan Especial se prevé la peatonalización de la Avenida Pascual Pery.

** Se asume como hipótesis más conservadora que todo el tráfico circularía por este vial (sin tener en cuenta viales secundarios).

**Equipo redactor**

Tabla 67: Tráfico hora punta de vehículos generado por el puerto (vehículos/hora) – viales interiores

| Tráfico vehículos por viales (vehículos equivalentes / hora) (viales interiores principales) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Vial** | **Áreas a las que da acceso el vial** | **Actividad a la que da acceso dentro del área** | **Vehículos equivalentes /hora** | | **Incremento (nº de vehículos equivalentes)** |
| | | | **Situación actual** | **Propuesta Plan Especial** | |
| viales existentes | | | | | |
| Avenida Pascual Pery* | 1 | náutico-deportivo | 22 | - | - |

Esborrany



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 221/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| nuevos viales | | | | | |
| vial estructurante área 1 | 1 | náutico-deportivo e instalaciones | 0 | 1.076 | 1.076 |
| vial acceso muelles de cruceros (área 1) | 1 | cruceros | 0 | 210 | 210 |
| vial nuevo acceso área 2 y 3 | 2, 3 y 4 | Área 2, 3 y 4 (logística) | 0 | 479 | 479 |
| vial acceso área 5 | 5 | Área 5 | 0 | 76 | 76 |

*En la Propuesta del Plan Especial se prevé la peatonalización de la Avenida Pascual Pery.

**Equipo redactor**

Por último, se estima la capacidad teórica de los viales del puerto. Para ello se utiliza el *Highway Capacity Manual*, obteniéndose una capacidad teórica mínima de 700 vehículos/carril/hora, considerando el caso más desfavorable.

**Tabla 68: Capacidad y saturación de los viales principales del puerto**

| Capacidad y Saturación (viales interiores principales) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Vial** | **Tráfico Propuesta Plan Especial (veh/hora)** | **Nº carriles** | **Capacidad nominal** | **Saturación (propuesta)** |
| viales existentes | | | | |
| Avenida Pascual Pery* | - | - | - | - |
| nuevos viales | | | | |
| vial estructurante área 1 | 1.076 | 2 | 1.400 | 77% |
| vial acceso muelles de cruceros (área 1) | 210 | 2 | 1.400 | 15% |
| vial nuevo acceso área 2 y 3 | 479 | 2 | 1.400 | 34% |
| vial acceso área 5 | 76 | 2 | 1.400 | 5% |

*En la Propuesta del Plan Especial se prevé la peatonalización de la Avenida Pascual Pery.

**Equipo redactor**

Según estos resultados, el vial estructurante tendría un nivel de servicio C, si bien puede ser aceptable ya que se han supuesto hipótesis muy conservadoras (máximo desarrollo del Plan Especial, mínima capacidad del a vía y sin tener en cuenta los viales interiores de la zona).

Además, tal como se ha comentado, no se ha tenido en cuenta el traspaso modal que se podrá producir cuando se ponga en marcha el tranvía. El resto de viales no presentan ningún problema con niveles de servicio A.

**Tabla 69 : Caracterización de los niveles de servicio**

| NIVELES DE SERVICIO | | |
|---|---|---|
| **Nivel de servicio** | **Definición** | **Grado de saturación (Intensidad/capacidad)** |
| A | Circulación fluida | Hasta 60% |
| B | Circulación estable. Ligeras demoras | 60 - 70% |
| C | Circulación estable. Demoras aceptables | 70 - 80% |
| D | Circulación próxima a la inestabilidad. Demoras tolerables. | 80 - 90% |
| E | Circulación inestable y congestionada. Demoras intolerables. | 90 - 100% |
| F | Circulación forzada. Congestión total. | > 100% |

**Fuente: Guía de nudos viarios. Ministerio de Fomento.**

En los planos 3 y 4 se muestran los viales y el grado de saturación.

## 6.1 REQUERIMENTOS DE APARCAMIENTOS

## 6.2 Aparcamientos para vehículos privados

### 6.2.1 Oferta de aparcamientos en la situación actual

Tal y como se ha expuesto en el apartado 5.1.2, en la actualidad las instalaciones del puerto cuentan con una oferta de aparcamiento en superficie de 2.322 plazas de turismos, que se distribuyen en áreas según la Tabla 58, que se repite a continuación.

**Tabla 70: Oferta actual de plazas de aparcamiento en el puerto**

| OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS DE TURISMOS | |
|---|---|
| **Área** | **Plazas** |
| Área 1 | 1.185 |
| Área 2 | 296 |
| Área 3 | 180 |
| Área 4 | 575 |
| Área 5 | 0 |
| Área 6 | 0 |
| Área 7 | 86 |
| **Total** | **2.322** |

**Fuente: Equipo redactor**

de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 222/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

### 6.2.2 Demanda de aparcamientos en la situación actual

En la siguiente tabla se muestra el número de vehículos privados calculados a partir de los viajes generados por los amarres y las instalaciones, en la situación actual y con la propuesta del PE[3].

**Tabla 71: Vehículos que circulan por la zona de servicio generados por los amarres y las instalaciones**

| VEHÍCULOS LIGEROS GENERADOS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Área | Situación actual | | | | Previsto Plan Especial | | | | incremento plazas |
| | amarres | instal. | tráfico | total | amarres | instal. | tráfico | total | |
| Área 1 | 165 | 852 | 701 | 1.718 | 165 | 7.732 | 878 | 8.776 | 7.057 |
| Área 2 | 0 | 26 | 0 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | -26 |
| Área 3 | 0 | 768 | 0 | 768 | 0 | 153 | 0 | 153 | -614 |
| Área 4 | 0 | 347 | 0 | 347 | 0 | 712 | 0 | 712 | 365 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 294 | 102 | 0 | 396 | 294 | 617 | 0 | 911 | 515 |
| Área 7 | 49 | 215 | 0 | 264 | 49 | 395 | 0 | 444 | 180 |
| **Total** | **508** | **2.309** | **701** | **3.519** | **508** | **9.610** | **878** | **10.996** | **7.477** |

**Fuente: Equipo redactor**

Para el correspondiente al tráfico comercial (pasajeros y mercancías) se asume que la zona de estacionamiento queda resuelta dentro de las terminales.

Para el cálculo de las plazas de aparcamiento necesarias se toman las siguientes hipótesis:

- La rotación de las plazas asociadas a las instalaciones con uso comercial[4] se asimila a 5 vehículos/plaza/día, de acuerdo con referencia a casos similares en zonas de aparcamiento en zona azul.
- Para los usos de equipamiento, oficina, almacén, residencial esta rotación se disminuye a 3 vehículos/plaza/día de acuerdo a casos similares en de aparcamiento de zona verde.
- En el caso del uso industrial, que en el ámbito de estudio se localiza solo en las instalaciones de reparación y mantenimiento de Navantia (Área 1), se estima que esta rotación es de 1,5.
- Para los amarres náutico-deportivos también se estima una rotación de 3 vehículos/plaza/día.

La siguiente tabla muestra la demanda de plazas de aparcamiento por área, en la situación actual y en la propuesta.

**Tabla 72: Demanda de plazas de aparcamiento de vehículos ligeros**

| DEMANDA DE PLAZAS APARCAMIENTO VEHICULOS LIGEROS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Área | Situación actual | | | | Previsto Plan Especial | | | | incremento plazas |
| | amarres | instal. | tráfico | total | amarres | instal. | tráfico | total | |
| Área 1 | 55 | 203 | 234 | 492 | 55 | 2.024 | 293 | 2.372 | 1.880 |
| Área 2 | 0 | 11 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | -11 |
| Área 3 | 0 | 223 | 0 | 223 | 0 | 344 | 0 | 344 | 121 |
| Área 4 | 0 | 302 | 0 | 302 | 0 | 475 | 0 | 475 | 173 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 98 | 34 | 0 | 132 | 98 | 206 | 0 | 304 | 172 |
| Área 7 | 16 | 72 | 0 | 88 | 16 | 132 | 0 | 148 | 60 |
| **Total** | **169** | **845** | **234** | **1.248** | **169** | **3.180** | **293** | **3.642** | **2.394** |

**Fuente: Equipo redactor**

En la Tabla 73 se muestra la comparativa entre la oferta de plazas actual y la demanda futura.

**Tabla 73: Comparativa plazas de aparcamiento actuales y las necesarias según la demanda futura**

| Comparativa oferta y demanda prevista PE | | | |
|---|---|---|---|
| Área | oferta actual | demanda prevista | diferencia |
| Área 1 | 1.185 | 2.372 | 1.187 |
| Área 2 | 296 | 0 | 296 |
| Área 3 | 180 | 344 | 164 |
| Área 4 | 575 | 475 | -100 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 304 | 304 |
| Área 7 | 86 | 148 | 62 |
| **Total** | **2.322** | **3.642** | **1.320** |

**Fuente: Equipo redactor**

De esta comparativa se observa de cada área:

- En el Área 1 será necesario incrementar substancialmente las plazas, ya que, con la propuesta del Plan Especial la demanda aumenta por la incorporación de usos vinculados con la interacción puerto-ciudad. Además, se ha de tener en cuenta que actualmente el área dispone de un aparcamiento en superficie (aparcamiento muelle

[3] Los vehículos privados incluyen turismos y motocicletas ya que el reparto modal disponible no diferencia entre ambos.

[4] Las denominaciones de los usos son las que se utilizan en movilidad según las ratios del *Decreto 344/2006, de 19 de septiembre 2006, de Regulación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada de la Generalitat de Cataluña.*

de documento en



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 223/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

Reina Sofia) que se suprime con la nueva ordenación, por tanto, estas plazas deberán resituarse en otro emplazamiento.

Para dar respuesta a esta demanda el Plan Especial prevé la construcción de un edificio de aparcamientos aprovechando la diferencia de cota entre pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofia. La oferta de plazas de este edificio junto a las plazas situadas en la calzada del resto de área servirá para atender la nueva demanda.

- En el caso del Área 2, las plazas actuales dan servicio al área 3, ya que la propia terminal ro-ro / ro-pax no requiere de aparcamientos fuera de la misma.
- En el Área 3 el aumento de edificabilidad de las instalaciones de pesca propuesto por el Plan Especial supone el aumento de demanda de aparcamiento de esta área, por lo que la oferta de esta área deberá complementarse.

  En este sentido, está previsto que entre en funcionamiento el nuevo acceso de la calle Astilleros que incorporará 277 nuevas plazas de aparcamiento.
- En las instalaciones de Navantia, se prevé un aumento de la demanda debido al aumento de edificabilidad previsto para estas instalaciones. El Plan Especial deberá garantizar estas nuevas plazas dentro del Área 4 para dar respuesta a este incremento de demanda.
- En el Área 5 no se prevé un requerimiento de plazas para vehículos ligeros. En la Nueva Terminal de Contenedores la mayoría de vehículos serán vehículos pesados que irán a llevar o recoger carga, y cuyo estacionamiento tendrá que estar resuelto dentro de la propia terminal. En todo caso, el Plan Especial deberá reservar un espacio de aparcamientos de vehículos ligeros para cubrir la posible demanda vinculada a los empleados que pueda tener la terminal.
- En el Área 6 existe en la situación actual un déficit de aparcamientos para dar respuesta a la demanda de plazas por los amarres del Club Viento de Levante. Esta demanda actualmente estaría resuelta en los aparcamientos en calzada en la Avenida de la Bahía, fuera del puerto.
- Finalmente, en el Área 7 se da un aumento de la demanda de plazas de aparcamiento debido al aumento de edificabilidad de las instalaciones de náutico-deportiva. Para dar respuesta a este incremento de demanda, el Plan Especial deberá complementar la oferta de plazas de aparcamiento.

