

Plan de Ordenación Urbana (POU)

El Puerto de Santa María

Fase I

BORRADOR DEL PLAN: AVANCE POU.

Avance memoria de ordenación

TERRITORIO Y CIUDAD SLP

31599208Z
MANUEL ANGEL
GONZALEZ (R:
U19973361)
2026.04.22
10:57:40 +02'00'

Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO Y CIUDAD SLP

ÍNDICE

AO.1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA....7
AO.2 LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN CONTEMPLADAS....13
AO.3 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ORDENACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA. 41
3.1. SUELO URBANO RECONOCIDOS EN LA ADAPTACIÓN PARCIAL DEL PGOU 1992 A LA LOUA EN 2009. 50
3.2. NUEVAS INCORPORACIONES AL SUELO URBANO QUE PROPONE EL POU....67
3.3. AGRUPACIONES DE EDIFICACIONES IRREGULARES EN SNU DEL PGMO 1992 CUYA COMPATIBILIDAD CON LA NUEVA ORDENACIÓN URBANÍSTICA SE PROPONE POR EL POU CONDICIONADA A LA VERIFICACIÓN DE SU INTEGRACIÓN URBANA POR EL PGOM. 102
3.4. OTRAS SITUACIONES URBANÍSTICAS. 116
3.4.1. Otras situaciones urbanísticas con clasificación en transición. 116
3.4.2. Otras situaciones en el suelo rustico común. 117
AO.4 REFERENTES ESTRATÉGICOS Y CONCEPTUALES DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA. 119
AO.5 OBJETIVOS Y PROPUESTAS PARA ADECUAR LAS DETERMINACIONES DEL POU_PSM A LOS CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTABLECIDOS POR EL REGLAMENTO GENERAL DE LA LISTA. 129
5.1 OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA 129
5.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO Y EL ESPACIO VERDE URBANO. 138
5.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DE LAS DOTACIONES. 148
5.4. OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS RESERVAS Y ESTÁNDARES DOTACIONALES. 151
5.5. OBJETIVOS Y CRITERIOS RESPECTO A LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA. 153
AO.6 PROPUESTAS DEL AVANCE DEL POU EPSM PARA ADECUAR LA ORDENACIÓN A LOS CRITERIOS PARA EL MANTENIMIENTO, LA MEJORA Y REGENERACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE. 155
6.1. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS ZONAS URBANAS HOMOGÉNEAS DEL SUELO URBANO. 156
6.2. AVANCE DE PROPUESTAS DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS Y DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA EN EL MEDIO URBANO. 177
6.2.1. Actuaciones urbanísticas 178
6.2.2. Actuaciones de transformación urbanística. 185
6.2.3. Criterios para la ordenación detallada de las ATU identificadas por el POU. 196
AO.7 SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA EVOLUCIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN. DIRECTRICES GENERALES....197
7.1. DIRECTRICES PARA LA CULMINACIÓN DE ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN CON EJECUCIÓN INICIADA EN EL SUELO URBANO. 197
7.2. DIRECTRICES PARA EL FOMENTO DE LA COMPLECIÓN DE LAS TRAMAS URBANAS EN LOS VACÍOS URBANOS....197
7.3. DIRECTRICES CON RESPECTO A LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN EN EL ÁMBITO DEL CONJUNTO HISTÓRICO Y SU ENTORNO....198
7.4. ESTRATEGIAS Y DIRECTRICES CON RESPECTO A LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN EN LOS ASENTAMIENTOS QUE PROVIENEN DE AGRUPACIONES DE EDIFICACIONES IRREGULARES CON CAPACIDAD DE INTEGRACIÓN EN MALLA URBANA....198
7.5. DIRECTRICES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA NO INCORPORADAS AL POU. 199
7.6. DIRECTRICES GENERALES PARA LA ORDENACIÓN DETALLADA DE LAS NUEVAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA. 200

AO.8 DEFINICIÓN DE LA MALLA URBANA. COMPONENTES. 207
8.1. RED VIARIA. JERAQUIZACIÓN Y PROPUESTAS PARA TRANSITAR HACIA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE. 207
8.1.1. La clasificación funcional propuesta para la malla viaria urbana. 207
8.1.2. Propuesta básicas para transitar hacia una movilidad urbana sostenible. 213
8.2. DOTACIONES PÚBLICAS 235
8.2.1. Criterios para la ordenación de espacios libres y zonas verdes. 235
AO.9 LA REGULACIÓN DE LOS USOS. USOS GLOBALES Y PORMENORIZADOS PROPUESTOS PARA EL SUELO URBANO. 243
9.1. USO GLOBAL RESIDENCIAL. 244
9.2 USO GLOBAL TURÍSTICO. 246
9.3. USO GLOBAL SERVICIOS. 247
9.4. USO GLOBAL PRODUCTIVO. 248
9.5. USO GLOBAL DOTACIONAL. 251
9.6. DETERMINACIONES BÁSICAS PARA TODOS LOS USOS PORMENORIZADOS 254
9.7. CONDICIONES ESPECÍFICAS DE IMPLANTACIÓN DE LOS DISTINTOS USOS PORMENORIZADOS DE LOS USOS GLOBALES PRODUCTIVO Y SERVICIOS. 256
9.8. LA ORDENACIÓN DE LAS VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO EN EL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA 257
9.8.1. La necesidad de que los municipios regulen los aspectos urbanísticos sobre los que incide el servicio turístico que se presta en las viviendas con fines turísticos. 257
9.8.2. La incidencia de las viviendas con fines turísticos en el municipio de El Puerto. 262
9.8.3. Avance de propuesta de ordenación de las viviendas de uso turístico en el POU. 266
AO.10 DELIMITACIÓN DE BIENES Y ESPACIOS QUE DEBAN CONTAR CON PROTECCIÓN POR SU VALOR HISTÓRICO, CULTURAL, URBANÍSTICO O ARQUITECTÓNICO. 271
10.1. INTRODUCCIÓN. 271
10.2. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA PROTECCIÓN. MARCO CONCEPTUAL. 277
10.3. DE LA ESTRUCTURA PRETENDIDA PARA CONCRETAR LA PROTECCIÓN 278
10.3.1. El Sistema de Protección del Patrimonio Arqueológico. 279
10.3.2. El sistema de protección del Patrimonio Arquitectónico. 283
10.3.3. El sistema de protección del Patrimonio Etnológico 293
AO.11 PROPUESTA PARA REHACER VÍNCULOS ENTRE NATURALEZA Y CIUDAD. REVERDECER LO URBANO. 295
11.1. LA INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA. 298
11.2. RED DE HUERTOS URBANOS COMUNITARIOS. 306
11.3. AZOTEAS VIVAS, VERDES Y ACTIVAS. 312
11.4. LOS PAVIMENTOS DE LOS ESPACIOS URBANOS PÚBLICOS PARA CONTRIBUIR A REDUCIR LOS EFECTOS DE "ISLAS DE CALOR" 316
AO.12 DIRECTRICES PARA CONSEGUIR UN URBANISMO INCLUSIVO EN EL PUERTO DE SANTA MARÍA. 319
12.1. DEFINICIÓN DE URBANISMO INCLUSIVO 319
12.1.1. Importancia de repensar la ciudad desde una perspectiva de inclusión. 320
12.1.2. Objetivos del urbanismo inclusivo: equidad espacial, justicia social, derecho a la ciudad. 321
12.2. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL 323
12.2.1. Principios del diseño universal aplicados al espacio urbano. 323
12.2.2. Eliminación de barreras físicas, sensoriales y cognitivas. 324
12.2.3. Accesibilidad en transporte público, mobiliario urbano, edificios y espacios públicos 326
12.3. DIVERSIDAD E INTERCULTURALIDAD 328
12.3.1. Reconocimiento de las distintas realidades sociales, culturales y generacionales. 328
12.3.2. Espacios que acogen a personas mayores, infancias, comunidades migrantes, pueblos originarios, personas con discapacidad, etc. 330
12.3.3. Planeamiento urbano intercultural y multigeneracional. 332
12.4. PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO 335
12.4.1. Ejes estratégicos de intervención en la ordenación detallada. 337

12.5. SEGURIDAD URBANA INCLUSIVA..... 347
12.5.1. Seguridad como derecho colectivo, no solo como control o vigilancia. 347
12.5.2. Diseño de espacios seguros: visibilidad, iluminación, usos mixtos, presencia activa. 348
12.5.3. Prevención del acoso callejero y otras formas de violencia urbana. 350
12.5.4. Enfoque en la seguridad desde la percepción de distintos grupos vulnerables. 352
12.6. USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD. 353
12.6.1. Distribución justa de servicios, equipamientos y espacios públicos. 353
12.6.2. Evitar la segregación socioespacial y la gentrificación. 355
12.6.3. Derecho a permanecer, habitar, circular y disfrutar de la ciudad. 357
12.6.4. Instrumentos de planeamiento para la equidad territorial. 359
12.7. CONCLUSIONES 361
12.7.1. Síntesis de los criterios clave del urbanismo inclusivo 361
12.7.2. Desafíos actuales y oportunidades. 362
12.7.3. Recomendaciones para políticas públicas y diseño urbano integrador. 363
12.7.4. Llamado a una ciudad para todas las personas. 364
AO.13 AVANCE DE LA ESTRUCTURA Y CONTENIDO DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS. 365
AO.14 LA EXIGENCIA DE LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA. 369
14.1. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO DEL POU_PSM. 370
14.1.1 Criterios para la elaboración del estudio económico financieros por el documento completo del POU_PSM. 371
14.2. EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA EN EL NUEVO PLANEAMIENTO. 375
14.2.1. El impacto de las actuaciones previstas en las haciendas públicas. 377
14.3. LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICAS: RECOMENDACIONES PARA LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA. 380
14.3.1. Recomendaciones sobre la metodología a emplear para la elaboración de mve por instrumentos de ordenación detallada de las actuaciones de transformación urbanística. 381
AO.15 EL PRECEPTIVO INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA ACTIVIDAD DE EJECUCIÓN URBANÍSTICA. AVANCE DE PROPUESTA PARA SU ESTRUCTURA Y CONTENIDO. 387

AO. 1 /

CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

Una vez entró en vigor la Ley 7/2021, de 1 diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (en adelante, LISTA) el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María inició un proceso de revisión de su actual planeamiento general vigente y, además, adaptada al nuevo marco legislativo autonómico en materia de urbanismo.

El proceso de revisión general del PGMO 1992 iniciado por el Ayuntamiento, se hace a través de la implementación de los dos tipos de instrumentos de ordenación previstos en la LISTA, uno para el nivel de ordenación general -el Plan General de Ordenación Municipal- y, otro, para el nivel de ordenación detallada en suelo urbano - el Plan de Ordenación Urbana-.

En efecto, el proceso de formulación del nuevo planeamiento urbanístico para el municipio conforme a la LISTA se configura con dos niveles de ordenación:

a) una la ordenación general (que define el modelo de ordenación general y la planificación estratégica de su evolución a medio y largo plazo) y que, corresponde ejercitarla al Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) y

b) la ordenación detallada, que en suelo urbano corresponde, principalmente, al Plan de Ordenación Urbana (POU).

Ese proceso de revisión del planeamiento urbanístico municipal vigente comenzó con el primer documento que debe orientar la nueva ordenación general en el marco de la LISTA, esto es, la redacción de un Avance del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) que fue finalizado en noviembre de 2023 y remitido el 27-11-2023 a Delegación Territorial de Cádiz de la consejería competente en materia de medio ambiente con solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica por el procedimiento ordinario del PGOM. A este respecto, cabe indicar que el 23-09-2025 la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente Delegación Territorial en Cádiz ha emitido el Documento de Alcance para la elaboración del EAE del PGOM.

Con la misma voluntad de completar la revisión íntegra del planeamiento urbanístico municipal, procede ahora iniciar la formulación del instrumento específico que debe establecer las estrategias y definir la ordenación detallada en el suelo urbano, esto es el Plan de Ordenación Urbana (POU)

La formulación del POU y sus contenidos debe realizarse de conformidad con la LISTA y con el Decreto 550/2022, de 29 de noviembre que aprueba Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (en adelante RGLISTA)

La oportunidad y conveniencia de iniciar la formulación del Plan de Ordenación Urbana no deriva sólo de las ventajas de poder contar con un instrumento adaptado a la nueva legislación urbanística y al sistema de planeamiento que conforma la LISTA.

Además, y, sobre todo, **es perentorio que el municipio cuente con una planificación urbanística adaptada a su situación social, económica, ambiental y territorial actual que supere las insuficiencias del planeamiento vigente.**

El planeamiento general vigente (que establece no sólo las determinaciones de ordenación general o estructural, sino también las determinaciones de ordenación detallada de todos los ámbitos de suelo urbano, salvo los remitidos a Plan Especial) tiene una vigencia ya de más de 33 años.

No cabe duda de las sustantiva transformación socioeconómica y territorial que el municipio ha tenido en las últimas tres décadas desde que el Plan General Municipal de Ordenación (PGMO) fue aprobado definitivamente por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía el 18 de diciembre de 1991 (entrando en vigor el 27 de marzo de 1992).

De igual modo resulta patente los importantes cambios acontecidos en la legislación urbanística y medio ambiental desde la aprobación en 1991 del planeamiento general vigente en el municipio.

Por ello el PGMO 1992 es un instrumento de ordenación -tanto desde el punto de vista general como de ordenación detallada- desfasado y que se ha visto sometido con importantes modificaciones que han alterado de facto partes sustantivas de su modelo general de ordenación; al tiempo que han proliferado principalmente en sus primeros años de vigencia edificaciones irregulares en la periferia del núcleo principal.

La necesidad de sustitución del PGOU 1992 por un nuevo instrumento de planeamiento general se apreció ya en el año 2012 con el intento fracasado de una revisión adaptada a la Ley 7/2002 de Ordenación urbanística de Andalucía (LISTA). Este plan general aprobado en 2012 pretendía una revisión profunda del PGMO 1992 y configurar un nuevo modelo integral que combinase la necesidad de crecimiento urbano con la imperiosa necesidad de preservar el medio ambiente y el patrimonio cultural, promoviendo un desarrollo sostenible y equilibrado que beneficiara a toda la ciudadanía de El Puerto de Santa María.

Este Plan General fue aprobado definitivamente por Orden de 21-02-2012 de la Junta de Andalucía y se presumió válido y eficaz hasta la declaración firme de su nulidad por motivos formales. Así, este Plan se presumió válido y vigente hasta la publicación el 11-08-2021 en el BOJA de la Resolución de 05-08-2021 de la D.G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo por la que se dispone el cumplimiento de la STSJA de 28-10-2019 (firme por STS núm. 749/2021, de 27-05-2021).

La declaración de nulidad hizo que volviera a ser aplicable el PGMO 1992 y, además, como si nunca hubiera dejado de estarlo, quedando sin efectos el documento de PGOU aprobado en 2012.

En consecuencia, en el municipio sigue rigiendo en la actualidad como instrumento de planeamiento general (a nivel de ordenación general y de ordenación detallada del suelo urbano), el PGMO 1992.

Por tanto, el PGOU 1992 es un instrumento desfasado teniendo presente el transcurso del tiempo desde su aprobación pero además es un instrumento insuficiente desde el

parámetro de la sostenibilidad -por no contar con ningún procedimiento de evaluación ambiental estratégica- y con evidentes carencias en cuanto al modelo urbano-territorial que propugna por no asumir los requerimientos de mantenimiento, regeneración y mejora de la ciudad existente derivados tanto del TRLSRU/2015 como de la LISTA.

Por ello, el Ayuntamiento ha decidido formular tanto el instrumento de ordenación general (Plan General de Ordenación Municipal) como el principal instrumento de ordenación detallada del suelo urbano (el Plan de Ordenación Urbana) exigidos en la legislación urbanística autonómica vigente.

En lo que respecta al Plan de Ordenación Urbana la Ley /2021, de 1 de diciembre lo configura como instrumento propio de ordenación detallada de la ciudad existente y que da respuesta a las necesidades de mantenimiento, mejora, regeneración de la ciudad.

El apartado 3 del artículo 66 de la LISTA establece que "*en cada municipio se podrá definir un Plan de Ordenación Urbana para todo el suelo urbano o varios Planes de Ordenación Urbana que ordenen las diferentes zonas en que se pueda dividir el suelo urbano, esté aprobado o no el Plan General de Ordenación Municipal.*"

En este caso, **el Ayuntamiento ha decidió formular un único Plan de Ordenación Urbana (POU) integrando todas las zonas de la ciudad que merezcan la clasificación de suelo urbano**, sin perjuicio de que en algunos ámbitos que precisen actuaciones de transformación urbanísticas (ATU) su ordenación detallada completa se remita a instrumentos de desarrollo específicos de elaboración futura (Plan de Reforma Interior o Estudio de Ordenación) porque se identifiquen en el POU como simples propuestas de delimitación de ATU.

Debe significarse que a fin de asegurar su congruencia con la ordenación general actualmente en elaboración este presente documento del POU ha tomado en consideración para la formulación de sus objetivos y establecimiento de la planificación estratégica de evolución urbana de la ciudad los objetivos y estrategias que respecto al suelo urbano ha anticipado el documento de Avance del PGOM, sin perjuicio de desarrollarlos y completarlos como consecuencia de un análisis más detallado que corresponde a la propia finalidad y función de un Plan de Ordenación Urbana.

Hay que aclarar, tal como se deduce del artículo 66.3 de la LISTA antes referenciado, que la formulación del POU no tiene por qué esperar a la aprobación del PGOM, sino que pueden redactarse de forma simultánea o anticipada. **En este caso, el Ayuntamiento ha decidido que esta formulación sea simultánea** si bien nada impediría que el POU pudiera anticipar su entrada en vigor a la del propio PGOM si ello fuera preciso.

Esta opción es reforzada por el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía aprobado por el Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, (en adelante RGLISTA) que ha clarificado el alcance y contenidos de los instrumentos de ordenación urbanística de carácter general y detallado y ha confirmado al tiempo, la capacidad del POU para declarar qué ámbitos del territorio tienen la consideración de suelo urbano en aplicación del artículo 13 de la LISTA.

En efecto, el RGLISTA dispone en el artículo 18 apartado 2 que el POU que se formule con carácter previo ("en ausencia") al PGOM debe incorporar "en su ámbito de ordenación" "*los suelos urbanos que cumplan con las condiciones que se establecen en el artículo 13 de la Ley para esta clase de suelo".*

El artículo 89 del RGLISTA confirma la capacidad del POU de determinar su ámbito de ordenación directamente, debiendo para ello justificar expresamente que los suelos que propone ordenar cumplen las condiciones del artículo 13 de la LISTA (y 19 del RGLISTA), sin necesidad de estar ya vinculado a un reconocimiento de suelo urbano previo.

Evidentemente, esta capacidad de delimitar su ámbito de ordenación es menor si ya existe un previo instrumento de ordenación general adaptado a la LISTA que determine con precisión el perímetro del suelo urbano porque un PGOM vigente habría determinado con precisión cuáles son los terrenos que merecen dicha clasificación.

No obstante, como se ha expresado el presente documento del Plan de Ordenación Urbana se redacta de forma simultánea al Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) que sólo cuenta -hasta este momento- con un documento de Avance de ordenación.

No cabe duda de que en el proceso de formulación simultánea (aunque en documentos y expedientes separados) la delimitación del suelo urbano de ambos instrumentos (POU y PGOM) que finalmente se aprueben ha de ser la misma.

Ahora, como quiera que desde la formulación del Avance del PGOM (2023) hasta la formulación del presente documento de Avance del POU (2025) han transcurrido dos años, **este documento de Avance del POU realiza un ajuste del perímetro de suelo urbano propuesto en el Avance del PGOM a consecuencia de una verificación más actualizada de concurrencia de las circunstancias exigidas en el artículo 13 de la LISTA para el reconocimiento del suelo urbano**.

Esta labor de ajuste se ve facilitada porque en el documento de Avance del PGOM 2023 no se definió con precisión la delimitación del suelo urbano, sino que identificó de una parte el "ámbito urbano" (que engloba el suelo urbano consolidado en el Plan de 1992) y luego también incorporaba en la trama urbana las siguientes situaciones:

- Enclaves Urbanos: suelos dentro o colindantes con la malla urbana actual que poseen accesibilidad e infraestructuras adecuadas, desarrollados parcialmente bajo el PGOU 2012 pero en situación jurídica indefinida.

- Núcleos Urbanos Rurales: suelos ocupados irregularmente que han iniciado su regularización bajo el PGOU 2012 o que son considerados suelo urbano no consolidado en el PGOU 1992.

- Núcleos Rurales: ámbitos más alejados con características diferentes, también previstos en la Ley 7/2021 (LISTA) para su posible incorporación o mantenimiento

Evidentemente estas denominaciones de "núcleos urbanos rurales o núcleos rurales" en trama urbana deben desaparecer ya en el documento completo del PGOM para la fase de aprobación inicial y siguientes, porque no existente "núcleos rurales tradicionales legalmente asentado" en el municipio como supuesto específico de suelo urbano previsto en el artículo 13.2 de la LISTA y porque en la LISTA en ningún caso los "núcleos rurales" son asentamientos en el suelo urbano (sino en el rústico). En realidad, a lo que se refiere el Avance del PGOM son a agrupaciones de edificaciones irregulares (localizadas en suelo no urbanizable según PGOU 1992) y que por grado de consolidación y posición territorial pueden merecer su reconocimiento como suelo urbano.

Por ello, más allá de estas cuestiones terminológicas que serán precisadas en el documento completo del PGOM, este Avance del POU ha tomado como referencia el ámbito definido como trama urbana en el documento de Avance del PGOM. No cabe duda de que el documento de Avance del PGOM (al margen de las concretas terminologías que utilizó) exponía con claridad su voluntad de incorporar al suelo urbano (trama urbana) los ámbitos de las agrupaciones de edificaciones irregulares incorporados en expedientes de modificación del PGOU que iniciaron su tramitación antes de la entrada en vigor de la LISTA para su reconocimiento como suelo urbano y además otras agrupaciones en situaciones similares integradas en la malla urbana del núcleo o asentamiento (conforme precisa el artículo 19.1 del Reglamento General de la LISTA)

Además, este Avance del POU identifica zonas susceptibles de ser reconocidas como suelo urbano en la hipótesis de que el documento completo del PGOM que se elabore para la fase de aprobación inicial establezca en el entorno de dichas zonas decisiones de ordenación que permitan la integración en el modelo urbano-territorial de las mismas y, por ello, no queden como desarrollos aislados sin capacidad de conexión a la estructura general definitoria del nuevo modelo y de su previsible evolución.

Por último, debe precisarse que, a su vez, los objetivos, propuestas y estrategias específicas que sobre el suelo urbano realiza este documento de Avance del POU van a incidir a la conformación del documento completo del PGOM.

En efecto, este documento de POU permite evaluar de forma específica y detallada las posibilidades que tiene el suelo urbano de acoger nuevas actuaciones edificatorias y de transformación urbanística, lo que facilita que el PGOM pueda adoptar con mayor fundamento sus decisiones sobre previsión de suelo de nueva urbanización.


CIUDAMAR
LA BARBERIA
PELUQUERIA DE CABALLERO
Mis Divinas
MODA & COMPLEMENTOS

AO.2/

LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN CONTEMPLADAS.

El documento de Avance del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María se configura como una herramienta estratégica preliminar, orientada a la exploración, formulación y evaluación de distintas alternativas de ordenación urbana, sin establecer aún determinaciones urbanísticas de carácter vinculante. Este documento marca el inicio efectivo del proceso de revisión del planeamiento del suelo urbano del municipio, permitiendo esbozar los objetivos, principios y estrategias que guiarán el futuro modelo de ciudad.

Conforme al artículo 77 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), el Avance debe incluir una descripción y justificación claras del objeto del plan, los criterios generales de ordenación y, fundamentalmente, la exploración de varias alternativas de ordenación viables, evitando limitarse a una única propuesta cerrada. Estas alternativas deben analizarse desde perspectivas técnicas, ambientales y económicas, con el fin de asegurar su coherencia con los principios de sostenibilidad, eficiencia, equidad y resiliencia territorial.

Paralelamente, el documento de Avance —que adquiere, en términos ambientales, la consideración de "Borrador del Plan"— debe someterse al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), de carácter ordinario, conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA), modificada por la Disposición Final Quinta de la LISTA. Este procedimiento exige la valoración de los efectos ambientales de cada alternativa.

En este contexto, el Avance se convierte en una herramienta integradora entre el planeamiento urbanístico y la protección ambiental, que refuerza el enfoque estratégico, participativo y transversal del urbanismo andaluz. No se trata de un documento normativo ni definitivo, sino de una plataforma para el debate técnico, político y social, que permite contrastar visiones, incorporar propuestas, y sentar las bases del futuro modelo urbano de El Puerto de Santa María.

El nivel de definición del Avance es deliberadamente preliminar y generalista. No se asignan derechos urbanísticos, ni se establecen usos pormenorizados, edificabilidades, densidades ni otras determinaciones propias del planeamiento normativo. Esta ausencia de concreción permite mantener un alto grado de flexibilidad, facilitando la incorporación de aportaciones provenientes de la participación ciudadana, de las consultas interadministrativas, y de los resultados del procedimiento de evaluación ambiental. Además, garantiza que las alternativas no se presenten como soluciones excluyentes, sino como distintas formas de materializar un marco estratégico y normativo compartido.

Las alternativas de ordenación recogidas en este Avance han sido elaboradas a partir de un diagnóstico detallado de las características geográficas, socioeconómicas, ambientales y funcionales del suelo urbano del municipio. Cada una proyecta un escenario potencial de

evolución urbana y territorial, con el propósito de ofrecer respuestas a los retos actuales del municipio, como la regeneración de tejidos urbanos consolidados, la mejora de la movilidad y conectividad, y la promoción de un modelo urbano más compacto, inclusivo y eficiente.

Estas alternativas han sido sometidas a una evaluación técnica, ambiental y socioeconómica comparada, siguiendo una metodología explícita y sistemática recogida en el Documento Inicial Estratégico (DIE). Esta metodología aplica una matriz de indicadores que permite asignar valoraciones a cada alternativa (+1, 0, -1), en función de su comportamiento respecto a diversos factores clave: la viabilidad técnica (ejecutabilidad y compatibilidad con infraestructuras existentes), la compatibilidad ambiental (protección de recursos, minimización de impactos negativos, adaptación al cambio climático), y la sostenibilidad socioeconómica (equilibrio territorial, cohesión social, accesibilidad a servicios y equipamientos).

Este proceso de análisis comparativo facilita la identificación de la alternativa más adecuada a los intereses de El Puerto de Santa María, en coherencia con los marcos superiores de planificación y la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. Aunque la alternativa seleccionada no supone una decisión irrevocable, sí representa un posicionamiento inicial, técnicamente fundamentado, que podrá ser perfeccionado en fases posteriores del plan, a medida que se consoliden los contenidos, se integren las observaciones del procedimiento ambiental, y se formalicen las decisiones políticas e institucionales.

En suma, el Avance del POU de El Puerto de Santa María es un instrumento esencial para anticipar, contrastar y orientar el futuro desarrollo del suelo urbano del municipio. Si bien no contiene determinaciones de carácter normativo, su valor radica en su capacidad para abrir un espacio de reflexión estratégica compartida, que permita construir un modelo urbano más equilibrado, eficiente y sostenible, desde una perspectiva participativa y rigurosamente fundamentada.



Las alternativas consideradas, técnicas, social, ambiental y económicamente viables, para llevar a la selección de esta propuesta "Borrador del Plan" o Avance, han sido las tres siguientes

ALTERNATIVA I.

MANTENIMIENTO DE LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO CONTEMPLADA EN EL PGOU 1992, SU ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA Y LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN APROBADOS POSTERIORMENTE.

La Alternativa I (se corresponde con la Alternativa 0 que establece la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA) consiste en mantener la ordenación urbanística establecida para el suelo urbano en el planeamiento urbanístico general vigente de El Puerto de Santa María.

En la actualidad el planeamiento vigente de El Puerto de Santa María está integrado por el Plan General aprobado definitivamente el 18/12/1991, las 2 revisiones del Programa de Actuación del PGMO, las 29 Modificaciones Puntuales del PGMO, la Adaptación Parcial del PGOM a la LOUA (10/03/2009) y el planeamiento de desarrollo aprobado en el transcurso de la vigencia del PGMO.

Además constituye planeamiento urbanístico vigente en suelo urbano, los siguientes instrumentos de ordenación detallada aprobados en el marco de la regulación transitoria de la LISTA:

- Estudio de Ordenación de la actuación de transformación urbanística de mejora urbana de la factoría AIRBUS aprobado definitivamente el 01-03-2024

- Estudio de Ordenación de área de mejora urbana en parcelas en Ctra. Puerto-Rota, 21 y Avda. del Cisne 2A y 2B aprobado definitivamente el día 04-10-2024.

- Estudio de Ordenación de la Actuación de Transformación Urbanística de Mejora Urbana del Hospital General Santa Maria del Puerto aprobado definitivamente el 06-06-2025.

La clasificación de suelo urbano establecida en la Adaptación Parcial a la LOUA que fue aprobada en 2009 es en términos generales equivalente a la establecida en el artículo 13 de la LISTA, si bien aquella diferenciaba en la clase de suelo urbano dos categorías (que ahora con la LISTA han desaparecido, al disponer la nueva ley urbanística autonómica un régimen jurídico en el suelo urbano que se diferencia en función del tipo de actuaciones – de transformación, urbanísticas o edificatorias-).