## 6.3 Aparcamientos para carga y descarga

En el documento de Normas Urbanísticas de la Revisión del PGOU 2012 se establece la ratio de plazas de carga y descarga para el uso industrial:

*Los locales industriales del tipo III (cuando la superficie construida sea superior a 600 $m^2$ deberán contar obligatoriamente con una zona exclusiva de carga y descarga que podrá ser interior a la parcela o mancomunada con otras parcelas en espacio privado. La zona de carga y descarga tendrá capacidad para un camión por cada 600 $m^2$ de área de producción o almacenaje (Condiciones particulares del uso industrial Art. 3.4.8 Condiciones de Habitabilidad).*

Si aplicamos esta ratio (una plaza de camión por cada 600 $m^2$) en las áreas donde existe superficie con uso industrial y de almacén, se obtiene la siguiente demanda de plazas de aparcamientos de carga y descarga:

**Tabla 74: Cálculo de la demanda actual y prevista de aparcamientos de carga y descarga**

| Demanda actual y prevista PE de aparcamientos de carga y descarga | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Área | demanda situación actual | | | demanda prevista PE | | |
| | m2 uso almacén | m2 uso industrial | demanda plazas | m2 uso almacén | m2 uso industrial | demanda plazas |
| Área 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 2 | 0 | 348 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Área 3 | 12.689 | 0 | 21 | 26.742 | 0 | 45 |
| Área 4 | 11.783 | 29.243 | 68 | 0 | 74.490 | 124 |
| Área 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Área 7 | 3.202 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| **Total** | **27.674** | **29.591** | **95** | **26.742** | **74.490** | **169** |

**Fuente: Equipo redactor**

El Plan Especial deberá garantizar el cumplimiento de estas plazas mínimas para vehículos de carga y descarga.

## 6.4 Aparcamientos para bicicletas

En la Tabla 75 se muestra la aplicación de las ratios que establece el PGOU de Cádiz, para las plazas de aparcamiento de bicicletas (en la situación actual y en la propuesta). Para calcular estos requisitos se han seguido las siguientes hipótesis:

- Las Estaciones Marítimas se consideran como un intercambiador por lo que se aplica la ratio 5 plazas / intercambiador.
- Las instalaciones de las marinas náutico-deportivas se consideran equipamiento deportivo por lo que cada marina demanda de 5 plazas. Así mismo, se considera equipamiento deportivo la piscina de astilleros y el centro deportivo Juan Sebastián Elcano y el gimnasio situado en el antiguo almacén en el muelle Alfonso XIII.
- La ratio del uso industrial relación plazas con número de empleados (1 plaza /10 empleados). Para el siguiente cálculo se estima que los trabajadores de Navantia son

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 224/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

150 y que se mantendrán en un futuro. Para la zona de producción y logística se estima 50 empleados.

- En cuanto a las zonas con uso comercial (comercios y restauración), el PGOU establece que cada centro requerirá de 5 plazas. Se considera, en la situación actual, como centro comercial: la zona de ocio nocturno de la avenida Pascual Pery, la zona de comercialización vinculada a la actividad pesquera. En la situación prevista se añade a estos dos centros, dos centros comerciales en la explanada del muelle Reina Sofia.

**Tabla 75: Cálculo de la demanda actual y prevista de aparcamientos de bicicleta (ratios PGOU)**

| Demanda actual y prevista PE de aparcamientos de bicicletas | | |
|---|---|---|
| **Área** | **demanda situación actual** | **demanda prevista** |
| Área 1 | 79 | 708 |
| Área 2 | 9 | 0 |
| Área 3 | 7 | 112 |
| Área 4 | 15 | 20 |
| Área 5 | 0 | 0 |
| Área 6 | 10 | 10 |
| Área 7 | 5 | 10 |
| **Total** | **125** | **859** |

**Fuente: Equipo redactor**

# 7 REDES PROPUESTAS POR EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

## 7.1 Red viaria

### 7.1.1 Parámetros de planificación generales

La red básica para vehículos ha de ser continua y, en su caso, debe procurar la continuidad de los itinerarios existentes. Además, se debe asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad, siendo especialmente importante dar cobertura a los nodos de transporte colectivo y a los equipamientos comunitarios.

De acuerdo con lo establecido por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación** para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, la anchura mínima de las calles que se planifiquen e**n suelo urbanizable con la señalización correspondiente a zona 30 debe ser de 10 metros.**

Las calles planificadas como red básica en suelo urbanizable, así como de los **tramos de carretera definidos como tramos urbanos, la anchura mínima de las debe ser de 11 metros.**

En aquellas calles planificadas en **suelo urbanizable en las que discurra un itinerario de red ciclista, la vía deberá contar con una anchura adicional de 2 metros** siempre que coincida con una red básica para vehículos.

Asimismo, los nuevos viarios propuestos en el Plan Especial deberán cumplir con lo establecido en el DECRETO 293/2009, de 7 de julio, de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba **el Reglamento que regula las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía**.

### 7.1.2 Definición de la nueva red de vehículo privado

El Plan Especial del puerto de Cádiz incorpora modificaciones sobre la red viaria, concentradas mayormente en la explanada del muelle Reina Sofia. En este ámbito, se define un nuevo vial estructurante que ha de servir de acceso a los terrenos con usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

La sección prevista para este nuevo vial está compuesta por un carril por sentido con líneas de aparcamientos a ambos lados y las correspondientes aceras.

Se propone la limitación de la velocidad del tráfico rodado en la plataforma del Muelle Reina Sofia a un máximo de 30 km/h, donde se ubicarán los usos vinculados a la interacción Puerto-Ciudad, siendo compatible la circulación de vehículos motorizados y no motorizados (bicicletas, ...) por el viario previsto.

No se definen en el Plan Especial los viales secundarios ni la urbanización interior de las distintas parcelas edificables, ya que no se conoce el desarrollo que tendrá cada una de ellas según el correspondiente Estudio de detalle.

En cuanto a los aparcamientos, además de las plazas en superficie asociadas al viario, está prevista la creación de una pastilla edificable en la zona de contacto entre la explanada del muelle Reina Sofia y el paseo Almirante Pascual Pey destinada a aparcamientos que ha de absorber la diferencia de cota existente y con una planta sobre el nivel del paseo destinada a usos terciarios y comerciales.

La conexión de este nuevo vial estructurante con la red existente de la ciudad se realiza mediante una rotonda que conecta el ámbito con la avenida del Descubrimiento y la avenida nuevo mundo. El Plan Especial propone modificar la sección de la avenida Descubrimiento para dar entrada y salida al ámbito, dejando la avenida del Nuevo Mundo de un solo de sentido de salida como en la actualidad.

Cabe poner de manifiesto que, tanto la avenida del Descubrimiento como la del Nuevo mundo, no están dentro de la zona de servicio del puerto y por tanto tampoco están dentro del ámbito del Plan Especial. Aun así, se considera que esta intervención de ampliación de la sección de estos dos viales es necesaria para soportar los viajes generados en el interior del ámbito por los nuevos usos propuestos y por este motivo se incluyen en las propuestas del Plan Especial, aunque sea como

Este documento es copia auténtica electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 225/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

actuación exterior al ámbito. En todo caso, **estas intervenciones se tendrán que realizar de forma coordinada entre APBC y Ayuntamiento.**

Otro ámbito donde se realizan cambios en la movilidad actual es con la puesta en servicio del acceso a las áreas 2 y 3 desde la avenida Astilleros. La sección prevista en este acceso es de dos carriles por sentido hasta conectar con una rotonda a partir del cual se bifurca entre los accesos: a la zona pesquera (Área 3), a la terminal ro-pax (Área 2) y a la zona de actividades productivas de la calle Levante (Área 4).

En relación a la red viaria es en ámbito que acoge actividades productivas en la calle Levante, la propuesta del Plan Especial consiste en la definición de un nuevo vial que recorre el perímetro de a la pastilla edificable La sección propuesta es de un carril de un único sentido, con una acera para el acceso de los peatones a estas naves y una línea de aparcamiento.

Finalmente, para dar acceso a la Terminal de contenedores (Área 5) está previsto un vial de un carril por sentido.

Respecto al diseño y funcionamiento del resto de infraestructura viaria actual, el Plan Especial no contempla ninguna otra actuación.

Del estudio realizado sobre la saturación de los viales interiores del puerto, se deduce que el único vial que tiene niveles de servicio inferiores al A es el vial estructurante Área 1, en condiciones de máxima afluencia en el último desarrollo del Plan Especial, y condiciones conservadoras en cuanto a capacidad del vial. Sin embargo, según el nivel de servicio obtenido (C), la circulación es estable y las demoras son aceptables.

El resto de viales tal como se han previsto y descrito en los párrafos anteriores, tendrán grados de saturación muy bajos y con nivel de servicio A, es decir, con circulación fluida. Cabe recordar que los cálculos realizados en el presente estudio son aproximaciones teóricas. Por tratarse de **episodios muy exigentes y que presentan equilibrios muy frágiles,** lo más adecuado sería llevar a cabo un estudio de simulación del tráfico de este vial durante la punta estimada de operaciones de desembarque para analizar en detalle el comportamiento de toda la infraestructura de salida de los muelles y valorar el impacto real de los crecimientos previstos sobre los viales y los enlaces.

## 7.2 Red de transporte público

### 7.2.1 Parámetros de planificación generales

La red de itinerario para transporte colectivo de superficie, urbano e interurbano, debe procurar la continuidad de los itinerarios existentes. Además, se debe asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad.

Las paradas de las líneas de transporte público se deben ubicar de forma coordinada con los itinerarios para peatones y bicicletas y se recomienda ubicarlas a una distancia de acceso inferior a los 750 metros.

En aquellas vías en las que se registra un tráfico elevado de vehículos se recomienda disponer un carril específico para autobuses (y taxis). Se puede tomar como referencia la medida de 20 circulaciones de autobuses en hora punta o 120 circulaciones diarias.

### 7.2.2 Definición de la nueva red de transporte público

Tal y como se ha explicado en el apartado 5.2.Red de transporte público, actualmente hay varias líneas regulares de autobús urbano que conectan el puerto con el resto de ciudad.

Teniendo en cuenta la propuesta de incorporación de nuevos usos vinculados a la interacción puerto ciudad en el muelle Reina Sofia, se recomienda prolongar alguna de estas líneas existentes a ese ámbito, incorporado paradas en el mismo que permitan el acceso al ámbito en transporte público.

Asimismo, la Propuesta del Plan Especial contempla una reserva de espacio para la prolongación de la línea de tranvía que partiría de la plaza Sevilla y recorrería paralelo a la actual valla de la zona de servicio en el muelle Ciudad para girar hasta situarse paralelo a los muelles Alfonso XII y Reina Sofia.

La entrada en funcionamiento de esta línea de tranvía mejorará la conexión del ámbito con el área metropolitana de Cádiz y aliviaría la previsible presión sobre la red viaria, en particular el vial estructurante del Área 1.

## 7.3 Itinerarios para peatones

### 7.3.1 Parámetros de planificación generales

Se debe dar prioridad a la red de itinerarios para peatones sobre el resto de modos de transportes. Ésta ha de ser continua y garantizar la asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad, siendo especialmente importante dar cobertura a los nodos de transporte colectivo, los equipamientos comunitarios, las instalaciones recreativas y deportivas, los espacios libres con gran afluencia de gente y grandes zonas de actividad económica.

Los itinerarios para peatones deben tener un trazado directo, que dé respuesta al itinerario natural de paso. Este factor se debe tener presente especialmente en los cruces. Asimismo, los pasos para peatones se deben colocar cercanos a las intersecciones y deben contar con la correcta señalización, así como badén para personas con movilidad reducida.

Por otro lado, todos los itinerarios para peatones deben estar adaptados de acuerdo con las normas de accesibilidad urbanísticas establecidas, de manera que garanticen la accesibilidad universal a todos los equipamientos y edificaciones del ámbito del puerto. En concreto, los criterios de

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 226/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

accesibilidad a aplicar son los recogidos por la Orden VIV/561/2010 del Ministerio de Vivienda. Los requerimientos básicos que se deben cumplir son los siguientes:

- Para que el itinerario se accesible, en todo su desarrollo deberá tener una anchura libre de paso no inferior a 1,8 metros, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de su modo de transporte.
- No se presentarán escalones aislados o resaltes.
- El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.
- Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia.
- La pendiente transversal máxima será del 2%.
- La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- Los tramos de escaleras tendrán como mínimo 3 escalones, como máximo 12 y contarán con una anchura mínima de paso de 1,2 metros.
- Dispondrá de una correcta señalización e iluminación.

### 7.3.2 Definición de la nueva red de peatones

Para la urbanización de los espacios libres, se distingue tres zonas: la zona peatonal pavimentada (plazas y paseos), la zona peatonal compatible el tráfico rodado y aparcamiento, y finalmente las zonas ajardinadas. Se prevé que los espacios libres se priorice el peatón frente al tráfico rodado con una plataforma única a la misma cota, en la que la diferenciación de los viales se hace mediante los elementos de señalización y mobiliario urbano. Para ello el pavimento a utilizar en estas dos zonas será similar, modificando en cada caso la base para que se adecue al uso.

## 7.4 Itinerarios para bicicletas

### 7.4.1 Parámetros de planificación generales

La red de itinerario para bicicletas debe procurar la continuidad de los itinerarios existentes, formando una red y preferentemente contar con una infraestructura segregada del tráfico motorizado.