Para la Adaptación Parcial a la LOUA tenía la consideración de suelo urbano consolidado el que estaba clasificado como urbano por el Plan General de 1992 y cumpliera las condiciones previstas en el artículo 45.2 A) de LOUA, así como el que estando clasificado de suelo urbanizable se encontrase ya transformado y urbanizado legalmente a fecha de aprobación de la Adaptación Parcial. En este sentido el suelo urbano consolidado del municipio según la Adaptación Parcial estaba constituido por:

- Los terrenos incluidos en la delimitación del suelo urbano no incluidos en unidades de ejecución. Presentando a su vez, ordenación detallada directa desde el Plan General, contando con calificación de zona de ordenanza y establecimiento de alineaciones y rasantes.

- Los terrenos incluidos en unidades de ejecución o en sectores delimitados en las fichas de planeamiento y sus innovaciones del PGMO 1992 que hubieran cumplido todos sus deberes conforme a la legislación urbanística.

- Los terrenos incluidos como sistemas generales que hayan sido obtenidos y urbanizados conforme a las previsiones del planeamiento.

Según la Adaptación Parcial el resto del suelo clasificado como urbano por el Plan General de 1992 tenía la consideración de suelo urbano no consolidado (SUNC).

Se categorizaba por la Adaptación Parcial a la LOUA como SUNC los ámbitos de las unidades de ejecución no desarrolladas delimitadas en suelo urbano que debían respetar las características y requisitos que se establecían en la LOUA en relación con el artículo 10.1.A.b, según el uso global en el que se encuadre y ajustándose a los parámetros establecidos para esos usos en el art.17.

Evidentemente los terrenos incluidos como suelo urbano en el documento de la Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU 2009 reúnen las condiciones establecidas en el artículo 13 de la LISTA para su reconocimiento como suelo urbano en esta Alternativa 1.

Además, merecen la clasificación de suelo urbano los siguientes sectores ya urbanizados:

a) **el Sector Camino Juncal que** fue incorporado como sectorizado mediante Modificación PGOM 29-10.2010, estableciendo también su ordenación detallada (posteriormente innovada por Modificación no Estructural del PGOM aprobada por acuerdo plenario de 11-04-2013). Es suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.a) LISTA, dado que su urbanización fue recepcionada el 12-01-2023.

b) **los sectores PP-CO.1 Bahía Blanca y PAU CO.17 Golf Vistahermosa** que cuenta con ordenación detallada establecida y con todos los elementos infraestructurales básicos del artículo 13.1.b) LISTA y los definidos en el artículo 19.3 RGLISTA como servicios urbanos propios. Por ello, las parcelas han alcanzado la condición de solar, habiendo otorgado el Ayuntamiento las correspondientes licencias de edificación.

De otra parte, la Adaptación Parcial a la LOUA no estableció una reserva de vivienda protegida en todos los ámbitos de suelo urbano pendientes de desarrollo. En este sentido tuvo presente que según el artículo 3.2.b del Decreto 11/2008 la reserva de vivienda protegida no sería exigible a los sectores que cuenten con ordenación pormenorizada aprobada inicialmente con anterioridad al 20 de enero de 2007 (disposición transitoria única de la Ley 13/2005, de 11 de septiembre), ni en aquellas áreas que contaran con ordenación pormenorizada, aprobada inicialmente, con anterioridad al inicio del trámite de aprobación del documento de Adaptación Parcial.

La Adaptación Parcial estableció la asignación de usos pormenorizados, que se engloban en usos globales por zonas, considerando estos usos globales, como los usos característicos a una zona, que es susceptible de ser desarrollado en usos pormenorizados, conforme a la regulación contenida en el Plan general 1992 y sus ordenanzas.

Para el suelo urbano consolidado, suelo urbano no consolidado la asignación de edificabilidades y densidades globales es la siguiente:

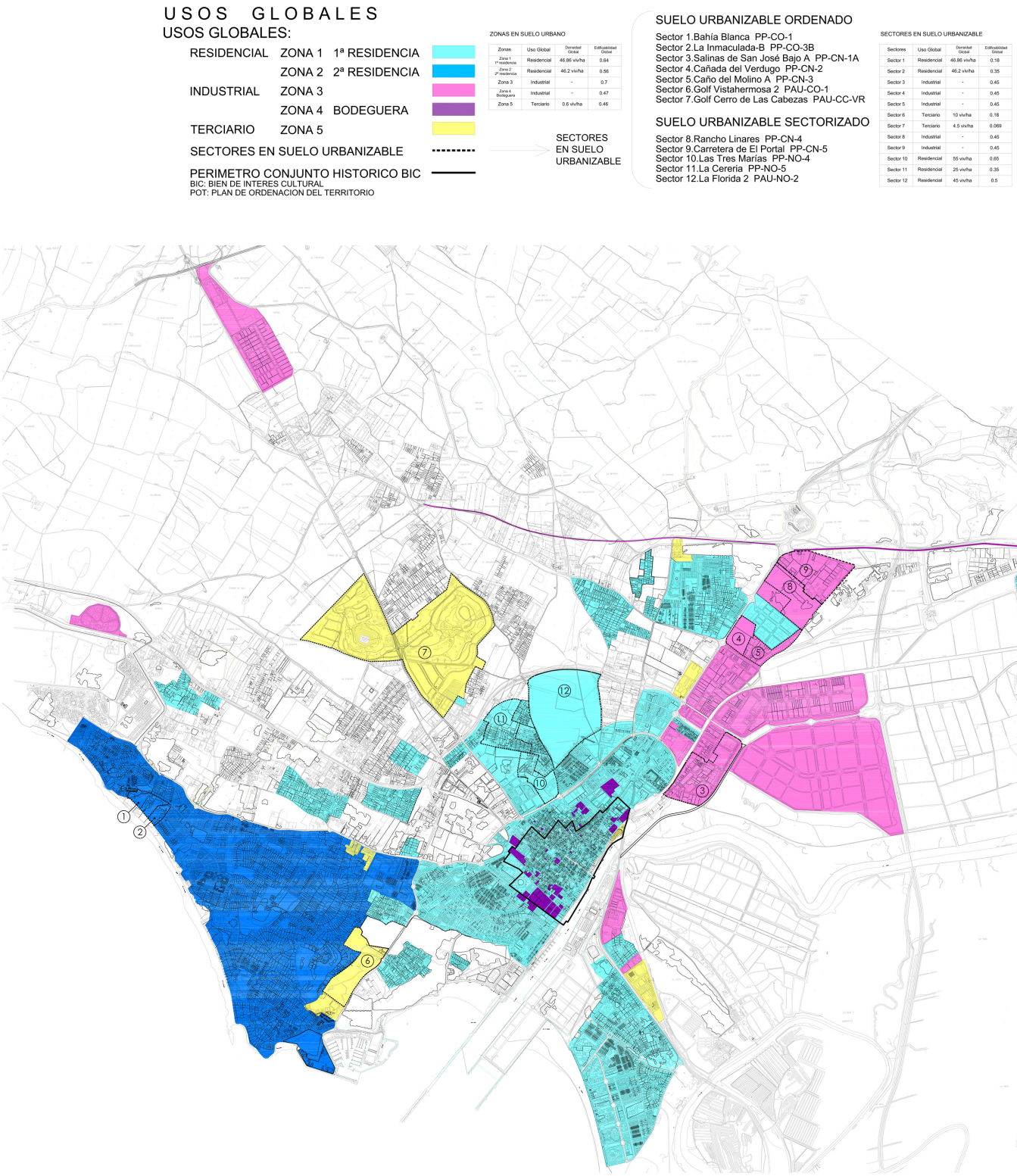


Imagen del plano de la Adaptación Parcial del PGMO de El Puerto de Santa María a la LOUA.

Con posterioridad a la Adaptación Parcial se han aprobado definitivamente, y por lo tanto tienen la consideración de **ordenación vigente** en esta Alternativa 1, los siguientes instrumentos de ordenación:

1. El Plan Especial de Protección y Reforma interior del Conjunto Histórico y Entorno de El Puerto de Santa María, aprobado el 28/04/2021 **y** que se asume como tal instrumento de ordenación, sin alterarlo; y que tiene por objeto regular en el mismo toda la actividad urbanística que se desarrolle, ya sea de iniciativa pública o privada, de manera que se garantice la preservación, mejora e incremento de los valores de la ciudad histórica y su entorno inmediato, así como promover una mejora general del área, compatibilizando la preservación de los valores del tejido urbano existente con un desarrollo sustentable del mismo.

2. La reordenación del ámbito de suelo urbano no consolidado del Club Mediterráneo con una superficie de 83.848,46 m2s que fue instrumentada mediante Modificación puntual de la ordenación pormenorizada del PGOU aprobada definitivamente por acuerdo de pleno de 14 de septiembre de 2022 que innova los usos pormenorizados en el ARI 01 Club Mediterráneo, y que se encuentra en proceso de ejecución (constituida, incluso su entidad urbanística de conservación.

   Esta modificación altera la ordenación pormenorizada, considerando nuevos usos además del ya existente terciario Hotelero. No se modifica el uso global y característico del ámbito, el cual se conserva como turístico (Residencial 2ª Residencia Usos Turísticos).

3. La Modificación del PGOU en el ámbito del sector de suelo urbano no consolidado de la UE S-CN-2 “El Chinarral” aprobada por el Pleno en sesión 06-09-2024 con entrada en vigor después de su publicación el 12-12-2024 (B.O. P. Nº 238).

   La superficie original del sector de SUNC era de 47.577 m2 y estaba integrada en el área de reparto SU.21. El objetivo de esta modificación era la división del original sector S-CN-2 El Chinarral en dos unidades de actuación independientes. No obstante, no es una simple división en dos unidades de ejecución, sino que es una división del sector del SUNC con la generación de dos sectores diferenciados. La Modificación pretendía que se posibilitara desarrollar uno de ellos (SUNC 07-EL CHINARRAL 2) de forma independiente, con una superficie de 15.199 m2, una densidad de 12 viviendas/ha y una edificabilidad de 0,1873 m2t/m2s en parcela mínima de 600 m2; e implementando las reservas mínimas dotacionales exigibles para contribuir a la resolución de los déficits dotacionales existentes en el entorno. Este ámbito queda integrado en un área de reparto independiente (AR-30)-. La otra unidad de ejecución, el S-CN-2 EL CHINARRAL, donde se encuentran la mayoría de las parcelaciones y viviendas existentes quedó con una superficie de 32378 m2, una edificabilidad bruta de 0,361 m2t/m2s, densidad de 17,30 vivienda/ha y se mantenía en su área de reparto original SU.21.

En la Alternativa 1 (mantenimiento de la ordenación actual) los terrenos de suelo urbano sometidos a actuaciones de transformación pendientes de desarrollo y ejecución son:

1º. PERI-CC-14 y ED-CC-16 (entorno Monasterio de la Victoria). Son dos ámbitos de suelo urbano del PGOU 1992, uno remitido a PERI y otro a Estudio de Detalle. El PEPRICHyE alteró la ordenación del ámbito del PERI CC-14 de los terrenos incluidos en la delimitación del Conjunto

2º. S.NO.1. Serones. Es un ámbito con ordenación detallada directa de suelo urbano consolidado por la edificación (artículo 13.1.c) LISTA) pero con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se dispone como uso global el residencial con una previsión de 54 viviendas máximo. En la actualidad están construidas 42 viviendas. No está ejecutado.

3º. S-NO.2. Rompeserones. Es un ámbito de suelo urbano consolidado por la edificación (artículo 13.1.c) LISTA) pero con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se estableció la ordenación detallada completa con el uso global residencial y un máximo de 72 viviendas. En la actualidad están construidas 75 viviendas. No está ejecutado.

4º. S-NO.3. La Caridad. Es un ámbito de suelo urbano consolidado por la edificación (artículo 13.1.c) LISTA) pero con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se estableció la ordenación detallada completa asignándole el uso global residencial con un máximo de 266 viviendas. En la actualidad están construidas 225 viviendas. No está ejecutado.

5º. PERI NO.05.Los Romanos Es un ámbito de suelo urbano con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se remitió su ordenación detallada a un PERI y se estableció el uso global residencial con un máximo de 242 viviendas. En la actualidad están construidas 130 viviendas. No está ejecutado.

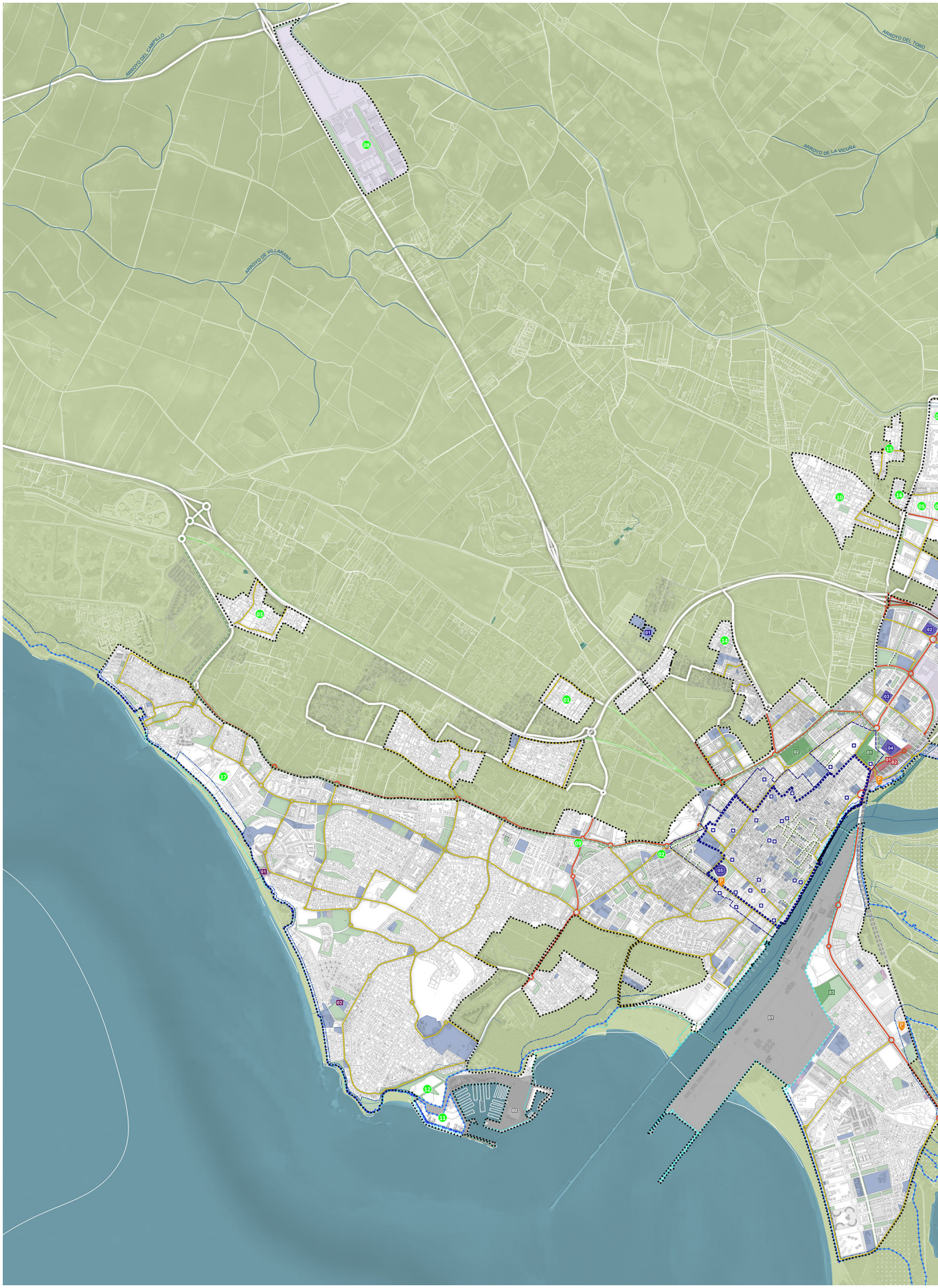
6º. S.NO.8. Arenas Cárdenas. Es un ámbito de suelo urbano consolidado por la edificación (artículo 13.1.c) LISTA) pero con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se estableció la ordenación detallada completa con el uso global residencial y un máximo de 90 viviendas. En la actualidad están construidas 78 viviendas. No está ejecutado.

7º. S.CN-3. La Valenciana. Es un ámbito de suelo urbano consolidado por la edificación (artículo 13.1.c) LISTA) pero con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se estableció la ordenación detallada completa con el uso global residencial y un máximo de 100 viviendas. En la actualidad están construidas 95 viviendas. No está ejecutado.

8º. PERI S.NO.13. Cantarranas 1. Es un ámbito de suelo urbano consolidado por la edificación (artículo 13.1.c) LISTA) pero con urbanización incompleta y deficiente. El 31-01-1997 se aprobó definitivamente el PERI que estableció su ordenación detallada. El PGOU 1992 estableció como uso global del ámbito el residencial, con un máximo de 153 viviendas. Están construidas 147. No está ejecutado.

9º. S-CN.2 El Chinarral 1 y SUNC 07-El Chinarral, dividido en dos ámbitos a consecuencia de la Modificación del PGOU aprobada definitivamente el 06-09-2024 antes referenciada.

10º. S-CN-9. Vega de los Pérez. Es un ámbito de suelo urbano reconocido en el PGOU 1992 con urbanización incompleta y deficiente. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 60 viviendas, que es una intensidad alta para la capacidad de carga del ámbito, dada su posición territorial aislada y la fragilidad ambiental del entorno en que se inserta.



Plano de la Alternativa I.



1. SUELO URBANO

Delimitación del suelo urbano

Actuaciones de transformación urbanística de reforma interior (ATU/RI)

01 Arenas Cárdenas
02 Hospital General Santa María del Puerto
03 Cantarranas
04 Casino
05 El Chinarral I
06 El Chinarral II
07 Vega de los Perez
08 Airbus
09 Parcelas en Ctra. Puerto-Rota, 21 y Avda. del Cisne 2A y 2B
10 La Caridad
11 La China
12 La China
13 La Valenciana
14 Los Romanos
15 Rompeserones
16 Serones
17 La Inmaculada UEb

2. RESERVAS DOTACIONALES

I. SISTEMAS GENERALES

A. MOVILIDAD

A. RED VIARIA: JERARQUÍA VIARIA

Viario territorial

Viario urbano primer nivel

Viario urbano segundo nivel

B. RED FERROVIARIA

Red ferroviaria

Tranvía

C. RED PEATONAL

Vía verde

Aparcamientos disuasorios

Sistema general de equipamientos comunitarios

01 Residencia de ancianos
02 Bomberos
03 Guardia Civil
04 Área dotacional Monasterio de la Victoria
05 Plaza de toros

Sistema general de espacios libres

01 Parque de la Victoria
02 Cementerio
03 Zona verde Valdelagrana

Sistema general de comunicaciones

01 Estación de autobuses
02 Estación de tren

Sistema general de infraestructuras

01 EDAR Las Redes
02 S/N

Sistema general portuario

01 Portuario
02 Puerto sherry

II. SISTEMAS LOCALES ESTRUCTURANTES COMPLEMENTARIOS

Equipamientos Comunitarios (SLEC)

Espacios Libres y Zonas Verdes (SLEL)

Infraestructuras y Servicios Técnicos (SLIF)

Movilidad (SLMOV)

3. USOS GLOBALES MAYORIARIOS

Residencial

Servicios

Productivo

Dotacional

11º. S-CO 10/ ARI-11. La China "Puerto Sherry". El PERI en tramitación plantea una densidad muy alta para la posición litoral y capacidad de carga del ámbito y su accesibilidad: 86,96 viviendas/hectárea (1010 viviendas máxima), pues se amplía la máxima prevista en la ficha del PGOU (910) con la posibilidad de trasvase de edificabilidad terciaria. Del total de viviendas, las existentes son 164. El nuevo documento del PERI tramitado no incorpora reserva de vivienda protegida en la ordenación. De otra parte, no queda justificado el nivel del estándar de espacios libres ni de equipamientos exigidos por el artículo 17 de la LOUA ni su eventual exención por causas justificadas; ello ha motivado informe negativo de la Consejería competente en materia de urbanismo en la tramitación del expediente. Igualmente, consta informe negativo de la Autoridad Portuaria por afección del sistema viario en el sistema general portuario.

12. Igualmente se mantienen las actuaciones previstas en el PEPRICHyE.

Es evidente que la Alternativa 1 encuentra importantes limitaciones:

- Como puede comprobarse la capacidad de generar nuevas viviendas en el suelo urbano de la Alternativa 1 es escasa; en la medida que buena parte de las actuaciones de transformación se corresponde con ámbitos de agrupaciones de edificaciones en origen irregulares que tiene más 2/3 de su capacidad residencial ya edificada.

- De otra parte, las capacidades de revitalización del centro histórico ya han sido ya activadas por el PEPRICHyE aprobado en 2021.

- Desde el punto de posición a nivel estructural, hay dos importantes ámbitos de suelo urbano pendientes de actuaciones de transformación urbanística pero que sin embargo precisan nuevas bases de ordenación para una mejor adaptación al medio urbano y ambiental: el entorno del Monasterio y la actuación de la China.

- El nivel de reserva de viviendas protegidas del planeamiento vigente en suelo urbano es escaso, sólo se incorpora de forma decidida en el PEPRICHyE.

- El planeamiento vigente no dota de una adecuada ordenación al nuevo suelo urbano incorporado por la desafectación del espacio portuario en el frente del Paseo de la Puntilla.

- En la Adaptación Parcial a la LOUA se dejó sin clasificación de suelo al sistema general portuario; esta solución en el marco de la LISTA no puede mantenerse, al precisar todo suelo de una determinada clasificación. Dado su grado de transformación y urbanización el sistema general portuario debe merecer la clasificación de suelo urbano.

- No da cumplimiento al mandato del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (Decreto 462/2004) de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

- En el modelo de ordenación de la Alternativa 1 no se configura la red urbana completaría de la Infraestructura Verde que propugna el PGOM.

La poca capacidad transformadora en el suelo urbano de la Alternativa 1 provocará que deba preverse por el PGOM una mayor superficie de suelo rústico común para desarrollar con suficiencias actuaciones de nueva urbanización frente a otras alternativas de ordenación del POU que permitan aprovechar todas las potencialidades del suelo urbano existente.

ALTERNATIVA II.

UNA ORDENACIÓN QUE ASEGURE UN MODELO DE CIUDAD COMPACTA, VERDE E INCLUSIVA ADOPTANDO LAS DECISIONES ADECUADAS DESDE EL PRIMER MOMENTO DE SU ENTRADA EN VIGOR.

En la Alternativa II la propuesta de ordenación plantea un **nuevo modelo de ciudad compacta, cohesionada, diversa y resiliente**, en coherencia con los principios de la **LISTA**, su Reglamento y unos "referentes estratégicos y conceptuales", a saber:

- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.
- La Agenda Urbana Española 2019
- La Agenda Urbana de Andalucía 2030
- Plan Andaluz de Acción por el Clima.
- Agenda Urbana - Plan de Acción local 2030 de El Puerto de Santa María.

Este modelo persigue transformar el medio urbano del municipio en un espacio más habitable, sostenible e inclusivo, priorizando la regeneración de la ciudad existente frente al crecimiento extensivo, y orientando la planificación hacia la equidad territorial, la sostenibilidad ambiental y la cohesión social.

La propuesta establece un proceso de **reequilibrio urbano y territorial** basado en la consolidación de los tejidos existentes, la mejora de las áreas consolidadas y la culminación de actuaciones inacabadas. Se persigue conectar los diferentes barrios y núcleos urbanos, superando la fragmentación entre áreas residenciales, turísticas e industriales, y favoreciendo la **integración funcional y paisajística del conjunto urbano**. En este sentido, se apuesta por un modelo que incentive la **rehabilitación, la reforma interior y la integración de suelos intersticiales**, priorizando las actuaciones que aporten continuidad y cohesión al territorio.

La **ciudad compacta y mixta** constituye el eje estructurante del nuevo modelo. El planeamiento fomenta la **mezcla de usos** —residencial, productivo, comercial y dotacional— para reducir desplazamientos, favorecer la vida urbana y mejorar la eficiencia energética. Se promueve la **reutilización de suelos en desuso y vacíos urbanos**, la **rehabilitación de barrios degradados** y la consolidación de un tejido urbano activo y equilibrado, en el que la proximidad y la diversidad garanticen una mejor calidad de vida.

La Alternativa II en cuanto a la delimitación de suelo urbano incorpora una actualización del perímetro como consecuencia de verificar la presencia de aquellos elementos configuradores de cualquiera de los supuestos de hecho establecidos en el artículo 13 de la LISTA para su reconocimiento como suelo urbano. En concreto, además de los suelos urbanos reconocidos en la Alternativa 1, se propone incorporar al ámbito de ordenación del POU las zonas siguientes:

1º. Reconocer como suelo urbano por consolidación de la edificación e integración en malla urbana de asentamientos los siguientes ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares propuestos como suelo urbano en expedientes de modificación del PGOM 1992 en el marco de la LOUA en tramitación**:**

- ATU/RI/RG-01. LA BELLEZA (Innovación PGMO "La Belleza")
- ATU/RI/RG-02. BELLA BAHÍA (Innovación PGOM "Bella Bahía")
- ATU/RI/RG-03. HIJUELA DEL TÍO PRIETO (Innovación PGOM "Hijuela Tío Prieto)
- ATU/RI/RG-04. CANTARRANAS 2 (Innovación PGMO "Cantarranas 04")

- ATU/RI/RG-05. LOS ALMENDROS (Innovación PGMO “Los Almendros 2)
- ATU/RI/RG-07. LAS BANDERAS (coincide parcialmente con la Innovación PGMO “Las Banderas-El Palomar 2”)
- ATU/RI/RG-10. CANTARRANAS 3 (Innovación PGOM “Cantarranas 05”)

2º. Reconocer como suelo urbano por consolidación de la edificación e integración en malla urbana de asentamientos a los siguientes ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares colindantes a ámbitos del suelo urbano:

- ATU/RI/RG-06. VALDEAZAHARES.
- ATU/RI/RG-08. EL CARMEN 2
- ATU/RI/RG-09. PUERTO BAJO

3º. Reconocer como suelo urbano por constituir vacíos en el interior de la malla urbana y capacidad de conexión a los servicios urbanos:

- ATU/RI-12 CAÑO MOLINO.
- ATU/RI-15 CAÑADA DEL VERDUGO
- ATU/RI-16 PRYCA OESTE.
- ATU/RI-17 PRYCA NORTE.

4º. Reconocer como suelo urbano por constituir vacíos en el interior de la malla urbana y capacidad de conexión a los servicios urbanos:

- ATU/RI-14 LA PUNTILLA (tras la desafectación del dominio público portuario).

5º. Reconocer como suelo urbano para homogeneizar el perímetro urbano ámbitos sujetos a actuaciones de transformación.

- ATU/MU_03. EL FARO
- ATU/RI-11. ENTORNO ESTACIÓN DE SERVICOS LAS PALMAS
- ATU/MU_07 PARCELA EN AVDA VALDELAGRANA (destinada a aparcamiento de caravanas)
- ATU/MU-08. PARCELA AVDA. DEL DESCUBRIMIENTO
- ATU/MU-09. ATU/MU_09. UN ALTO EN EL CAMINO.

6º. Reconocer como suelo urbano para homogeneizar el perímetro urbano terrenos transformados con destinos a usos públicos:

- Zona ferroviaria estación mercancías.
- Sistema General Deportivo EL CUVILLO.
- Zona del Poblado Naval en el interior del Sistema General de Defensa.

La Alternativa II desde el punto de vista metodológico e instrumental se caracteriza por incorporar los elementos necesarios para conseguir dos objetivos sustantivos en la ordenación del suelo urbano:

1º) **formular propuestas concretas y definir criterios de ordenación específicos en cada zona del suelo urbano para instrumentar adecuadamente una decidida apuesta por el mantenimiento, la mejora, rehabilitación, regeneración y renovación de la ciudad existente** (siguiendo así el mandato del Avance el PGOM conforme al artículo 76.1 del RGLISTA) tanto a corto, como medio y largo plazo y

2º) **establecer directamente la ordenación detallada o, en su caso, el establecimiento de criterios específicos para ello, en los ámbitos de las agrupaciones de edificaciones irregulares que cuentan con condiciones para su reconocimiento como suelo urbano** (conforme a la habilitación del artículo 176.5 LISTA)

Para satisfacer ambos objetivos esta Alternativa II adopta la decisión -a nivel metodológico y de instrumentación- que el contenido del Plan de Ordenación Urbana incorpore una intensidad de decisiones relevante;

i) **de una parte, asumir la ordenación detallada que habilite de forma inmediata la activación de un grupo de actuaciones (**de transformación urbanísticas o simplemente urbanísticas) **que son esenciales para satisfacer a corto y medio plazo el objetivo de la revitalización y renovación urbana y**

ii) **de otra parte, identificar a otro grupo de actuaciones relacionadas con la estrategia de evolución urbana que sin incorporar su ordenación detallada directamente define con precisión criterios, directrices y objetivos claros para que puedan tener un desarrollo pacífico a través de instrumentos específicos de ordenación detallada** (Plan de Reforma Interior o Estudio de Ordenación).

Por ello, esta Alternativa II desde el punto de vista instrumental plantea tanto Actuaciones Urbanísticas (artículo 24.2 de la LISTA) como Actuaciones de transformación Urbanística (artículo 24.1 de la LISTA).

Según el artículo 66.1.f) de la LISTA los Planes de Ordenación Urbana tienen por objeto, entre otros, establecer la delimitación de las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística que se estimen convenientes o necesarias.

Las Actuaciones Urbanísticas tienen por objeto la realización de las actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano, la obtención de sistemas generales y locales o para mejorar o completar la urbanización, así como las actuaciones de edificación.