En caso de calles de zona 30, como los nuevos viales en la explanada del muelle Reina Sofia, se pueden prever itinerarios para bicicletas en cohabitación con el resto de vehículos. Además, se debe asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad.

Los nuevos itinerarios para bicicletas no pueden superar el 5% de pendiente máxima, y sólo en casos excepcionales se puede llegar al 8%.

En cuanto a los aparcamientos de bicicletas, se recoge a continuación los criterios establecidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB):

- *Ser sólidos como para evitar robos tanto de la bicicleta como del propio aparcamiento*
- *Tener un tamaño mínimo de seis plazas cada uno.*
- *Permitir el apoyo y atado del cuadro de la bicicleta.*
- *Ser polivalentes, de forma que puedan albergar todo tipo de bicicletas y tamaños, así como para todo tipo de candados y cadenas.*
- *Estar señalizados como aparcamientos de bicicletas de forma que se identifiquen fácilmente.*
- *En los lugares en los que sea preciso, podrán instalarse aparcamientos de tipo consigna. Preferentemente se instalarán en el interior de la edificación o de la parcela, disponiendo de un mecanismo de vigilancia. En el caso de edificios públicos deberá justificarse su no instalación interior.*
- *Deberán instalarse obligatoriamente en el interior de los aparcamientos públicos, en zona vigilada.*

### 7.4.2 Definición de la nueva red ciclable

Actualmente y a nivel global, la red ciclista actual en el entorno del puerto dispone de un itinerario continuo que garantiza la conectividad de prácticamente los equipamientos en condiciones seguras y cómodas. Los carriles bici actuales que se definen en el apartado 5.3.2, se encuentran mayormente fuera de la zona de servicio del puerto, junto a los viales circundantes como son los carriles bici de las avenidas del Descubrimiento, Astilleros, de la Bahía. Asimismo, también existen carriles bici en el interior de la zona de servicio como los de la Avenida Pascual Pery, o recién inaugurado de la explanada muelle ciudad.

Con la incorporación de la zona 30 en la explanada reina muelle Reina Sofia se ampliará sustancialmente el ámbito ciclable del puerto.

# 8 CONCLUSIONES

A continuación, se exponen las principales conclusiones que se obtienen del estudio realizado:

**Movilidad generada – situación actual**

- En total, se estima que el puerto actual genera 40.050 viajes/día, de los cuales:
  - El tráfico de pasajeros genera 24.622 viajes/día, que incluye 20.473 de cruceros, 483 de líneas regulares y 3.666 de tráfico de bahía.
  - El tráfico de mercancías genera 483 viajes/día.

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES



| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 227/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

  - Las instalaciones náutico-deportivas generan 2.658 viajes/día.
  - Las instalaciones actuales generan 12.074 viajes/día.
- El reparto modal de los viajes generados en el puerto (excluido tráfico de mercancías) es el siguiente:
  - A pie: 45,07%
  - Autocar excursión: 16,78%
  - Vehículo privado: 14,23%
  - Bus turístico: 9,51%
  - Transporte público – autobús: 7,64%
  - Transporte público. otros (ff.cc., taxis…): 6,74%
  - Bicicleta: 0,03%
- En cuanto a la hora punta, el total del puerto genera 5.169 viajes/hora, de los cuales la mayor parte se dan en el Área 1 principalmente por el tráfico de cruceros y en menor medida, el tráfico de Bahía.

**Movilidad generada – Propuesta Plan Especial**

- En la situación futura, con la ejecución de máximo desarrollo del Plan Especial, se prevé un crecimiento de la movilidad generada hasta 87.241 viajes/día, lo que supone un incremento de 47.191 viajes/día, según la siguiente distribución:
  - El tráfico de pasajeros genera 27.518 viajes/día, que incluye 22.320 de cruceros, 605 de líneas regulares y 4.593 de tráfico de bahía.
  - El tráfico de mercancías genera 979 viajes/día.
  - Las instalaciones náutico-deportivas generan 2.658 viajes/día.
  - Las instalaciones previstas generan 56.086 viajes/día.
- Como se observa el incremento más destacado se genera por las instalaciones debido al aumento de edificabilidad concentrado en el Área 1, que ascienden a 68.202 viajes/día.
- El reparto modal en la situación futura queda de la siguiente manera:
  - A pie: 48,87%
  - Vehículo privado: 21,53%
  - Transporte público – autobús: 11,91%
  - Autocar excursión: 8,35%
  - Bus turístico: 4,73%
  - Transporte público. otros (ff.cc., taxis…): 4,57%
  - Bicicleta: 0,04%
- La hora punta en la situación futura asciende a 11.989 viajes/hora, sigue siendo el Área 1 la que genera mayor movilidad, con 9.414 viajes/hora dado que concentra el tráfico de cruceros y los nuevos usos de interacción puerto-ciudad.

**Impacto de la movilidad sobre los viales**

- El desarrollo del Plan Especial generará importantes incrementos de tráfico en los accesos al Área 1, respecto la situación actual, en particular, en la Avda. del Puerto con un incremento del 74% en veh/hora, la Avda. del Descubrimiento con un incremento del 98% y Avda. del Nuevo Mundo con un incremento del 79%. Dado que no se dispone de aforos en dichas avenidas, no es posible calcular la saturación de los viales.
- Estos episodios de máxima afluencia se producirán principalmente cuando coincidan varios cruceros (desembarque), y además con la hora punta de la mañana de acceso a las instalaciones de uso interacción puerto-ciudad del Área 1.
- El Plan Especial prevé el desdoblamiento de la Avda. del Descubrimiento para poder absorber la demanda de movilidad generada por las nuevas instalaciones en el Área 1. En todo caso, deberá realizarse estudios específicos de tráfico y movilidad para adecuar la sección del nuevo vial al tráfico previsto.
- Asimismo, el Plan Especial prevé la ejecución de varios viales en la zona de servicio portuaria, para dar servicio a las nuevas instalaciones puerto-ciudad del área 1, del muelle de cruceros, también del Área 1, de acceso a las áreas 2 y 3, y de acceso al área 5 (nueva terminal de contenedores).
- La saturación obtenida es crítica únicamente en el vial estructurante con un 77%, es decir, nivel de servicio C, si bien puede ser aceptable ya que se han supuesto hipótesis conservadoras (máximo desarrollo del Plan Especial, mínima capacidad de la vía y no consideración de los viales secundarios de la zona).
- El resto de viales interiores no presentan ningún problema, con niveles de servicio A.
- En todo caso, dadas las limitaciones del entorno en cuanto a la mejora de la capacidad del sistema viario, se recomienda potenciar el uso de modos de transporte alternativos al vehículo privado (a pie, bicicleta y transporte público). En particular, la llegada del tranvía al área 1 permitirá disminuir la presión del tráfico sobre los viales.

**Aparcamientos para vehículos privados**

- Se considera que el puerto de Cádiz debería contar con una oferta de aparcamiento de 3.642 plazas de vehículo privado para cubrir la demanda prevista en el Plan Especial de manera satisfactoria.
- Actualmente el puerto dispone de una oferta de 2.322 plazas, con lo que la diferencia entre oferta y demanda futura con los desarrollos del Plan Especial, es de 1.320 plazas.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 228/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

- La mayor demanda de plazas se da en el Área 1, donde está previsto la construcción de un nuevo aparcamiento aprovechando la diferencia de cota entre Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofía.
- La demanda en las otras áreas se deberá atender con nuevos aparcamientos en superficie.

Es copia auténtica de documento electrónico



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 229/244 |
|---|---|---|---|
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |

# 9 PLANOS ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

Es copia auténtica de documento electrónico

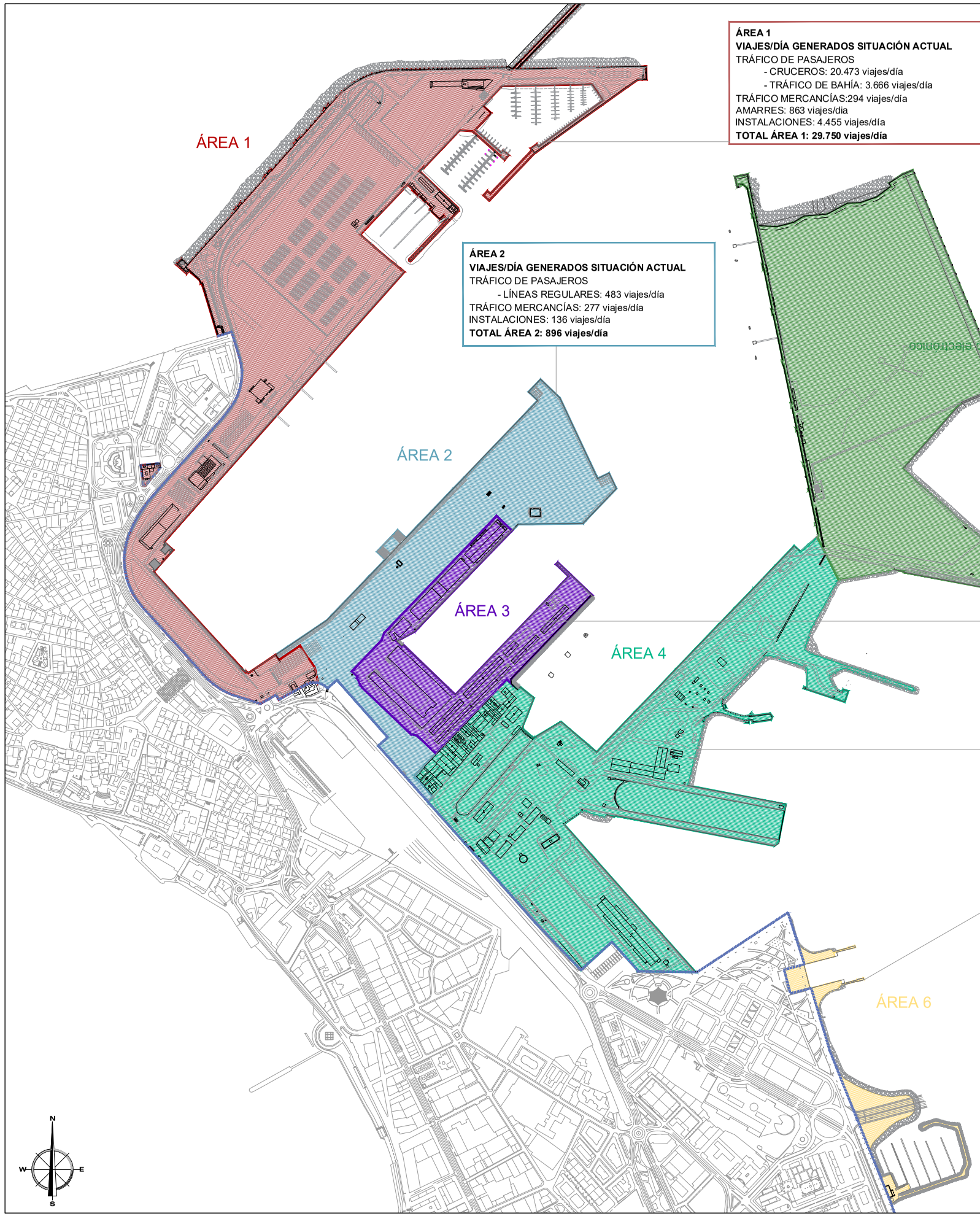


APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES





| | | | |
|---|---|---|---|
| FIRMADO POR | CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ | 05/05/2022 | PÁGINA 230/244 |
| VERIFICACIÓN | Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN | https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma | |




**ÁREA 1**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
TRÁFICO DE PASAJEROS
- CRUCEROS: 20.473 viajes/día
- TRÁFICO DE BAHÍA: 3.666 viajes/día

TRÁFICO MERCANCÍAS:294 viajes/día
AMARRES: 863 viajes/dia
INSTALACIONES: 4.455 viajes/día
**TOTAL ÁREA 1: 29.750 viajes/día**

**ÁREA 2**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
TRÁFICO DE PASAJEROS
- LÍNEAS REGULARES: 483 viajes/día

TRÁFICO MERCANCÍAS: 277 viajes/día
INSTALACIONES: 136 viajes/día
**TOTAL ÁREA 2: 896 viajes/día**

**ÁREA 5**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
TOTAL ÁREA 5: 0*
*actualmente se están finalizando las obras de la explanada que ha de acoger la nueva terminal de contenedores, por lo que no se contabilizan viajes en la situación actual.