Con carácter general, en especial las relacionadas con la obtención de sistemas generales o locales son actuaciones asistemáticas **no imponen cargas de urbanización a los propietarios**, ya que no forman parte de procesos urbanísticos ni unidades de ejecución. Por ello, todos los costes —adquisición de suelo, urbanización, obras y mantenimiento— **recaen exclusivamente en el Ayuntamiento.**

Como primera aproximación, a nivel de Avance, se plantea en la Alternativa II la ejecución de las siguientes actuaciones urbanística dirigidas a la obtención de sistemas no adscritos a actuaciones de transformación:

- AU/AS_01 Espacio Libre C/ La Mora
- AU/AS_02 Parque del Litoral 01.
- AU/AS_03 Parque del Litoral 02.
- AU/AS_04 Conexión C/Javier Merrello-Azucena.
- AU/AS_05 Equipamiento Avda. La Libertad.
- AU/AS_06 Ampliación Parque del Cementerio.
- AU/AS_07 Conexión Ronda Ferrocarril y entorno Monasterio de La Victoria -1
- AU/AS_08 Conexión Ronda Ferrocarril y entorno Monasterio de La Victoria -2
- AU/AS_09. Área Dotacional. Cantarranas
- AU/AS_10. Espacio Libre C/ Granja San Javier.
- AU/AS_11. Conexión A-491 ronda periurbana tramo 2.

- AU/AS_12. Ampliación Nudo Camino del Juncal.
- AU/AS_13 Viario C/Sarmiento.
- AU/AS_14. Espacio Libre en calle Cepa. Las Viñas.
- AU/AS-15 El Cuvillo (terrenos colindantes al estadio)
- AU/AS-16 Prolongación calle Mar Báltico

De igual forma, también son actuaciones urbanísticas (de mejora la urbanización y fomento de la rehabilitación edificatoria) aquellas dirigidas a la implementación de Programas de Regeneración de Barrios.

En efecto, como Actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano (AU/MCSU) se plantean Programas de Regeneración de Barrios. En concreto, en esta fase inicial, se proponen en los siguiente barrios con déficits o/y en situación de riesgos de vulnerabilidad:

- Barriada del Tejar- Sericícola.
- Sudamérica
- Los Frailes,
- Virgen de los Milagros
- Barriada La Playa,
- Crevillet.
- Los Madrileños
- Cante de Los Puertos.
- Barrio de los Toreros

No obstante, existen otras actuaciones urbanísticas que excepcionalmente permiten que las obras de compleción de la urbanización sean financiadas por las personas titulares de las parcelas beneficiadas para su conversión en solares.

El artículo 110 de la LISTA indica que cuando el Plan prevea en suelo urbano actuaciones para mejorar o completar la urbanización que no deban someterse a actuaciones de transformación urbanística, la ejecución del planeamiento -en régimen de gestión pública o privada- se realizará a través de la delimitación del ámbito de actuación (en el propio instrumento o a través del mismo procedimiento que el de la delimitación de unidad de ejecución) que quedará sujeto al pago de cuotas de urbanización para financiar el coste de las obras complementarias infraestructurales pendientes.

El artículo 188.1.a) del RGLISTA identifica como uno de los supuesto de actuaciones de urbanización no vinculadas a actuaciones de transformación: "a*) Obras para mejorar o completar la urbanización, en (…) actuaciones para recuperar la condición de solar por inadecuación sobrevenida de su urbanización (…).*

No obstante, no es el único supuesto pues también puede requerir una actuación de compleción ámbitos que nunca hayan alcanzado la condición de solar porque la urbanización existente fuese incompleta.

La obligación urbanística principal de las personas titulares de parcela en el ámbito delimitado de la actuación urbanística de compleción es asumir la financiación de las obras de urbanización complementarias o de mejora para alcanzar o recuperar la condición de solar. Pero, además, el artículo 112 LISTA aplicable a la ejecución de las actuaciones asistemáticas -entre las que se encuentran las actuaciones de compleción- dispone que el proyecto de distribución de cargas de urbanización (que tiene por objeto distribuir equitativamente los gastos de urbanización entre las personas propietarias o titulares de derechos reales de las parcelas beneficiadas por dichas obras) "podrá incluir el coste de obtención de los terrenos necesarios para ejecutar dichas obras".

Pues bien, en la Alternativa II se identifican en una primera aproximación acorde con la función del documento de Avance, las siguiente **Actuaciones de compleción que precisan de gestión a ejecutar asistemáticamente (AU/CTU)**

- AU/CTU_01 Reconfiguración del viario del entorno del monasterio de la Victoria.
- AU/CTU_02. Espacio Libre en c/ Catalina Santos la Guachi.
- AU/CTU_03. Carretera de Rota I
- AU/CTU_04 Ampliación Carretera de Sanlúcar.
- AU/CTU_05 Carretera del Juncal.
- AU/CTU_06 Nuevo enlace calle Popa- antigua carretera de Rota.
- AU/CTU_07 Nuevo enlace camino de la Bermeja- antigua Carretera de Rota.
- AU/CTU_08. Avenida de Cádiz.
- AU/CTU_09. Nuevo puente de San Alejandro.
- AU/CTU_10. Actuaciones ligadas al nuevo puente colgante transbordador.
- AU/CTU_11. Arenas Cárdenas.
- AU/CTU_12. La Caridad.
- AU/CTU_13. Los Romanos.
- AU/CTU_14. Rompeserones.
- AU/CTU_15. Serones
- AU/CTU_16. Vega los Pérez
- AU/CTU_17. Salinas de San José Bajo
- AU/CTU_18. Reurbanización viaria en c/ de la Corchuela

De otra parte, para la consecución del objetivo de renovación la Alternativa II propone la ejecución de actuaciones de transformación (ya sea ordenándoles directamente o bien estableciendo las directrices, objetivos y criterios de ordenación, identificando en este caso el ámbito como propuesta de delimitación de ATU).

Las Actuaciones de Transformación Urbanística, ya sean de Mejora Urbana o de Reforma Interior**, sí implican mayores deberes que se vinculan a la propiedad (o, en su caso, al agente urbanizador que asuma los deberes de promoción de la actuación transformadora)**, tanto de cesiones de dotaciones y aprovechamiento a la administración como de urbanización, en su caso. La ordenación detallada de las Actuaciones de Transformación Urbanística (ATU), según el artículo 79 del RGLISTA, debe orientarse a un modelo de **ciudad compacta.** Se busca una **mezcla de usos** compatibles con el residencial, fomentando la **diversidad funcional** y la **proximidad** entre viviendas, equipamientos, zonas verdes y espacios libres para favorecer los desplazamientos a pie. Asimismo, las actuaciones deberán incorporar **criterios de sostenibilidad y eficiencia energética**, mediante la mejora de edificaciones existentes, el diseño urbano adaptado a factores naturales (soleamiento, vientos) y el uso de **energías renovables**.

En una primera aproximación, conforme a la naturaleza de Avance de este documento, en la Alternativa II se plantean las siguientes Actuaciones de Transformación Urbanística (ATU).

ATU de Mejora Urbana

En primer lugar, en esta Alternativa II el POU procede directamente ordenar, delimitar y programar como ATU de mejor urbana aquellas que vienen en la actualidad siendo tramitadas como este tipo de actuación de transformación urbanística en el marco del régimen transitorio de la LISTA o bien se corresponden con parcelas ya edificadas o con usos urbanos en el borde del suelo urbano que deben integrarse en el perímetro del mismo para su homogeneización. Así:

- ATU/MU_01. CAMINO DEL SARMIENTO

- ATU/MU_02. ESTACION DE SERVICOS LAS PALMAS.
- ATU/MU_03. EL FARO
- ATU/MU_04. AIRBUS (desarrollada y ejecutada)
- ATU/MU_05. PARCELAS EN CTRA. PUERTO-ROTA, 21 Y AVDA. DEL CISNE 2A Y 2B (desarrollada y ejecutada)
- ATU/MU_06. HOSPITAL GENERAL SANTA MARIA DEL PUERTO.
- ATU/MU_07 PARCELA AVDA VALDELAGRANA.
- ATU/MU_08. PARCELA AVDA. DEL DESCUBRIMIENTO
- ATU/MU_09 UN ALTO EN EL CAMINO

En segundo lugar, el POU en esta Alternativa II también establecerá criterios y directrices para posibilitar la presentación a medio o largo plazo de propuesta de delimitación de Actuaciones de Mejora Urbana en parcelas que por dimensiones y posición sean susceptibles de admitir un cambio de uso o intensificación de la edificabilidad o redensificación que supongan una mejora de la ordenación de la zona en que se insertan

Actuaciones de Transformación Urbanística de Refoma Interior (ATU/RI)

En primer lugar, el POU (en esta Alternativa II) identifica los ámbitos que necesariamente precisan de una actuación de transformación con el carácter de reforma interior. Se corresponde con ámbitos que tienen la naturaleza de vacío urbano, o bien, son áreas obsoletas o en desuso, o bien, ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares que precisan la compleción de la urbanización con un alcance de actuación de transformación.

En estos ámbitos que precisan necesariamente de una actuación de reforma interior para convertir las parcelas en solares y con unas dotaciones adecuada a su uso e intensidad, **el POU en el documento completo deberá decidir si asume la ordenación detallada completa (y, por tanto, también delimitan y programan la actuación de transformación) o, por el contrario, el POU identifica el ámbito como propuesta de delimitación** estableciendo las directrices, criterios y parámetros máximo y mínimo de las dotaciones y reserva de VPO.

Por regla general, se procederá a la delimitación y ordenación de aquellos ámbitos que ya se han formulado propuestas de delimitación y ordenación detallada, actualmente en tramitación, que responden a los objetivos del POU.

Los ámbitos que necesariamente precisan una actuación de reforma interior (de renovación urbana o, de establecimiento de la conexión a las redes de urbanización por ser vacíos urbanos) **son, en una primera aproximación acorde con la naturaleza de un documento de Avance:**

De uso global Residencial:

- ATU/RI-01 MONASTERIO DE LA VICTORIA. (Delimitada)
- ATU/RI-03 CALLE ZARZA. (Propuesta)
- ATU/RI-04 EL CARACOL (Propuesta)
- ATU/RI-05 EL CHINARRAL 1. (Delimitada)
- ATU/RI-06 EL CHINARRAL 2. (Delimitada)
- ATU/RI-07 La Inmaculada (UE-B). (Delimitada)
- ATU/RI-08 LA CHINA(Propuesta)
- ATU/RI-09 CANTARRANAS 1 (Delimitada)

De uso global Residencial/Servicios:

- ATU/RI-02 CASINO. (Delimitada)
- ATU/RI-13 CAÑADA DEL VERDUGO (Propuesta)
- ATU/RI-14 LA PUNTILLA. (Delimitada)
- ATU/RI-15 CABALLO BLANCO. (Delimitada)
- ATU/RI-19 CAMPING VALDELAGRANA (Delimitada)

Cabe destacar que en el ATU RI-01 Entorno Monasterio de la Victoria se integran aquella parte de los terrenos del PERI-CC-14 que no fueron reordenados por PEPRICHyE, igualmente incluye el ámbito íntegro del ED-CC-16 y los terrenos calificados como residencial (VTP1) y Dotacional (S). Se trata de un vacío urbano precisado de un nuevo instrumento de ordenación detallada (como el PRI en tramitación) que tenga presente las infraestructuras y equipamientos de movilidad ejecutados en el entorno del Monasterio.

De otra parte, el ATU/RI-08 LA CHINA viene a coincidir con el S-CO 10 La China "Puerto Sherry" de la Adaptación Parcial a la LOUA de 2009 del PGOU 1992, sin incorporar los terrenos de sistema general portuario, Debe recordarse que se encuentra en proceso de tramitación un PERI conforme a las exigencias de la Adaptación Parcial para el ámbito. No obstante, este PERI en tramitación plantea una densidad muy alta (consecuencia de diversas rectificaciones de error) para la posición litoral y capacidad de carga del ámbito y su accesibilidad: 86,96 viviendas/hectárea (1010 viviendas máxima), pretendiendo ampliar la máxima prevista en la ficha del PGOU (910) con la posibilidad de trasvase de edificabilidad terciaria.

En el Avance del PGOM se establecía la directriz de alterar los parámetros del planeamiento vigente para este ámbito para mejorar su integración urbana y ambiental. Por ello, se trata de un ámbito (un vacío urbano, al menos en la zona de La China) que requiere de un instrumento de ordenación detallada en el marco de la LISTA.

En esta Alternativa II, se plantea la necesidad de disminuir la edificabilidad y densidad asignada (para hacerla acorde con la posición litoral y las condiciones de accesibilidad del ámbito) así como recuperar que una parte significativa de la edificabilidad sea destinada al uso hotelero.