Es copia auténtica de documento electrónico

**ÁREA 3**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
INSTALACIONES: 4.014 viajes/día
**TOTAL ÁREA 3: 4.014 viajes/día**

**ÁREA 4**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
INSTALACIONES: 1.816 viajes/día
**TOTAL ÁREA 4: 1.816 viajes/día**

**ÁREA 6**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
AMARRES: 1.538 viajes/día
INSTALACIONES: 531 viajes/día
**TOTAL ÁREA 6: 2.068 viajes/día**

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
TRÁFICO DE PASAJEROS:
- -CRUCERO: 20.473 viajes/día
- -LÍNEAS REGULARES: 483 viajes/día
- -TRÁFICO DE BAHÍA: 3.666 viajes/día

TRÁFICO DE MERCANCÍAS: 696 viajes/día
AMARRES: 2.658 viajes/día
INSTALACIONES: 12.074 viajes/día
**TOTAL: 40.050 viajes/día**
* incluye los viajes generados en el área 7 (ver plano 1 hoja 2 de 2)

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

**UTE:**
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

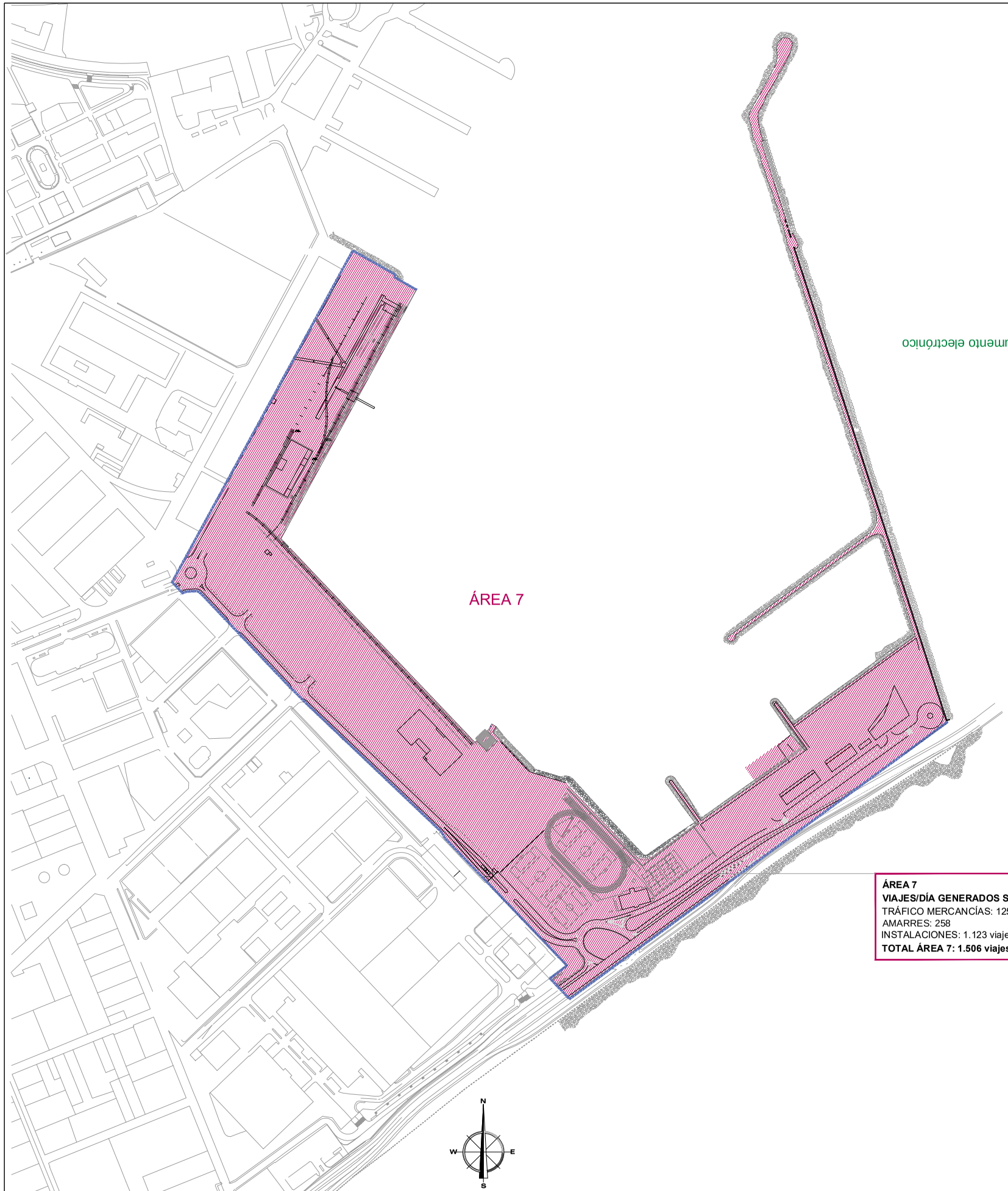
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIAJES GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 01 |
| ESCALA: 1:10.000 | HOJA 1 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
05/05/2022 PÁGINA 231/244
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma






Es copia auténtica de documento electrónico

**ÁREA 7**
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
TRÁFICO MERCANCÍAS: 125 viajes/día
AMARRES: 258
INSTALACIONES: 1.123 viajes/día
**TOTAL ÁREA 7: 1.506 viajes/día**

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**VIAJES/DÍA GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL**
TRÁFICO DE PASAJEROS:
-CRUCERO: 20.473 viajes/día
-LÍNEAS REGULARES: 483 viajes/día
-TRÁFICO DE BAHÍA: 3.666 viajes/día
TRÁFICO DE MERCANCÍAS: 696 viajes/día
AMARRES: 2.658 viajes/día
INSTALACIONES: 12.074 viajes/día
**TOTAL: 40.050 viajes/día**
* incluye los viajes generados del resto de áreas (ver plano 1 hoja 1 de 2)

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

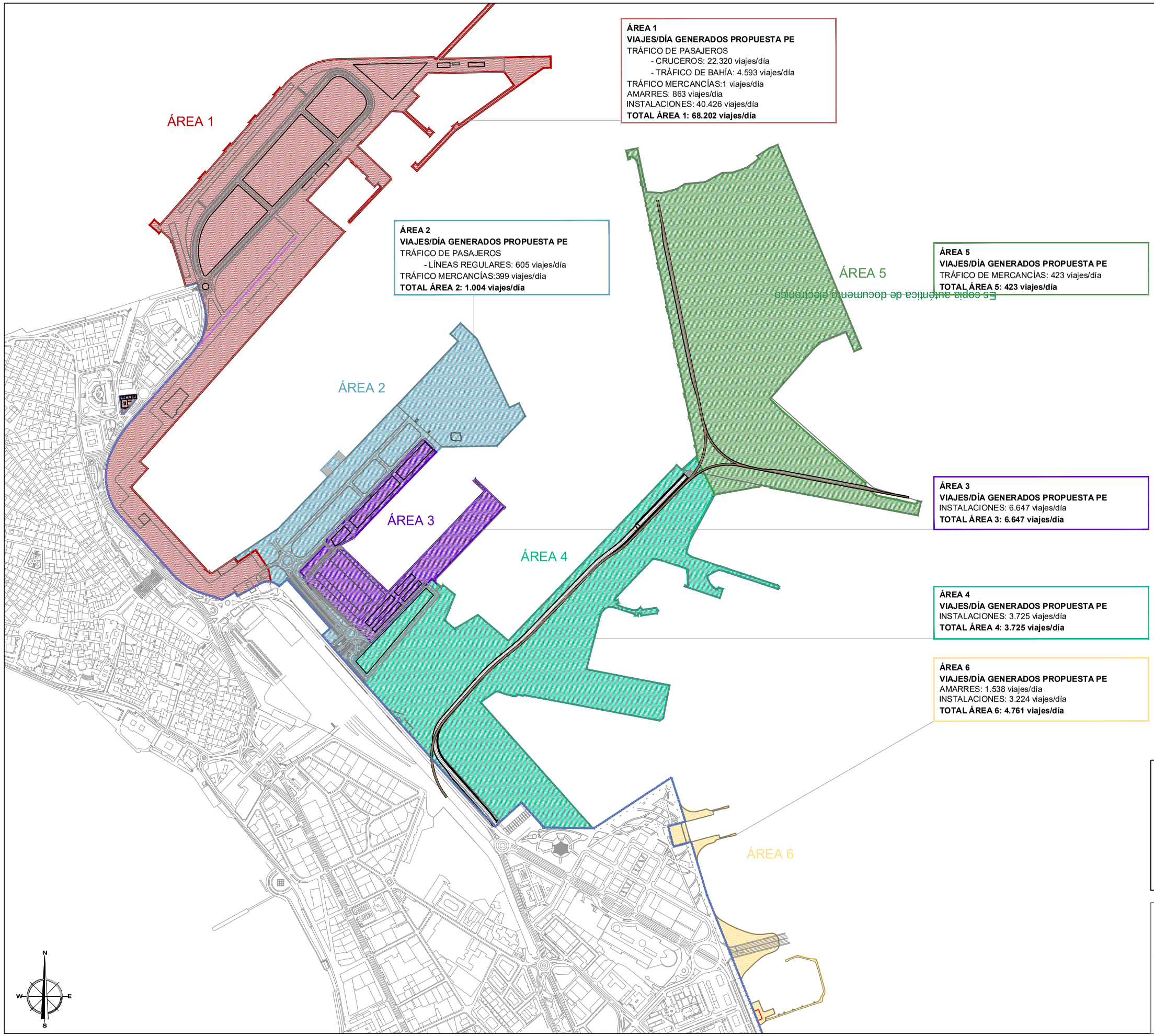
UTE:
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIAJES GENERADOS SITUACIÓN ACTUAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 01 |
| ESCALA | HOJA |
| 1:5.000 | 2 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 232/244




**ÁREA 1**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
TRÁFICO DE PASAJEROS
- CRUCEROS: 22.320 viajes/día
- TRÁFICO DE BAHÍA: 4.593 viajes/día

TRÁFICO MERCANCÍAS:1 viajes/día
AMARRES: 863 viajes/día
INSTALACIONES: 40.426 viajes/día
**TOTAL ÁREA 1: 68.202 viajes/día**

**ÁREA 2**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
TRÁFICO DE PASAJEROS
- LÍNEAS REGULARES: 605 viajes/día

TRÁFICO MERCANCÍAS:399 viajes/día
**TOTAL ÁREA 2: 1.004 viajes/día**

**ÁREA 5**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
TRÁFICO DE MERCANCÍAS: 423 viajes/día
**TOTAL ÁREA 5: 423 viajes/día**

**ÁREA 3**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
INSTALACIONES: 6.647 viajes/día
**TOTAL ÁREA 3: 6.647 viajes/día**

**ÁREA 4**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
INSTALACIONES: 3.725 viajes/día
**TOTAL ÁREA 4: 3.725 viajes/día**

**ÁREA 6**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
AMARRES: 1.538 viajes/día
INSTALACIONES: 3.224 viajes/día
**TOTAL ÁREA 6: 4.761 viajes/día**

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PLAN ESPECIAL**
TRÁFICO DE PASAJEROS:
- -CRUCERO: 22.320 viajes/día
- -LÍNEAS REGULARES: 605 viajes/día
- -TRÁFICO DE BAHÍA: 4.593 viajes/día

TRÁFICO DE MERCANCÍAS: 979 viajes/día
AMARRES: 2.658 viajes/día
INSTALACIONES: 56.086 viajes/día
**TOTAL: 87.241 viajes/día**
* incluye los viajes generados en el área 7 (ver plano 1 hoja 2 de 2)