De uso global servicios

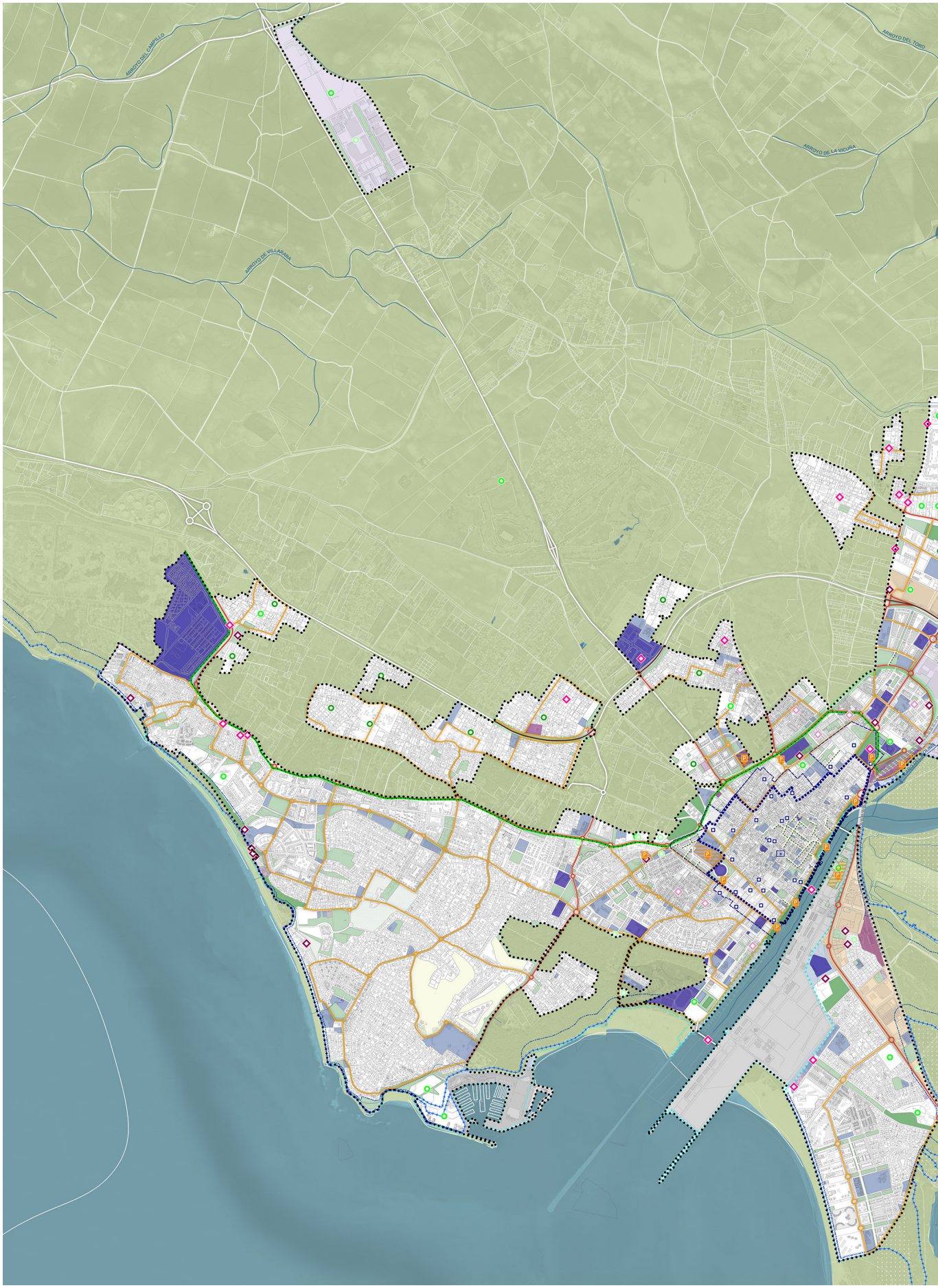
- ATU/RI-10. Actuación AA-1, del Plan Especial del Puerto de la Bahía de Cádiz (Delimitada y con Estudio de Detalle aprobado definitivamente)
- ATU/RI-11. ENTORNO ESTACIÓN DE SERVICOS LAS PALMAS (Delimitada)
- ATU/RI-16 PRYCA OESTE. (Propuesta)
- ATU/RI-17 PRYCA NORTE. (Propuesta)
- ATU/RI-18 FORD. (Propuesta)

De usos globales de Servicios y Productivo:

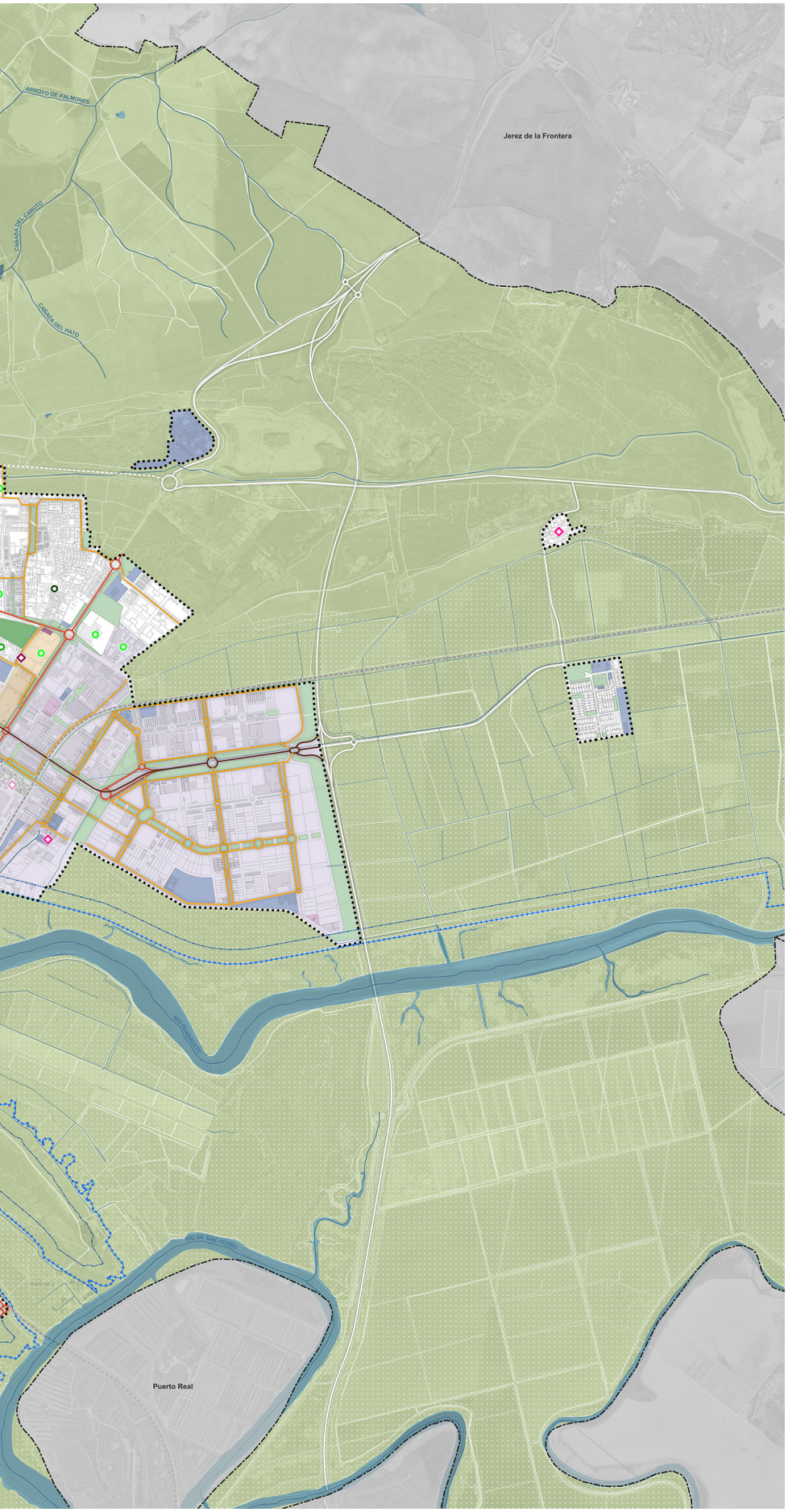
- ATU/RI-12 CAÑO MOLINO. (Delimitada)

Los ámbitos que necesariamente precisan una actuación de reforma interior con fines concretos de regularización por ser agrupaciones de edificaciones irregulares con capacidad de integración en suelo urbano:

- ATU/RI/RG-01. LA BELEZA (Delimitada)
- ATU/RI/RG-02. BELLA BAHÍA (Delimitada)
- ATU/RI/RG-03. HIJUELA DEL TÍO PRIETO (Delimitada)



Plano de la Alternativa II.



1. SUELO URBANO

Delimitación del suelo urbano propuesta

ACTUACIONES

- Localización de actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano (AU/MCSU)
- Localización de actuaciones de compleción que precisan de gestión a ejecutar asistemáticamente (AU/CTU)
- Localización de actuaciones urbanísticas dirigidas a la adquisición de sistemas no adscritos a actuaciones de transformación (AU/AS)
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana (ATU/MU)
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior (ATU/RI)
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regulariazción de agrupaciones de edificaciones de origenes irregulares (ATU/RI/RG)
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regulariazción transitorias de agrupaciones de edificaciones de origenes irregulares (ATU/RI/RG/T)

2. RESERVAS DOTACIONALES

I. SISTEMAS GENERALES

A. MOVILIDAD

A. RED VIARIA: JERARQUÍA VIARIA

· Red existente

- Viario territorial
- Viario urbano primer nivel
- Viario urbano distribuidor
- Red existente fuera del ámbito del POU

· Red propuesta

- Viario territorial
- Viario urbano primer nivel
- Viario urbano distribuidor
- Red propuesta fuera del ámbito del POU

B. RED FERROVIARIA

- Red ferroviaria
- Tranvía

C. RED PEATONAL

- Vía verde
- Aparcamientos disuasorios

B. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS (SGEC)

- Delimitación

C. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)

- Delimitación

D. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS TÉCNICOS (SGIF)

- Delimitación

E. SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGPU)

- Delimitación

II. SISTEMAS LOCALES ESTRUCTURANTES COMPLEMENTARIOS

- Equipamientos Comunitarios (SLEC)
- Espacios Libres y Zonas Verdes (SLEL)
- Infraestructuras y Servicios Técnicos (SLIF)
- Movilidad (SLMOV)

3. USOS GLOBALES MAYORITARIOS

- Residencial
- Servicios
- Productivo
- Dotacional

4. DETERMINACIONES GRÁFICAS

- Límite del término municipal
- Verde urbano
- Límite del conjunto histórico
- Límite del ámbito del PEPRICHyE
- Actuaciones que se mantienen propuestas por el PEPRICHyE
- Suelo Rústico
- Campo de golf
- Marisma
- Dominio público hidráulico cartográfico (DPH)
- Itinerarios exclusivamente peatonales

Dominio público marítimo terrestre (DPMT)

- Límite dominio público marítimo terrestre
- Límite DPMT provisional o en tramitación
- Límite de la ribera del mar
- Límite servidumbre de protección

PEPRICHyE (Instrumento vigente para el conjunto histórico)

- ATU/RI/RG-04. CANTARRANAS II (Delimitada)
- ATU/RI/RG-05. LOS ALMENDROS (Propuesta)
- ATU/RI/RG-06. VALDEAZAHARES. (Propuesta)
- ATU/RI/RG-07. LAS BANDERAS. (Propuesta)
- ATU/RI/RG-08. EL CARMEN II (Propuesta)
- ATU/RI/RG-09. PUERTO BAJO (Propuesta)
- ATU/RI/RG-10. CANTARRANAS III (Delimitada)
- ATU/RI/RG-11. LA CERERIA (Propuesta)

Asimismo, tienen la consideración de áreas de regularización transitorias, los siguientes ámbitos de EMAS del PGOU de 1992 en el que se ha procedido al inicio de las obras de urbanización, sin que hayan culminado y estando pendiente su recepción:

- ATU/RI/RG TRANSITORIA-01. La Valenciana. (Delimitada)

En segundo lugar, el POU en esta Alternativa II también establecerá criterios y directrices para posibilitar la presentación de propuesta de delimitación de Actuaciones de Reforma Interior en zonas o grandes parcelas que sean susceptibles de propuestas de renovación urbana a medio o largo plazo que supongan una mejora de la ordenación de la zona en que se insertan

El **patrimonio histórico, arquitectónico y paisajístico** se reconoce como uno de los principales activos de El Puerto de Santa María y como elemento vertebrador de su identidad.

De una parte, esta Alternativa II asume el **PEPRICHyE** como instrumento vigente para el Conjunto Histórico.

Y de otra parte, para el resto del suelo urbano se establece tres sistemas complementarios:

- Patrimonio Arqueológico: identifica, protege y regula zonas con restos o potencial arqueológico.

- Patrimonio Arquitectónico: protege edificios y conjuntos valiosos mediante dos niveles: Global (edificios singulares) y Ambiental (conjuntos y tipologías).

- Patrimonio Etnológico: salvaguarda bienes y prácticas tradicionales ligadas al vino y la pesca.

El conjunto configura una red de protección integral que une conservación, sostenibilidad y desarrollo urbano, haciendo del patrimonio un pilar estructurante del modelo de ciudad.

Esta Alternativa II, también propone mantener las actuaciones propuestas en el Plan PEPRICHyE y que responden a la siguiente caracterización:

- Las AER, de renovación urbana, en las que además de incrementarse el aprovechamiento existente requieren obras de reforma de la urbanización (superiores a las simples y ordinarias de conexión a los servicios urbanos existentes) tienen naturaleza de actuaciones de renovación urbana (conforme al artículo 7.1.a.2 del TRLSRU 2015 y el artículo 45.2.B.b de la de la Ley 7/2012, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía, LOUA) que se delimitan como unidades de ejecución.

- Las AER en las que se vinculan las intervenciones de incremento dotacional a los mayores aprovechamientos que se reconocen en determinados ámbitos (AIA), de conformidad con el artículo 7.1.b) del TRLSRU 2015 y el artículo 45.2.B,c) de la LOUA. La vinculación entre

las actuaciones de adquisición de suelo dotacionales (AA) a los ámbitos de incremento de aprovechamiento (AIA) se realiza mediante la inclusión en la misma en ámbitos de transferencia de aprovechamientos.

- Las AER con destino a los usos públicos que suponen intervenciones aisladas (AA) y que se encuentran excluidas de ámbitos de distribución o de transferencias de aprovechamientos. Y son las siguientes: AER-01, AER -02, AER -03, AER -04, AER -05, AER -06, AER -07, AER -08, AER -09, AER -10, AER -11, AER-12, AER-13, AER -14, AER-15, AER -16, AER -17, AER -18, AER-19, AER -20, AER-21, AER -22, AER -23, AER -24, AER -25.

En la mayoría de las Actuaciones Específicas de Revitalización (AER) que propone el Plan Especial, donde el uso es residencial, se establece un determinado porcentaje para vivienda protegida, lo que implica una capacidad aproximada de 301 viviendas sometidas a algún régimen de protección pública en el ámbito del Plan Especial.

La Alternativa II asume la ordenación del PEPRICHyE aprobado definitivamente, considerando que sus principios y criterios de ordenación y preservación son válidos, sin perjuicio de instrumentar adecuadamente la mejora puntual de su normativa que se haya relevado como perfeccionable desde su entrada en vigor. Para ello, deberá analizarse en el documento completo del POU si la mejora de la normativa se instrumenta mediante una alteración directa de preceptos por parte del POU o bien, mediante la previsión de una modificación específica del PEPRICHyE; la decisión de la instrumentación adecuada se realizará en función del alcance de las subsanaciones normativas que deban acometerse. No obstante, en ningún caso, se plantea estas alteraciones como un cuestionamiento de los objetivos, principios y criterios establecidos por un Plan Especial que se considera válido y adecuado en términos generales.

Desde el punto de vista económico, el POU impulsa un modelo de **economía diversificada, innovadora y sostenible**, que refuerce la base industrial, tecnológica y portuaria del municipio. Se fomenta la **reactivación de los polígonos existentes**, la **compatibilidad de los usos productivos con el entorno urbano** y la **modernización de los espacios industriales** para acoger actividades limpias y de alto valor añadido, vinculadas a la **innovación, la economía azul y los servicios avanzados**. De igual modo, se promueve un **turismo responsable y de calidad**, vinculado a la cultura, el paisaje y el litoral.

La **movilidad sostenible e intermodal** es otro de los pilares del nuevo modelo urbano. La propuesta de esta Alternativa II se coordina con el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** aprobado para consolidar una red eficiente que priorice los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Se prevé una red ciclista continua, la creación de **plataformas reservadas para transporte público**, la **implantación de aparcamientos disuasorios e intercambiadores modales** y la **delimitación de una Zona de Bajas Emisiones** en el centro urbano, con el fin de mejorar la calidad ambiental y reducir la dependencia del vehículo privado.