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

**UTE:**
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

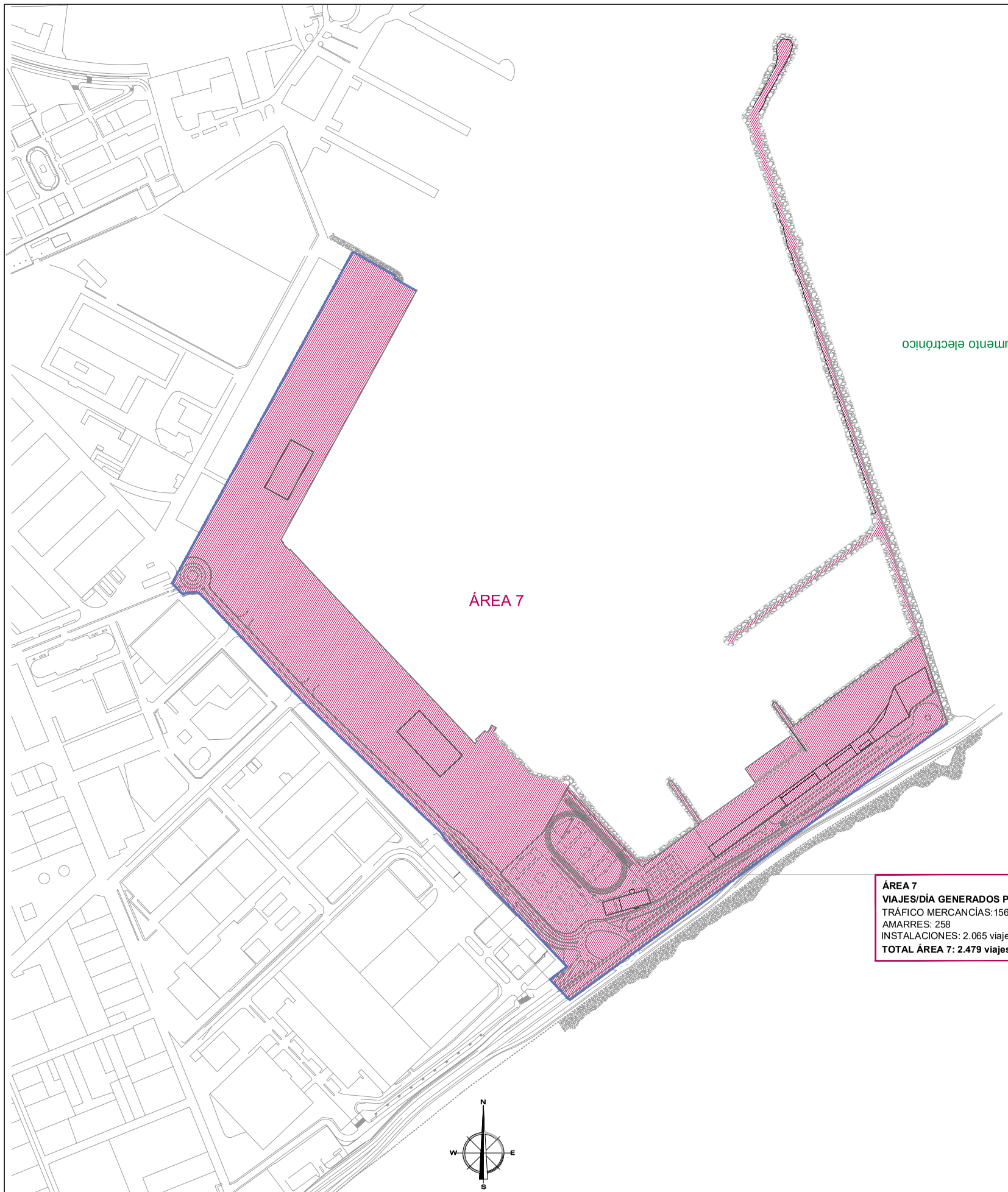
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIAJES GENERADOS PROPUESTA PLAN ESPECIAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 02 |
| ESCALA: 1:10.000 | HOJA 1 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
05/05/2022 PÁGINA 233/244
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma




Es copia auténtica de documento electrónico

**ÁREA 7**
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PE**
TRÁFICO MERCANCÍAS:156 viajes/día
AMARRES: 258
INSTALACIONES: 2.065 viajes/día
**TOTAL ÁREA 7: 2.479 viajes/día**

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**VIAJES/DÍA GENERADOS PROPUESTA PLAN ESPECIAL**
TRÁFICO DE PASAJEROS:
-CRUCERO: 22.320 viajes/día
-LÍNEAS REGULARES: 605 viajes/día
-TRÁFICO DE BAHÍA: 4.593 viajes/día
TRÁFICO DE MERCANCÍAS: 979 viajes/día
AMARRES: 2.658 viajes/día
INSTALACIONES: 56.086 viajes/día
**TOTAL: 87.241 viajes/día**
* incluye los viajes generados del resto de áreas (ver plano 1 hoja 1 de 2)

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

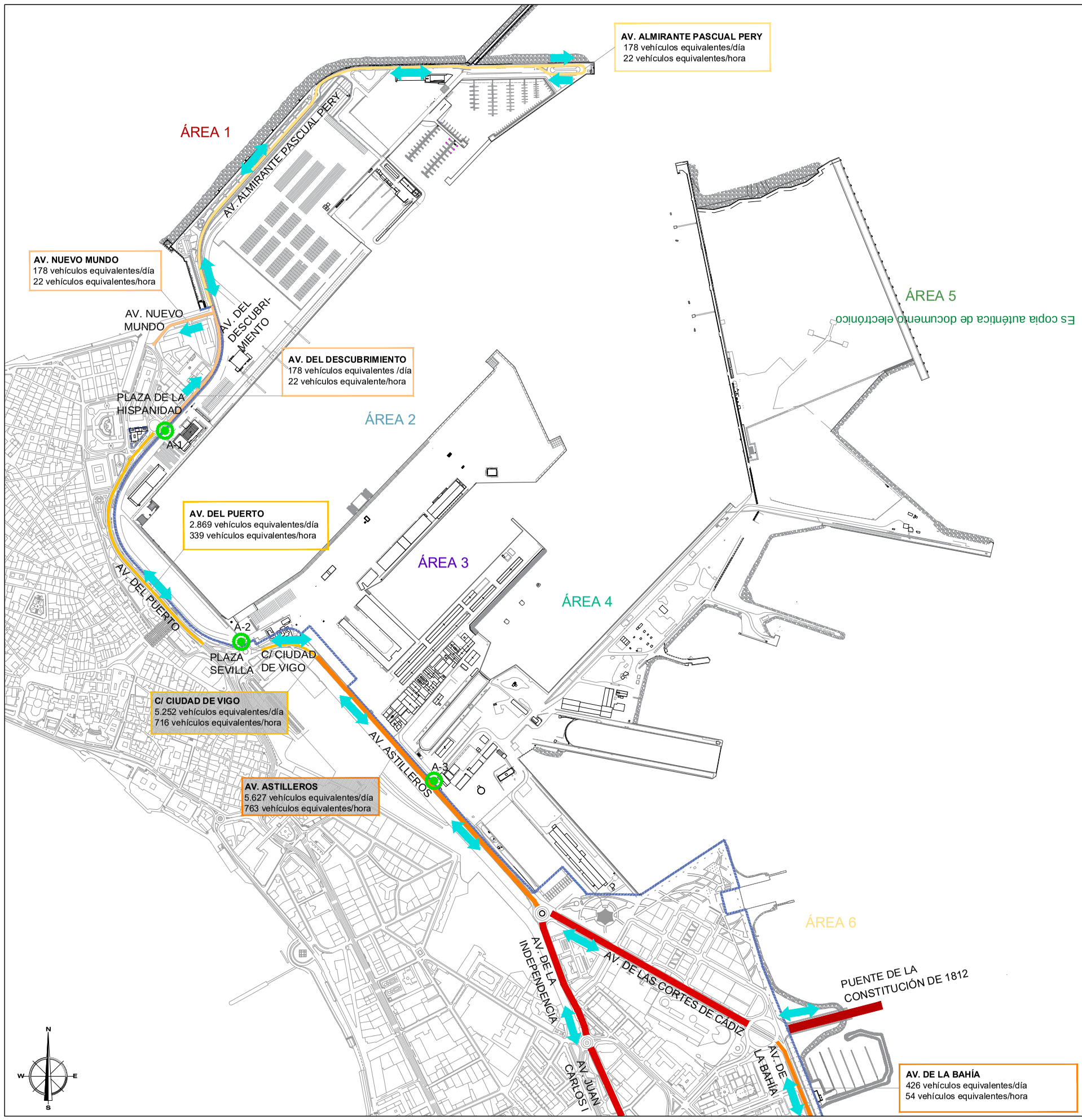
**UTE:**
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIAJES GENERADOS PROPUESTA PLAN ESPECIAL

FECHA: MARZO 2022
PLANO: 02
ESCALA: 1:5.000
HOJA: 2 de 2

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN PK2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 234/244




Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**LEYENDA**

- VÍA DE DOBLE SENTIDO
- VÍA DE SENTIDO ÚNICO
- A-1 ACCESO CONTROLADO A LA ZONA DE SERVICIO

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

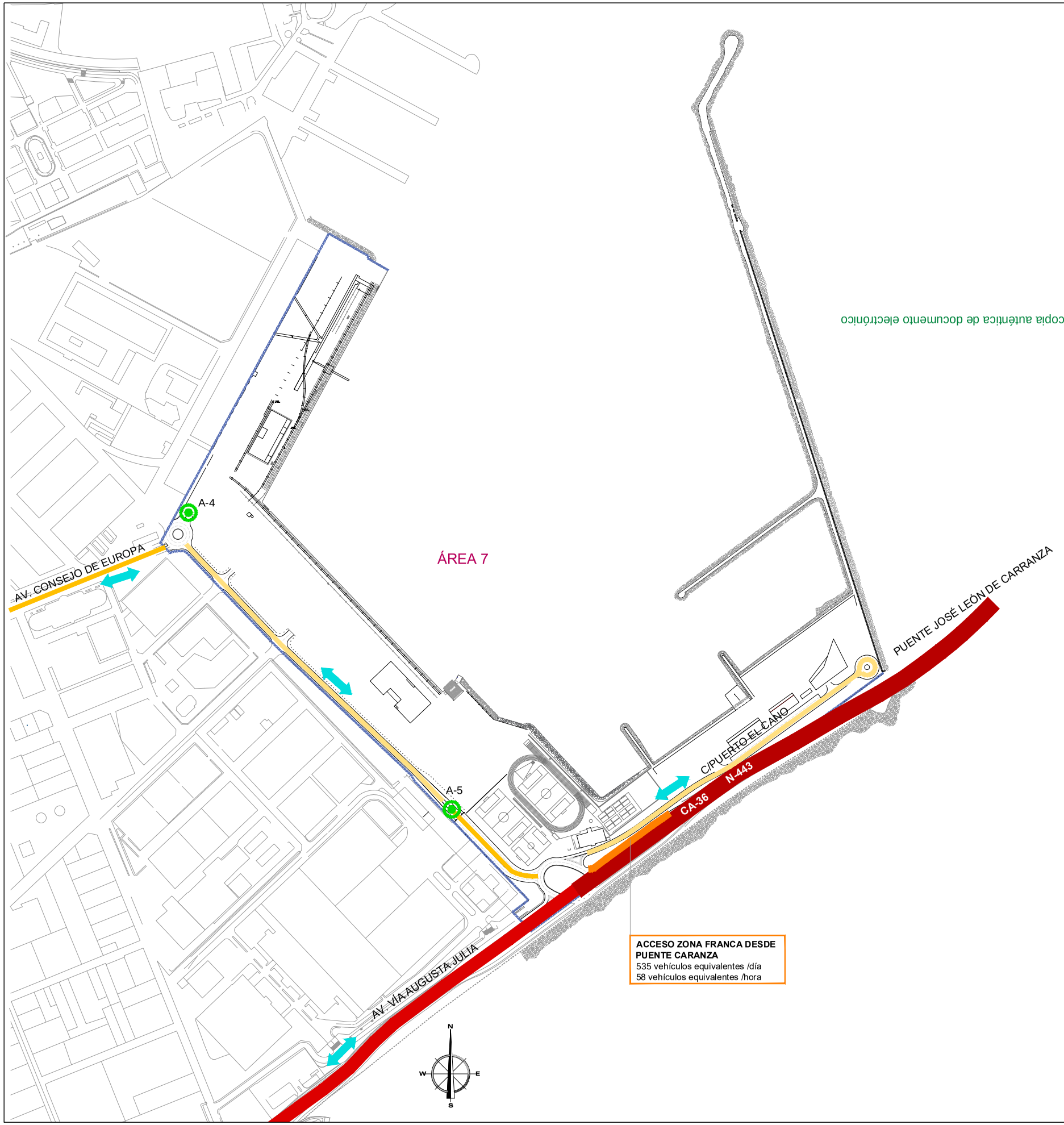
**UTE:**
ANTONIO GONZALEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIALES PRINCIPALES Y ACCESOS A LA ZONA DE SERVICIO
SITUACIÓN ACTUAL

FECHA: MARZO 2022
PLANO: 03
ESCALA: 1:10.000
HOJA: 1 de 2

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN PK2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma




**ACCESO ZONA FRANCA DESDE PUENTE CARANZA**
535 vehículos equivalentes /día
58 vehículos equivalentes /hora

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**LEYENDA**
- VÍA DE DOBLE SENTIDO
- VÍA DE SENTIDO ÚNICO
- A-5 ACCESO CONTROLADO A LA ZONA DE SERVICIO

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

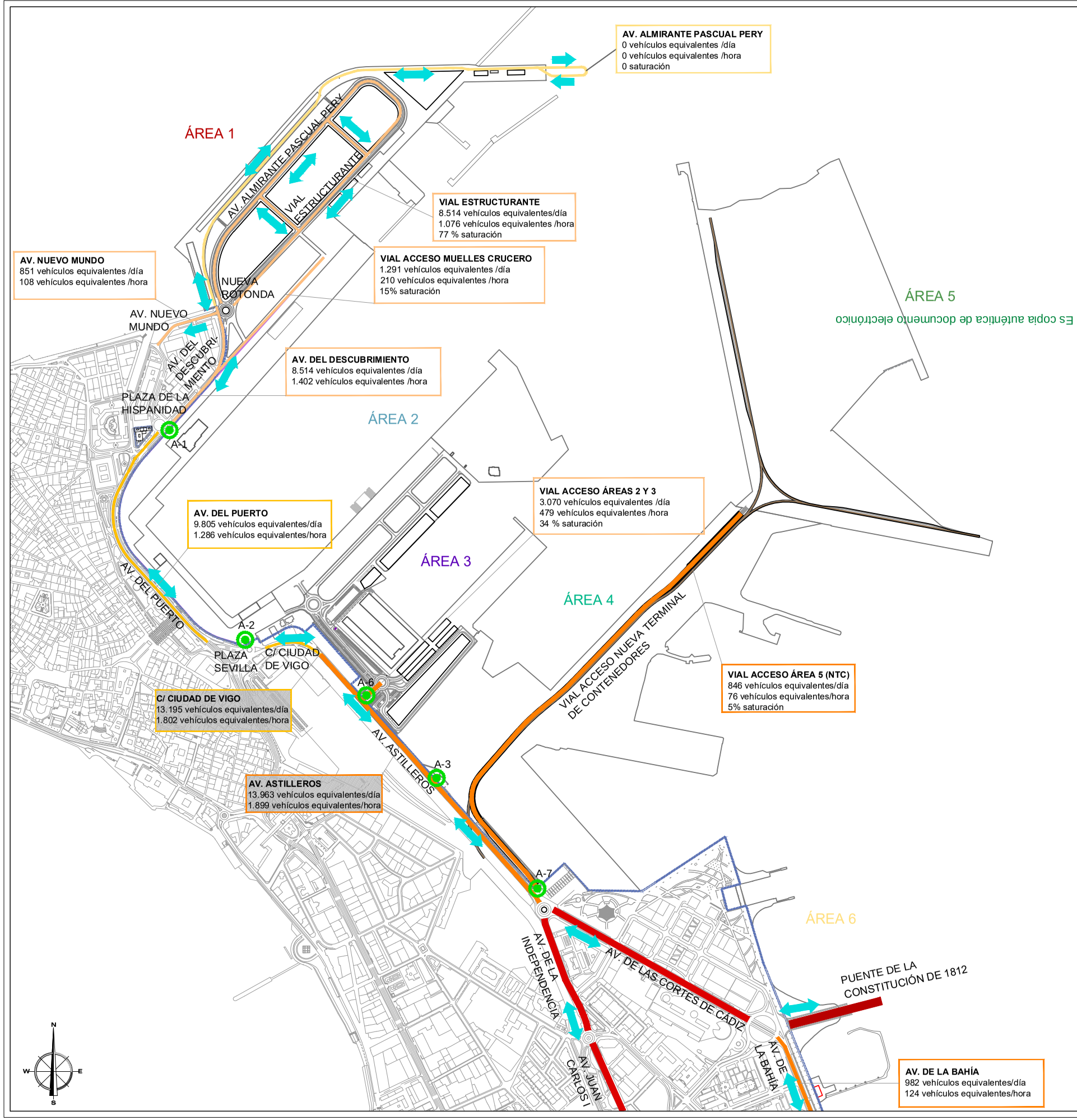
UTE:
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIALES PRINCIPALES Y ACCESOS A LA ZONA DE SERVICIO
SITUACIÓN ACTUAL

FECHA: MARZO 2022
PLANO: 03
ESCALA: 1:5.000
HOJA: 2 de 2

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 236/244




APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**LEYENDA**

- VÍA DE DOBLE SENTIDO
- VÍA DE SENTIDO ÚNICO
- A-1 ACCESO CONTROLADO A LA ZONA DE SERVICIO

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

UTE:
ANTONIO GONZALEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

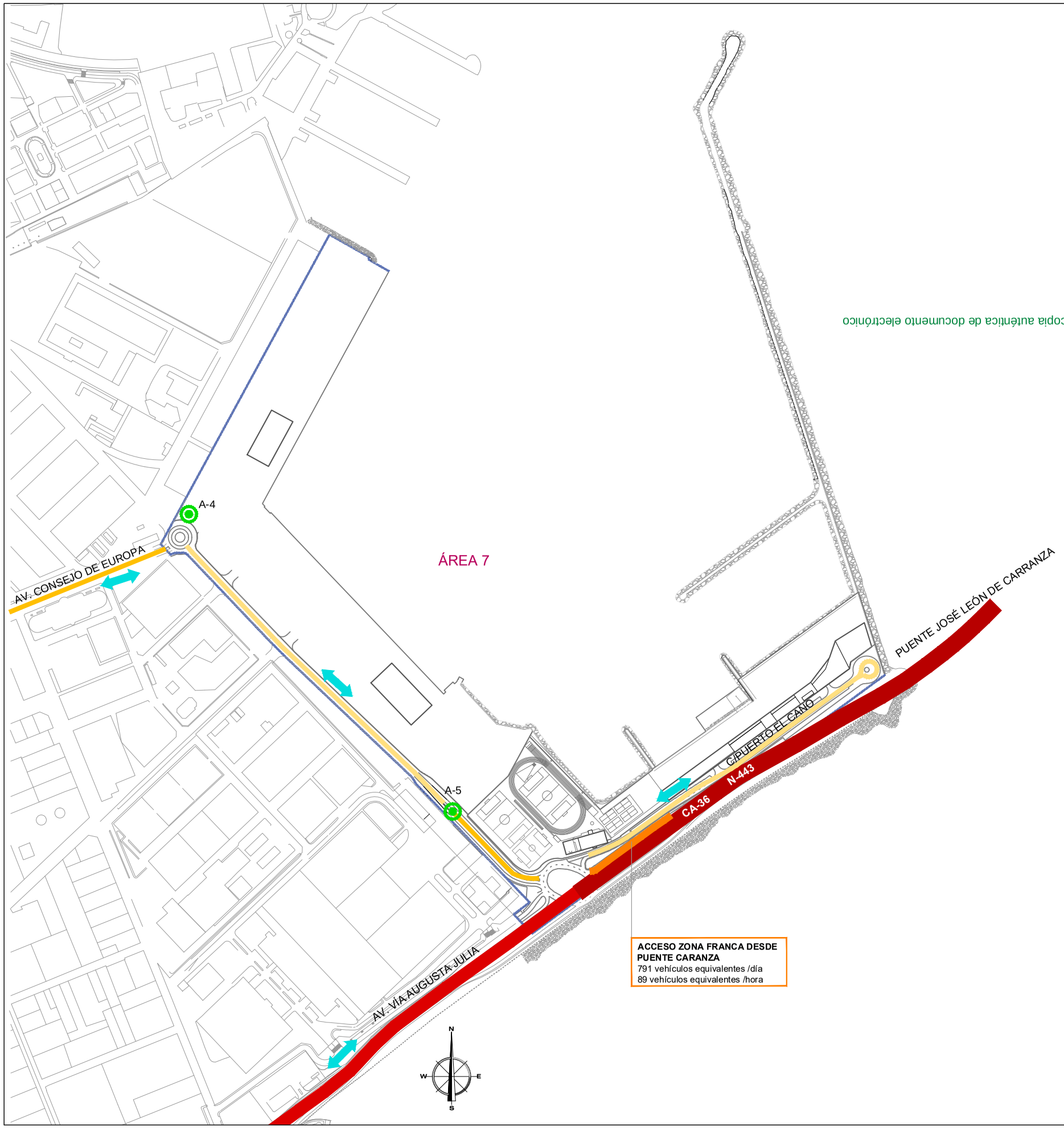
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIALES PRINCIPALES Y ACCESOS A LA ZONA DE SERVICIO
PROPUESTA PLAN ESPECIAL

FECHA: MARZO 2022
PLANO: 04
ESCALA: 1:10.000
HOJA: 1 de 2

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN PK2jmDIMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

Es copia auténtica de documento electrónico




**ACCESO ZONA FRANCA DESDE PUENTE CARANZA**
791 vehículos equivalentes /día
89 vehículos equivalentes /hora

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**LEYENDA**
- VÍA DE DOBLE SENTIDO
- VÍA DE SENTIDO ÚNICO
- A-5 ACCESO CONTROLADO A LA ZONA DE SERVICIO

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

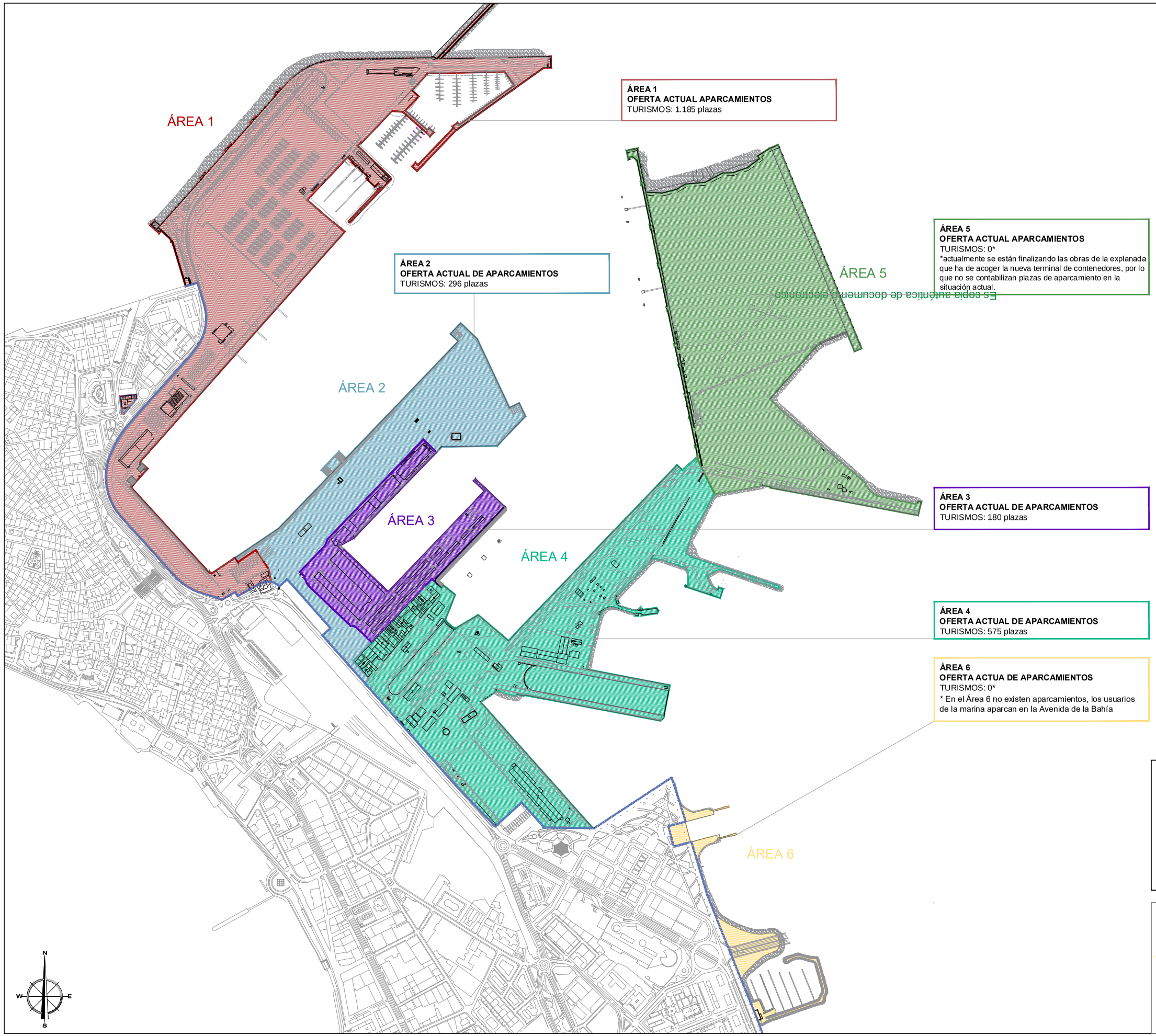
UTE:
ANTONIO GONZALEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

VIALES PRINCIPALES Y ACCESOS A LA ZONA DE SERVICIO
PROPUESTA PLAN ESPECIAL

FECHA: MARZO 2022
PLANO: 04
ESCALA: 1:5.000
HOJA: 2 de 2

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
05/05/2022
PÁGINA 238/244
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma




**ÁREA 1**
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 1.185 plazas

**ÁREA 2**
**OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 296 plazas

**ÁREA 5**
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 0*
*actualmente se están finalizando las obras de la explanada que ha de acoger la nueva terminal de contenedores, por lo que no se contabilizan plazas de aparcamiento en la situación actual.