En materia ambiental, el POU concibe la **infraestructura verde y azul** como elemento estructurante de la ciudad, articulando parques, zonas agrícolas, corredores ecológicos y espacios libres en una red continua que conecte el río, el litoral y el sistema de parques urbanos. Se impulsan medidas de **adaptación y mitigación del cambio climático**, con la implantación de **Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS)**, cubiertas y fachadas vegetales, energías renovables y materiales sostenibles, mejorando la **biodiversidad, la resiliencia y el confort climático**. En este sentido, La propuesta de **renaturalización de El Puerto de Santa María** plantea integrar la naturaleza en la estructura urbana mediante tres ejes principales:

- Infraestructura Verde urbana, conectada con la territorial del PGOM, para crear una red continua de espacios libres y sistemas verdes que elimine las fronteras entre ciudad y entorno.
- Azoteas verdes y activas, que aportan beneficios sociales y ambientales, reducen la demanda energética y ayudan a adaptar la ciudad al cambio climático.
- Revisar los pavimentos de los espacios públicos para reducir el efecto de "isla de calor" y favorecer la sostenibilidad urbana.

De forma complementaria, se procurará implementar una Red de Huertos Urbanos Comunitarios, (como elemento esencial de autosuficiencia, sostenibilidad y participación ciudadana) en zonas urbanas en las que sea viable su implantación.

En esta Alternativa se incorpora de forma transversal la **cohesión social y el urbanismo inclusivo** como principios de actuación. Se busca garantizar la **accesibilidad universal**, la **igualdad de oportunidades** y la **seguridad urbana** mediante un diseño que tenga en cuenta la diversidad de la población —edad, género, capacidad y origen—. Los espacios públicos se conciben como lugares de convivencia, proximidad y cuidado, con equipamientos de barrio, itinerarios seguros y diseño con perspectiva de género. La ciudad se entiende así como un espacio de **convivencia y equidad**, donde todas las personas puedan disfrutar de sus derechos en igualdad de condiciones.

El sistema dotacional se redefine para alcanzar **mayor equilibrio y eficiencia**, estableciendo estándares de **7 m² de zonas verdes por habitante**, **12,5–18 m² de dotaciones locales**, **una plaza de aparcamiento por cada 100 m² edificables** y **un árbol por vivienda o cada 100 m² de suelo**. Las dotaciones deberán ser **multifuncionales, inclusivas y adaptables**, priorizando equipamientos de proximidad, alojamientos dotacionales y espacios polivalentes capaces de responder a necesidades cambiantes.

En materia de vivienda, el POU promueve una **oferta diversa, asequible y de calidad**, garantizando el **derecho a habitar** y evitando procesos de exclusión o gentrificación. **Como regla general se establece como objetivo alcanzar un 30 % de la nueva edificabilidad en actuaciones de reforma interior y un mínimo del 20% para su destino a vivienda sometido a algún régimen de protección pública (salvo en ámbitos que por inadecuación de la tipología puedan ser justificadamente eximidos sin perjuicio de la oportuna compensación**. De igual modo, se propone como objetivo alcanzar el **15 % en actuaciones de mejora urbana** para vivienda protegida (salvo en ámbitos que por inadecuación de la tipología o reducidas dimensiones no sea oportuno establecer la reserva).

El documento del POU es consciente que ni el TRLSRU 2015 ni la LISTA han establecido la obligación de reservar un porcentaje de vivienda protegida para las actuaciones de mejora urbana (de dotación en términos TRLSRU). Por ello, con carácter general no se dispondrá reserva de vivienda en las citadas actuaciones de mejor urbana. No obstante, nada impide que aquellas actuaciones de mejora urbana con usos residenciales en las que se deriva una alta rentabilidad y configuren tipologías adecuada para el establecimiento del régimen de VPO, pueda disponerse esa reserva, en especial cuando las actuaciones se propongan en terrenos del Patrimonio Público de Suelo.

Igualmente, esta Alternativa II plantea impulsar la **rehabilitación del parque existente**, el **control del uso turístico residencial** y la **densificación selectiva en áreas consolidadas**.

En efecto, **esta Alternativa II, también propone abordar la regulación de las viviendas de uso turístico en el suelo urbano** con la finalidad de asegurar su racionalización, eliminando los conflictos de convivencia que se producen con el uso residencial en determinadas tipologías,

así como los efectos de reducción de la oferta de viviendas aptas para su destino a la primera residencial, en especial en áreas urbanas tensionadas.

En síntesis, la propuesta de la Alternativa II configura un **modelo urbano sostenible, equilibrado y humanista**, que apuesta por **regenerar antes que crecer**, **coser y reequilibrar los barrios**, **integrar la naturaleza y el patrimonio en la estructura urbana**, **promover vivienda asequible y movilidad sostenible**, y **transformar la economía local hacia la innovación y la sostenibilidad**.

ALTERNATIVA III. OPCIÓN DE ORDENACIÓN EN EL QUE EL POU ASUME UN ALCANCE RESTRINGIDO A LOS CONTENIDOS MÍNIMOS EXIGIDOS POR EL POU ASUMIENDO UN PAPEL ESENCIALMENTE ESTRATÉGICO

En cuanto ámbito de ordenación del POU, la Alternativa III también propone incorporar al perímetro del suelo urbano, además de los identificados en la Alternativa1 los terrenos que se han propuesto adicionar en la Alternativa II:

1º. Los ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares propuestos como suelo urbano en expedientes de modificación del PGOM 1992 en el marco de la LOUA en tramitación
2º. Los ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares colindantes a ámbitos del suelo urbano (Valdeazahares, El Carmen 2 y Puerto Bajo).
3º. Los vacíos en el interior de la malla urbana y capacidad de conexión a los servicios urbanos: ARI La Puntilla, el antiguo sector Caño Molino y el de Cañada del Verdugo, así como los terrenos actualmente en suelo rústico vinculados a las instalaciones del Centro Comercial El Paseo
4º. Los vacíos en el interior de la malla urbana y capacidad de conexión a los servicios urbanos: la actuación de reforma interior de la Puntilla, tras la desafectación del dominio público portuario.
5º. Los terrenos en el borde del suelo urbano para homogeneizar el perímetro urbano correspondiente a las parcelas de El Faro; el entorno de la Estación de servicios Las Palmas, el Camping Valdelagrana y parcela en Avda. del Descubrimiento.
6º. Reconocer como suelo urbano para homogeneizar el perímetro urbano terrenos transformados con destinos a usos públicos: Zona ferroviaria estación mercancías, Sistema General Deportivo El Cuvillo y Zona del Poblado Naval.

Esta Alternativa III mantiene en términos generales las mismas directrices, objetivos y estructura de ordenación territorial y urbana que la Alternativa II, pero introduce diferenciales sustanciales en su planteamiento económico y operativo (instrumental):

1º) **Supresión de las Actuaciones Urbanísticas** destinadas a la adquisición de sistemas generales no adscritos.
2º) **No previsión de actuaciones urbanísticas de compleción de la urbanización** para dotar a las parcelas de la condición de solar en zonas infradotadas.
3º) **No establecer programas de mejora o regeneración de barrios en declives.**
4º) **No proceder en el POU a la ordenación directa, ni delimitación ni programación de actuaciones urbanísticas de transformación, así como tampoco proceder a incorporar propuestas de delimitación de ATU.**
5º) **Proceder en el POU únicamente a establecer estrategias a las que deberán sujetarse las propuesta de delimitación de actuaciones de transformación de reforma interior o de mejora que puedan formularse en el periodo de vigencia del POU** para su desarrollo mediante Plan de Reforma Interior o Estudio de Ordenación.

6º) Limitarse a establecer como criterio de ordenación la reserva de vivienda protegida del 20% para las actuaciones de reforma interior de uso residencial (exonerando cuando la tipología sea inadecuada) **y no exigir reserva de VPO en actuaciones de mejora urbana.**

7º) Renuncia a regular las viviendas de uso turístico.

Esta decisión responde al propósito de **configurar un modelo de ordenación más flexible y de carácter estratégico y menos demandante de recursos financieros municipales**, ajustado a una escala de inversión más contenida y adaptada a la capacidad económica que en cada momento pueda tener el Ayuntamiento así como a la presentación de iniciativas por la promoción privada y de los titulares de los terrenos.

La supresión de las actuaciones urbanísticas de adquisición de sistemas (no adscritas a ATU), supone renunciar a actuaciones que poseen un valor urbano indiscutible —al contribuir a mejorar la conectividad, la accesibilidad, el paisaje urbano y la dotación de espacios públicos—, si bien, su naturaleza asistemática implica **un impacto económico directo y significativo** sobre el presupuesto municipal. Al no generar aprovechamientos urbanísticos compensatorios ni estar sujetas a mecanismos de gestión y financiación tradicionales (como la reparcelación, la cooperación o la compensación), su ejecución se traduce en un **incremento de las obligaciones de gasto público** sin retorno financiero inmediato o medible.

Prescindir de dichas actuaciones en esta Alternativa no obedece a una desvalorización de su interés urbanístico, sino a una **reorientación de prioridades** dentro del marco de planificación, en la que se busca **contener el nivel de inversión pública directa** y reducir los compromisos económicos asociados a la ejecución del planeamiento.

De igual modo, **en la Alternativa III se renuncia a la delimitación y ordenación directa de actuaciones de transformación** (de gestión sistemática) a fin de que sea en el periodo de vigencia del POU en el que se decanten propuestas de delimitación que aseguren su viabilidad.

El resultado es una propuesta de ordenación **más económica en términos presupuestarios**, **así como menos comprometida con resolución de problemas a corto y medio plazo**, remitiendo la configuración de la ordenación detallada de las actuaciones de transformación a instrumentos específicos (Plan de Reforma Interior o Estudios de Ordenación) para desarrollar actuaciones de reforma o mejora urbana que sean congruentes con los criterios y objetivos de ordenación expresivos de la estrategia de evolución del modelo urbano en lo relacionado con la mejora y revitalización de la ciudad existente.

En suma, esta Alternativa III configura un modelo urbano que únicamente aborda el contenido mínimo exigido por la LISTA al Plan de Ordenación Urbana, adoptando simplemente un carácter estratégico en lo relacionado con la materialización de las actuaciones de transformación urbanística.

También esta Alternativa III dificulta la configuración de la Infraestructura Verde en el suelo urbano, no sólo por renunciar al establecimiento de actuaciones urbanísticas aisladas dirigidas al establecimiento de sistemas generales sino también porque la definición de la red de espacios libres de sistemas locales sólo se realizará con precisión en las zonas urbanas consolidadas porque en las no consolidadas únicamente se expresará en modo de directriz para futuras propuestas de delimitación de ATU**.**

De igual modo, esta Alternativa III renuncia a una intervención más decidida en el objetivo de conseguir una reserva efectiva de vivienda sometida a algún régimen de protección pública a corto y medio plazo al diferir las actuaciones de transformación que pueden generar esta reserva a iniciativas privadas de formulación de propuestas de delimitación.

En definitiva, esta Alternativa **posibilita acceder a los objetivos principales del modelo territorial propuesto**, **pero difiriendo su consecuencia al examen de las propuestas que de delimitación de ATU se realicen de conformidad con la estrategia adoptada; de igual, modo, ajusta el grado de intervención pública al mínimo**.

CONCLUSIÓN

- La Alternativa I resulta ser una solución de ordenación insuficiente y no adecuada a las necesidades del municipio y su evolución previsible:

  i) Presenta una insuficiente generación de parcelas edificables para la construcción de nuevas viviendas, dado que la mayoría de ATU de reforma interior pendientes de desarrollar son actuaciones en agrupaciones de edificaciones irregulares mayoritariamente ya edificadas y las otras pendientes de desarrollo cuenta con parámetros urbanísticos disconformes con los criterios de sostenibilidad, especialmente en materia de preservación del frente litoral.

  ii) Ello hace que las necesidades de nueva vivienda del municipio en los próximos 16 años deban ser satisfechas mediante un incremento de actuaciones de nueva urbanización que debe habilitar el PGOM en terrenos rústico en la categoría común.

  iii) El único ámbito con ordenación urbanística actualizada es del conjunto histórico.

  iv) La ordenación del resto de las zonas urbanas supone mantener unas condiciones urbanísticas establecidas hace más de tres décadas que son obsoletas teniendo presente los cambios que en la realidad y en el ordenamiento jurídico han acontecido desde la entrada en vigor del PGOU 1992.

  v) Una parte del suelo urbano que debe ser reconocido conforme a la LISTA no dispone de ordenación: terrenos desafectados del dominio público portuario en el paseo de La Puntilla.

  vi) Incorpora una insuficiente reserva de viviendas protegidas para el cálculo de necesidades elaborado, pues solo se incorporan de forma decidida en el PEPRICHyE.

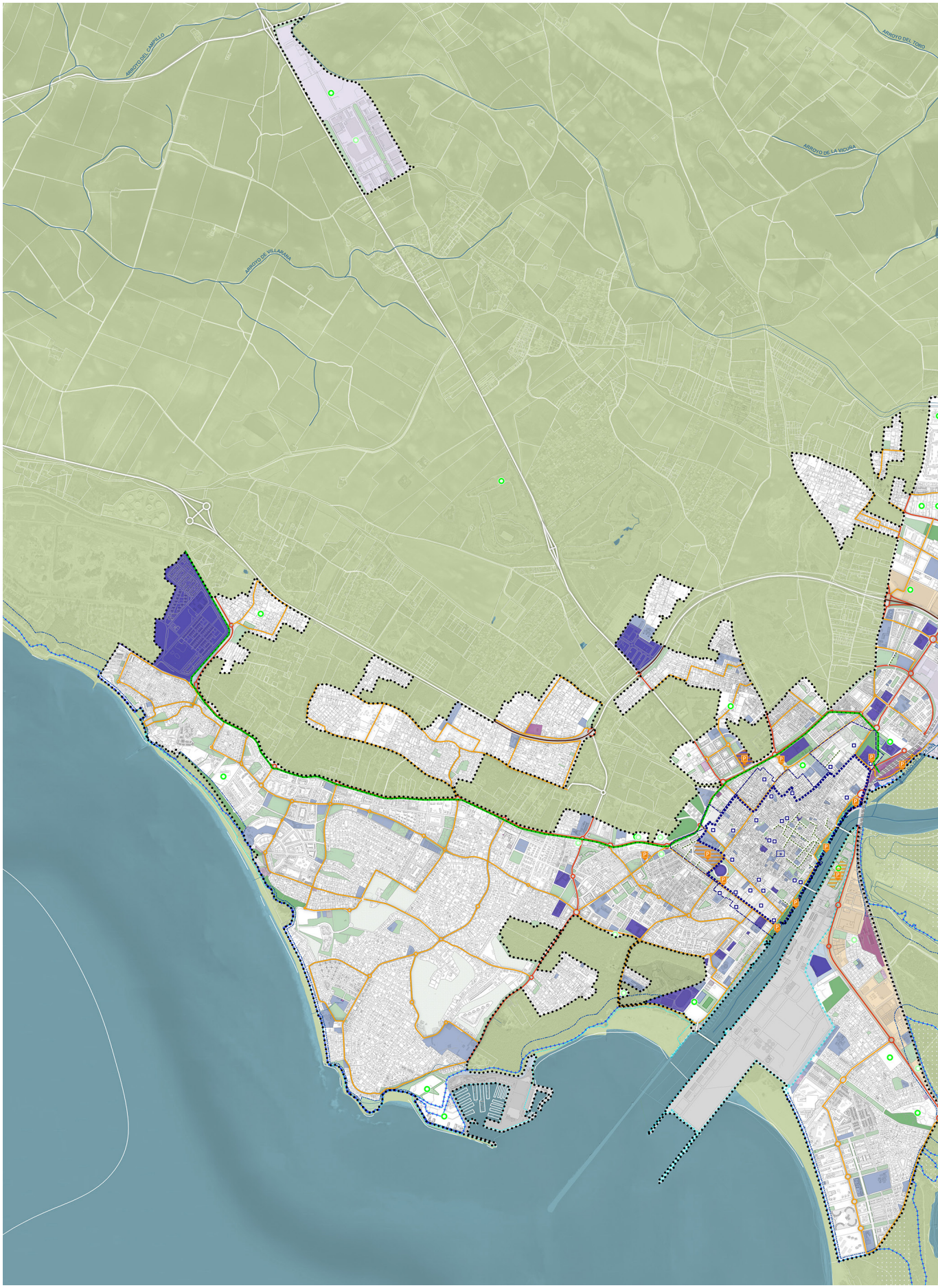
  vii) No da cumplimiento al mandato del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (Decreto 462/2004) de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

  viii) En el modelo de ordenación de la Alternativa 1 no se configura la red urbana completaría de la Infraestructura Verde que propugna el PGOM.