**ÁREA 3**
**OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 180 plazas

**ÁREA 4**
**OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 575 plazas

**ÁREA 6**
**OFERTA ACTUA DE APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 0*
* En el Área 6 no existen aparcamientos, los usuarios de la marina aparcan en la Avenida de la Bahía

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
ÁREA 1: 1.185 plazas
ÁREA 2: 296 plazas
ÁREA 3: 180 plazas
ÁREA 4: 575 plazas
ÁREA 5: 0 plazas
ÁREA 6: 0 plazas
ÁREA 7: 86 plazas
**TOTAL: 2.322 viajes/día**
* incluye los aparcamientos del área 7 (ver plano 5 hoja 2 de 2)

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

UTE:
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

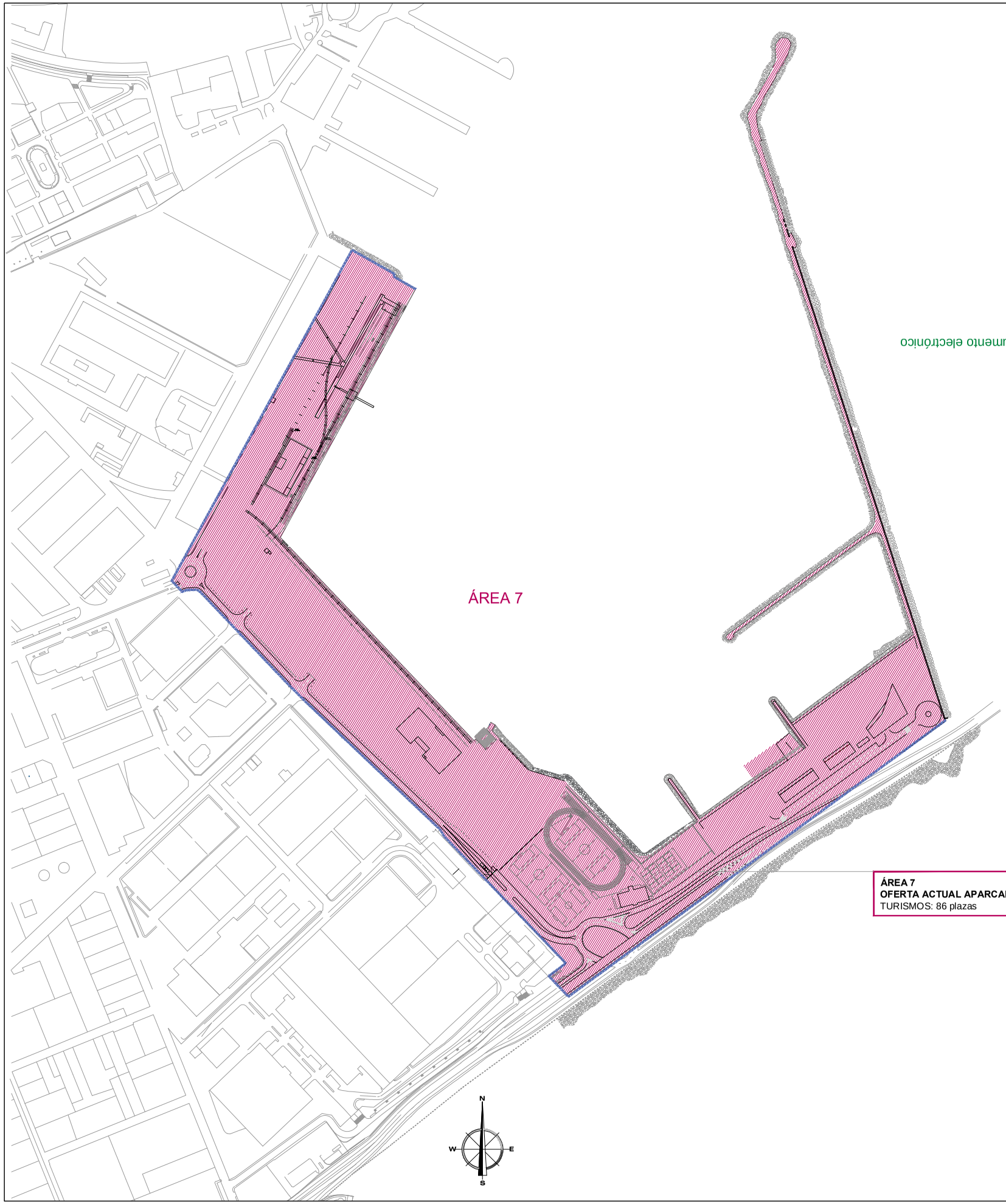
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

APARCAMIENTOS SITUACIÓN ACTUAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 05 |
| ESCALA: 1:10.000 | HOJA 1 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 239/244






Es copia auténtica de documento electrónico

**ÁREA 7**
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
TURISMOS: 86 plazas

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
ÁREA 1: 1.185 plazas
ÁREA 2: 296 plazas
ÁREA 3: 180 plazas
ÁREA 4: 575 plazas
ÁREA 5: 0 plazas
ÁREA 6: 0 plazas
ÁREA 7: 86 plazas
**TOTAL: 2.322 viajes/día**
* incluye los aparcamientos del resto de áreas (ver plano 5 hoja 1 de 2)

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

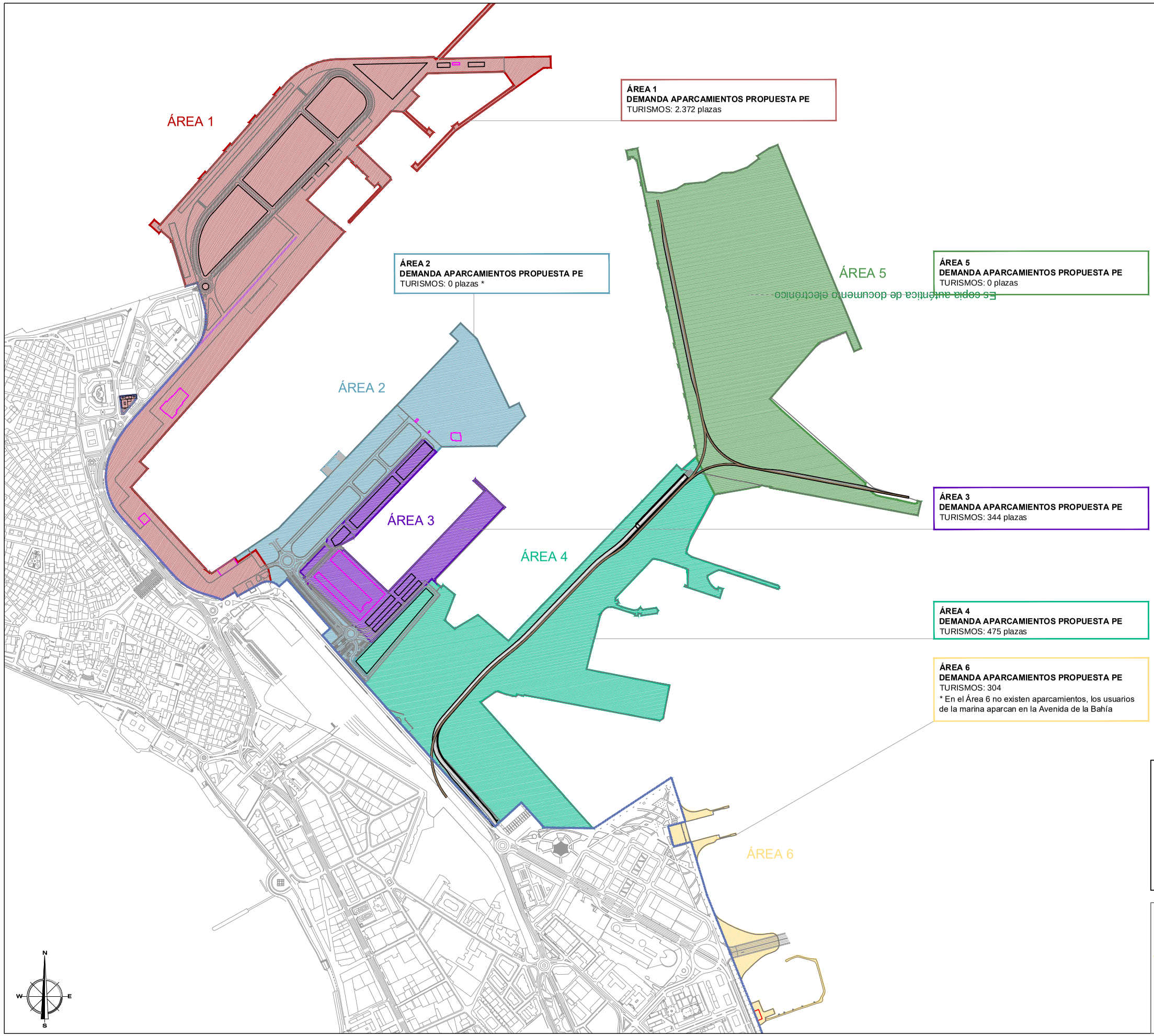
UTE:
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

APARCAMIENTOS SITUACIÓN ACTUAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 05 |
| ESCALA | HOJA |
| 1:5.000 | 2 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 240/244




**ÁREA 1**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 2.372 plazas

**ÁREA 2**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 0 plazas *

**ÁREA 5**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 0 plazas

**ÁREA 3**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 344 plazas

**ÁREA 4**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 475 plazas

**ÁREA 6**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 304
* En el Área 6 no existen aparcamientos, los usuarios de la marina aparcan en la Avenida de la Bahía

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
ÁREA 1: 2.372 plazas
ÁREA 2: 0 plazas
ÁREA 3: 344 plazas
ÁREA 4: 475 plazas
ÁREA 5: 0 plazas
ÁREA 6: 304 plazas
ÁREA 7: 148 plazas
**TOTAL: 3.642 viajes/día**
* incluye los aparcamientos del Área 7 (ver plano 5 hoja 2 de 2)

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

UTE:
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

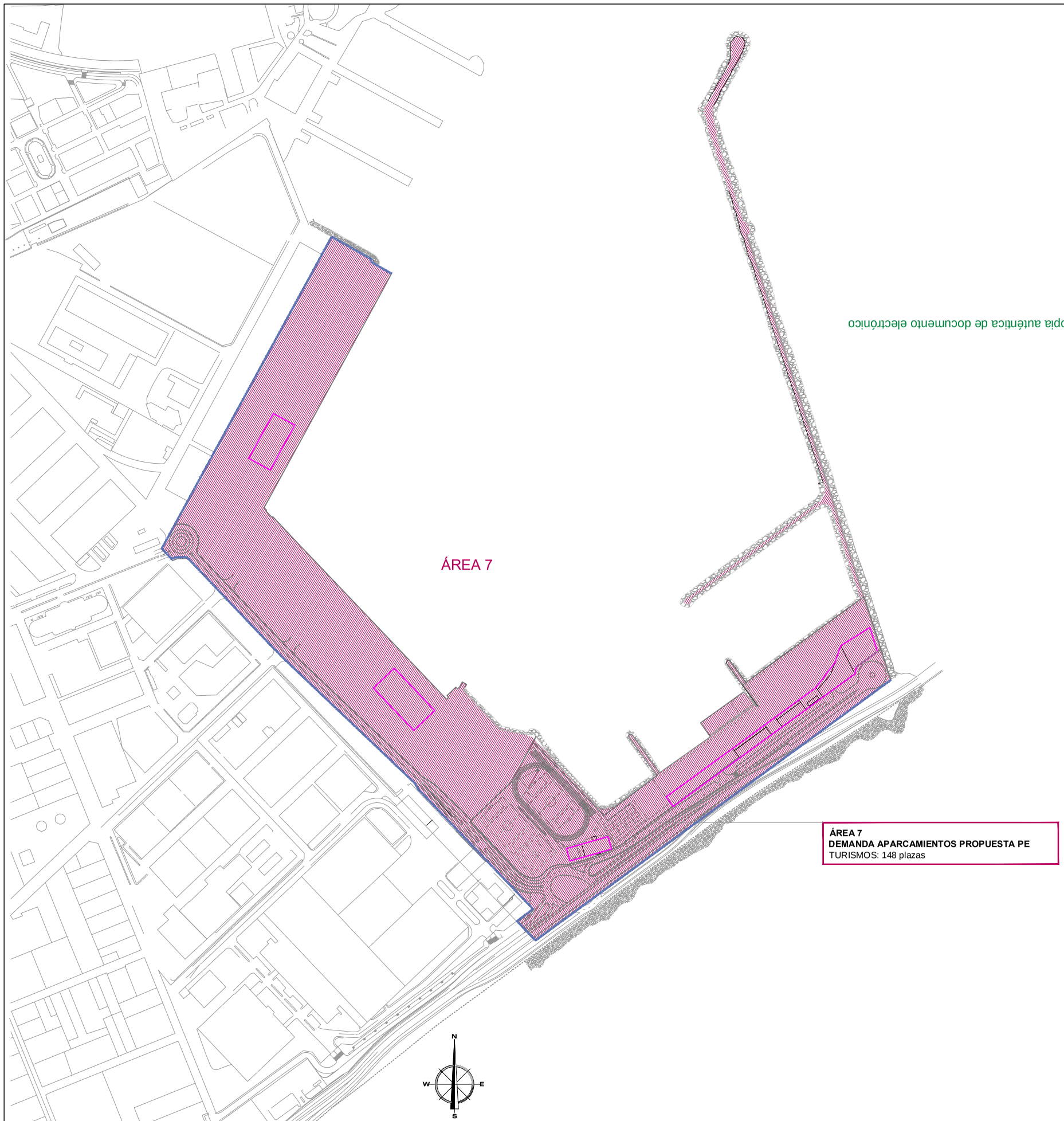
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PLAN ESPECIAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 06 |
| ESCALA: 1:10.000 | HOJA 1 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 241/244




**ÁREA 7**
**DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PE**
TURISMOS: 148 plazas

**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE CÁDIZ***
**OFERTA ACTUAL APARCAMIENTOS**
ÁREA 1: 2.372 plazas
ÁREA 2: 0 plazas
ÁREA 3: 344 plazas
ÁREA 4: 475 plazas
ÁREA 5: 0 plazas
ÁREA 6: 304 plazas
ÁREA 7: 148 plazas
**TOTAL: 3.642 viajes/día**
* incluye los aparcamientos del resto de áreas (ver plano 5 hoja 1 de 2)

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

**UTE:**
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

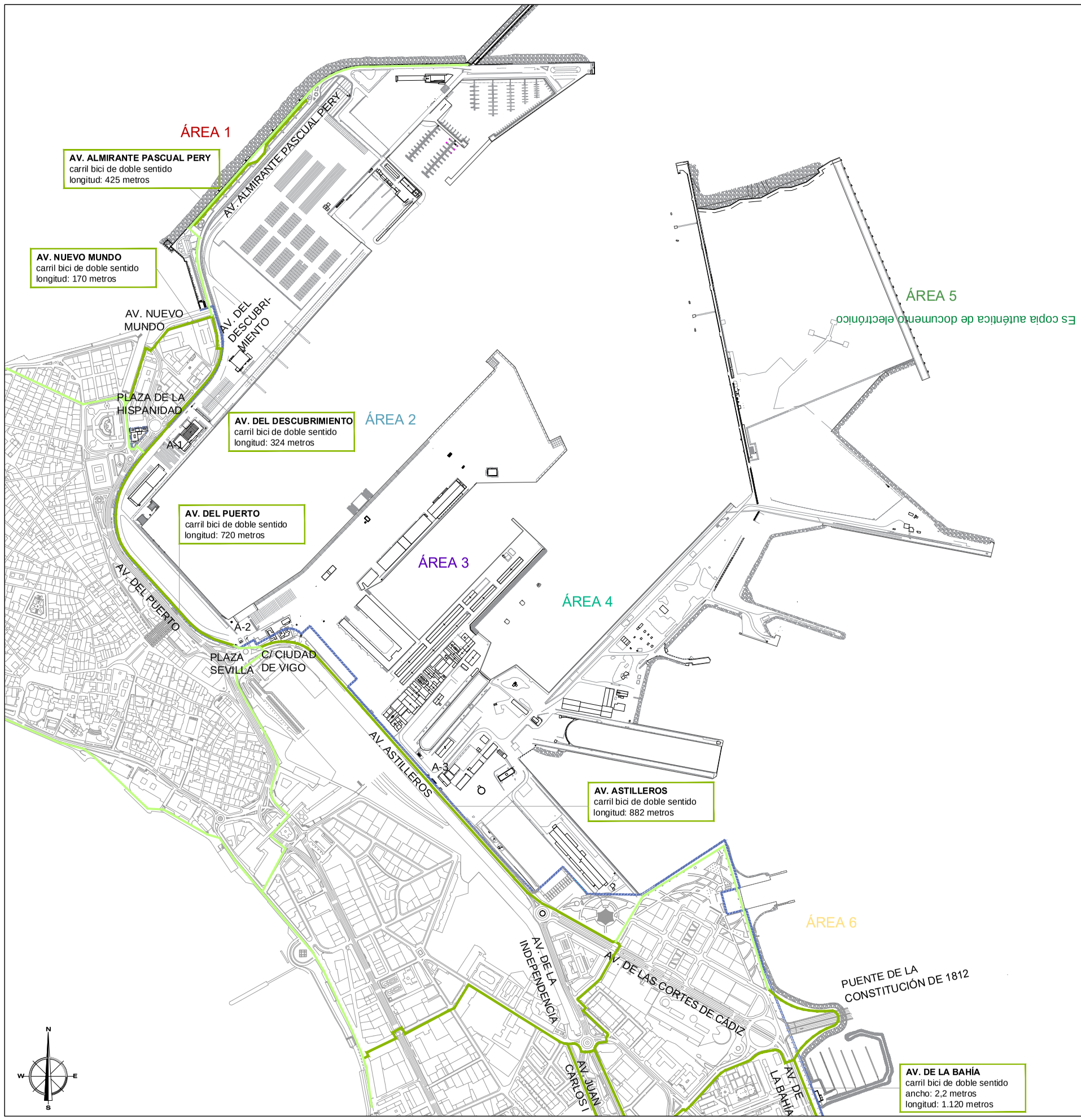
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

DEMANDA APARCAMIENTOS PROPUESTA PLAN ESPECIAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 06 |
| ESCALA | HOJA |
| 1:5.000 | 2 de 2 |

Es copia auténtica de documento electrónico

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ 05/05/2022 PÁGINA 242/244
VERIFICACIÓN PK2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma




Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**LEYENDA**

- TRAZADO ACTUAL CARRI BICI
- TRAZADO PREVISTO CARRI BICI (PENDIENTE DE EJECUCIÓN)*

* SEGÚN PLANO ITINERARIOS PARA BICICLETAS MUNICIPIO DE CÁDIZ CARRILCADIZBICI.ES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

UTE:
ANTONIO GONZALEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

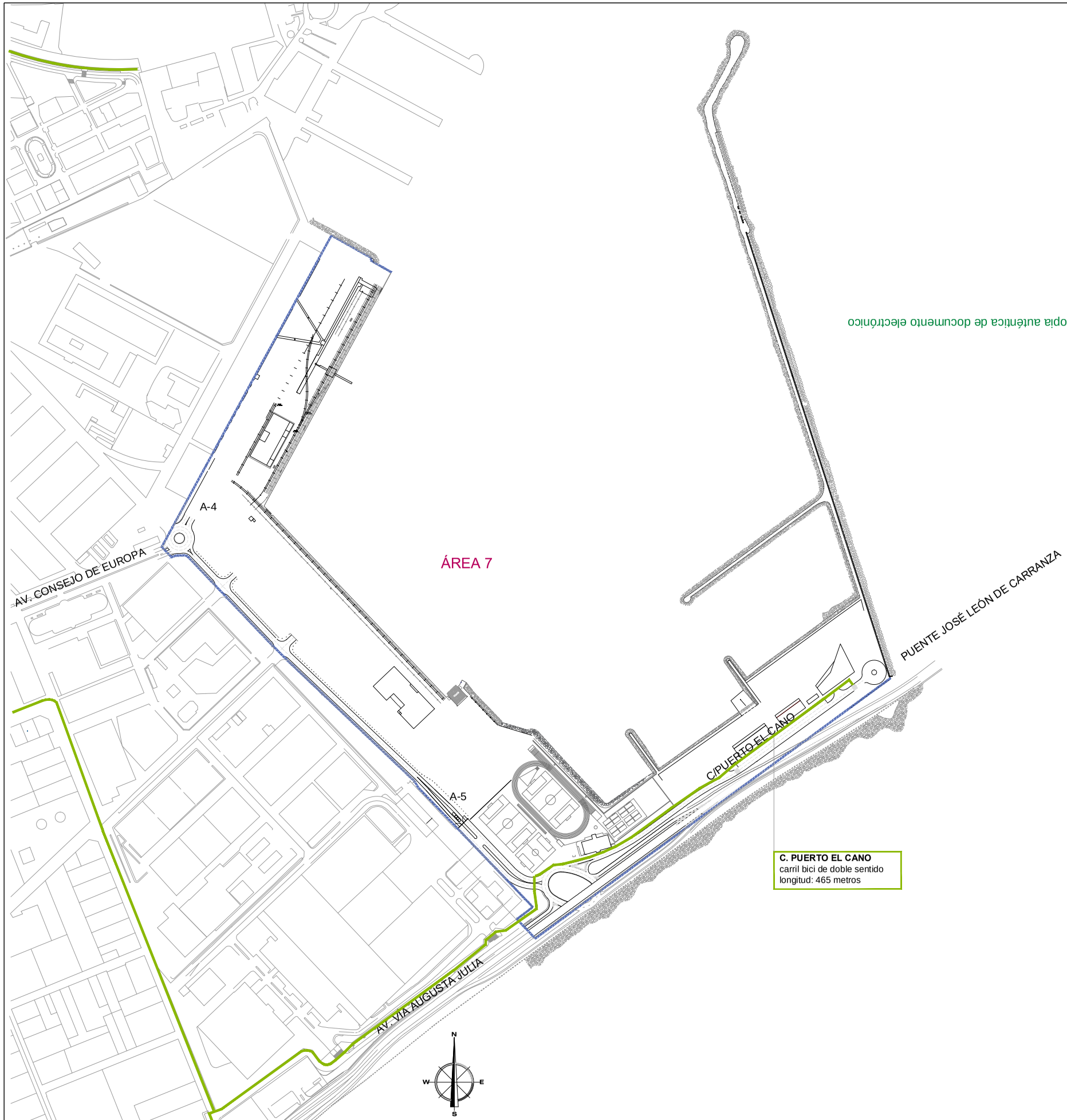
# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

TRAZADO CARRIL BICI SITUACIÓN ACTUAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 07 |
| ESCALA | HOJA |
| 1:10.000 | 1 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN PK2jmDIMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
05/05/2022
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma

Es copia auténtica de documento electrónico




**C. PUERTO EL CANO**
carril bici de doble sentido
longitud: 465 metros

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO
29 ABRIL 2022
CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
JUNTA DE ANDALUCIA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

**LEYENDA**

TRAZADO ACTUAL CARRI BICI

TRAZADO PREVISTO CARRI BICI (PENDIENTE DE EJECUCIÓN)*

* SEGÚN PLANO ITINERARIOS PARA BICICLETAS MUNICIPIO DE CÁDIZ CARRILCADIZBICI.ES

Puerto de la Bahía de Cádiz
Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

UTE:
ANTONIO GONZÁLEZ BALLESTER
ESTRADA PORT CONSULTING

# AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
## PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ
### ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

TRAZADO CARRIL BICI SITUACIÓN ACTUAL

| FECHA | PLANO |
|---|---|
| MARZO 2022 | 07 |
| ESCALA | HOJA |
| 1:5.000 | 2 de 2 |

FIRMADO POR CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ
VERIFICACIÓN Pk2jmDMPBYSJMT8K53BUFGP3ZF64AN
https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma
05/05/2022
PÁGINA 244/244