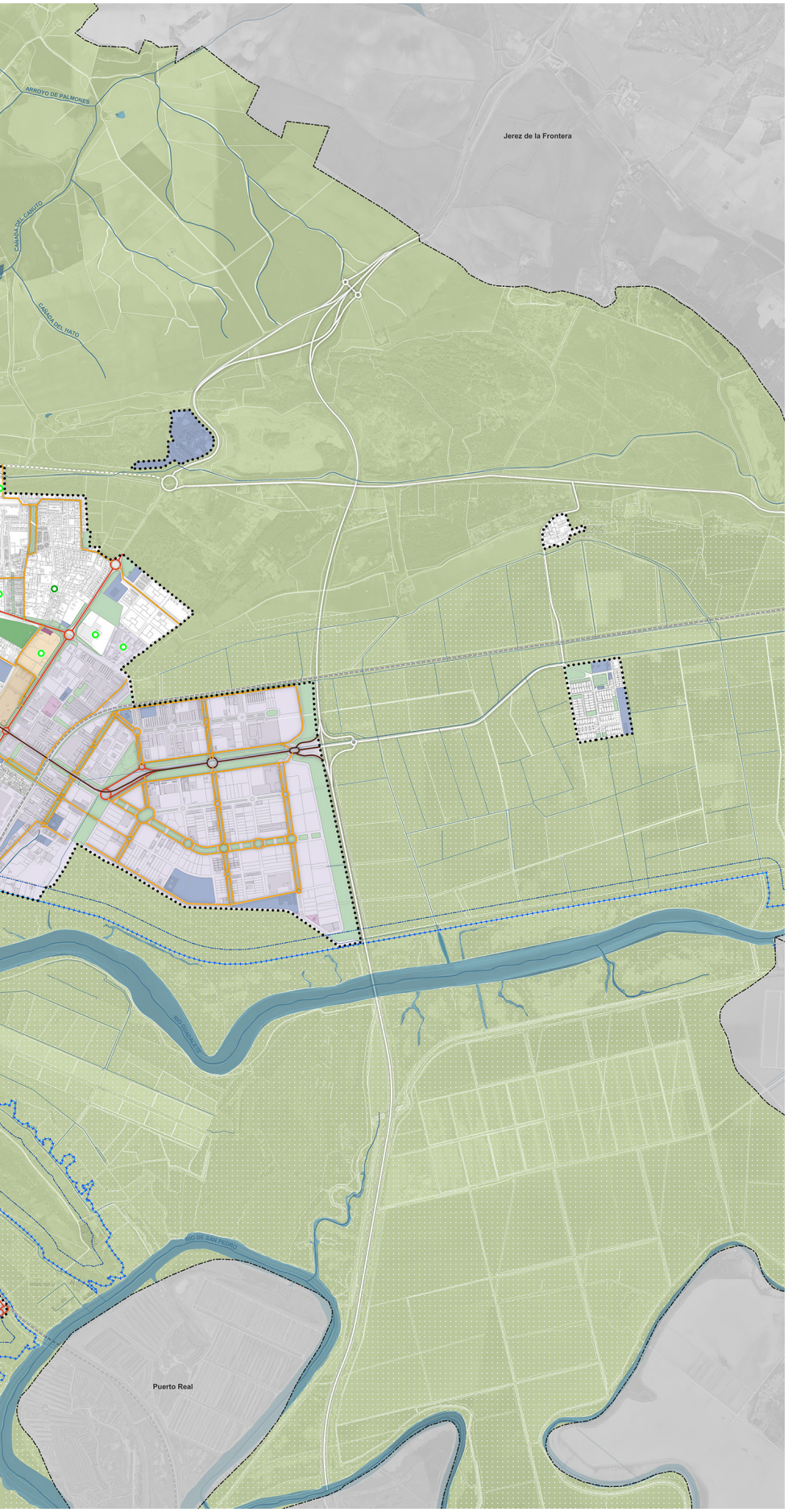
- La Alternativa III supone una solución de ordenación en el que el POU asume funciones mínimas de las capacidades que le reconoce la LISTA:

  i) Prescinde de ordenar, delimitar y programar ATU de mejora urbana o de reforma interior para su ejecución a corto plazo

  ii) Renuncia a incorporar propuesta de delimitación de ATU para su ordenación limitándose a establecer estrategias para el mantenimiento, la mejora, renovación y regeneración de la ciudad existente de desarrollo incierto pues se dejan todas ellas a la iniciativa privada.



Plano de la Alternativa III.



1. SUELO URBANO

Delimitación del suelo urbano propuesta

ACTUACIONES

Localización de actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana (ATU/MU)

Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior (ATU/RI)

Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regularización transitorias de agrupaciones de edificaciones de orígenes irregulares (ATU/RI/RG/T)

2. RESERVAS DOTACIONALES

I. SISTEMAS GENERALES

A. MOVILIDAD

A. RED VIARIA: JERARQUÍA VIARIA

· **Red existente**

Viario territorial
Viario urbano primer nivel
Viario urbano distribuidor
Red existente fuera del ámbito del POU

· **Red propuesta**

Viario territorial
Viario urbano primer nivel
Viario urbano distribuidor
Red propuesta fuera del ámbito del POU

B. RED FERROVIARIA

Red ferroviaria
Tranvía

Aparcamientos disuasorios

B. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS (SGEC)

Delimitación

C. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)

Delimitación

D. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS TÉCNICOS (SGIF)

Delimitación

E. SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGPU)

Delimitación

II. SISTEMAS LOCALES ESTRUCTURANTES COMPLEMENTARIOS

Equipamientos Comunitarios (SLEC)
Espacios Libres y Zonas Verdes (SLEL)
Infraestructuras y Servicios Técnicos (SLIF)
Movilidad (SLMOV)

3. USOS GLOBALES MAYORITARIOS

Residencial
Servicios
Productivo
Dotacional

4. DETERMINACIONES GRÁFICAS

Límite del término municipal
Verde urbano
Límite del conjunto histórico
Límite del ámbito del PEPRICHyE
Actuaciones que se mantienen propuestas por el PEPRICHyE
Suelo Rústico
Marisma
Dominio público hidráulico cartográfico (DPH)
Itinerarios exclusivamente peatonales

Dominio público marítimo terrestre (DPMT)

Límite dominio público marítimo terrestre
Límite DPMT provisional o en tramitación
Límite de la ribera del mar
Límite servidumbre de protección

PEPRICHyE (Instrumento vigente para el conjunto histórico)

iii) Al no incorporar actuaciones urbanísticas aisladas de adquisición de terrenos de sistemas generales no se fortalece la estructura urbana actual ni incorpora mejoras en las zonas infradotadas.

iv) No permite completar la red urbana de la infraestructura verde que defina el PGOM.

v) Aunque da cumplimiento al mandato del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (Decreto 462/2004) de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas, sin embargo no asegure su ejecución al quedar como estrategias pendientes de su materialización a la presentación de iniciativas de propuestas de delimitación de ATU y posterior aprobación de PRI.

- La Alternativa II supone la solución de ordenación más idónea, eficiente y equilibrada:

i) Permite adoptar los objetivos de sostenibilidad establecidos por la LISTA y, al tiempo, aprovechar las máximas potencialidades que un POU puede asumir según la LISTA.

ii) Define a corto plazo las actuaciones de transformación urbanísticas que precisan ser ejecutadas con mayor celeridad estableciendo su ordenación, delimitación y programación.

iii) Prevé actuaciones de transformación a medio plazo, mediante la formulación de propuestas de delimitación y estableciendo una definición precisa de criterios, objetivos y parámetros máximo y mínimos a los que debe sujetarse la ordenación detallada de ámbitos que necesariamente deberán ser sometidos a ATU.

iv) Asume compromisos de actuaciones de mejora y revitalización en barrios en declive.

v) Fortalece la red estructural de los sistemas dotacionales y del viario mediante la previsión de actuaciones urbanísticas aisladas de adquisición de sistemas.

vi) Permite configurar la red complementaria urbana de la Infraestructura Verde que define el PGOM.

vii) Aspira a las mayores reservas de vivienda protegida en actuaciones de transformación en atención a la posición, tipología y viabilidad económica de cada una de ellas.

viii) Permite cumplimentar el mandato del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (Decreto 462/2004) de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas y, al tiempo, asegura su ejecución al delimitar y ordenar buena parte de las agrupaciones de edificaciones irregulares integrables y, en otro caso, establece propuestas de delimitación de ATU.

ix) Asume la ordenación del PEPRICHyE aprobado sin perjuicio de instrumentar adecuadamente la mejora puntual de su normativa que se haya relevado como perfeccionable desde su entrada en vigor.

La Alternativa II ha sido la alternativa seleccionada, cuya justificación pormenorizada se realiza en el Documento Inicial Estratégico que acompaña a este Avance.

AO.3/

DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ORDENACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

El ámbito de ordenación de este Plan lo constituyen los terrenos que en el momento de su formulación y aprobación merecen la clasificación de suelo urbano por integrarse en algunos de los supuestos de hecho definidos en el artículo 13 de la LISTA

La delimitación del perímetro de suelo urbano se realiza por este Plan de Ordenación Urbana de conformidad con los criterios adoptados por el Avance del PGOM (2023) sin perjuicio de realizar un ajuste del citado perímetro pues como se ha expuesto han transcurrido más de dos años desde aquella primera aproximación a la delimitación del suelo urbano y ahora se realiza una verificación más actualizada de concurrencia de las circunstancias exigidas en el artículo 13 de la LISTA para el reconocimiento del suelo urbano.

La regulación del suelo urbano en la LISTA

La clasificación de suelo urbano es una determinación de ordenación que constituye una función reglada, disponiéndose legalmente las condiciones de aquellos suelos que conforman el suelo urbano.

En la Comunidad Autónoma andaluza esta regulación legal se contiene en el artículo 13 de la LISTA, que dispone:

1. *Conforman el suelo urbano los terrenos que, **estando integrados en la malla urbana** constituida por una red de viales, dotaciones y parcelas propias del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:*

   a) ***Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística** o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a esta ley y a sus normas de desarrollo.*

   b) ***Estar transformados urbanísticamente** por contar con acceso rodado por vía urbana y conexión en red con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.*

   c) ***Estar ocupados por la edificación**, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca.*

Este artículo es desarrollado por el artículo 19 y desarrollada en el capítulo I (Clasificación de Suelo) del Título I Régimen del suelo del Reglamento General (Decreto 550/2022), que en su apartado 1 prácticamente reproduce el artículo 13.1 de la LISTA, salvo el inciso final del apartado 1.c):

1. *"Según dispone el artículo 13 de la Ley, conforman el suelo urbano los terrenos que, estando integrados* ***en la malla urbana del núcleo o asentamiento de población del que formen parte****, cumplan alguna de las siguientes condiciones:*

   a) *Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a la Ley y a sus normas de desarrollo.*

   b) *Estar transformados urbanísticamente por contar, como mínimo, con acceso rodado por vía urbana y conexión en red con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica en las condiciones establecidas en el apartado 3.*

   c) *Estar ya ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca. En su defecto, dicho ámbito podrá ser delimitado por el Plan de Ordenación Urbana."*

El Reglamento General viene a completar el concepto de "malla urbana" (requisito común de todos los supuestos de hecho) y determinar el nivel exigido de servicios para el criterio de consolidación por la urbanización. Ambas regulaciones son fundamentarles para la delimitación de suelo urbano.

Como se ha adelantado para los tres supuestos de hechos definidos en el apartado 1 del artículo 13 LISTA para el reconocimiento de la clasificación de suelo urbano, se exige la presencia de un requisito común que se configura como elemento necesario: **que los terrenos deben estar integrados en la malla urbana**, **precisando el artículo 19.1 del Reglamento General de esta ley que la integración en malla urbana puede ser en la del núcleo o en la de un asentamiento.**

El requisito de integración en entramado urbano tiene una doble finalidad que debe entenderse complementaria: de una parte, evitar el crecimiento incontrolado por la simple proximidad (como mancha de aceite) y, de otro, favorecer el crecimiento compacto de la ciudad (evitando la creación de islas urbanizadas).

Respecto a lo que debe entenderse por malla o trama urbana, en la STS de 3 de septiembre de 2010 y 7 de febrero de 2006, se explicita el alcance de este concepto (ya expuesto en sentencia de 23 de diciembre de 2004 y 7 de junio de 1999): *"que exista una urbanización básica constituida por unas vías perimetrales y unas redes de suministro de agua y energía eléctrica y de saneamiento de que puedan servirse los terrenos y que éstos, por su situación, no estén completamente desligados del entramado urbanístico ya existente"*

El apartado 2 del artículo 19 del RGLISTA define el concepto de malla urbana de forma similar a esta doctrina. En concreto, dispone que la malla urbana:

> *"constituye un ámbito continuo, delimitado por viales interconectados que forman parte de la red viaria del municipio, incluidas las travesías y tramos urbanos de*

las carreteras, dotado de los servicios básicos conectados a las redes públicas de infraestructuras y de las dotaciones propias del suelo urbano."

No obstante, debe precisarse que la jurisprudencia ha admitido el carácter de suelo urbano en supuestos en los que, juntamente con la inmediatez a los servicios, concurren tanto la facilidad de la conexión a los mismos (mediante una simple acometida), como la suficiencia y capacidad de los servicios para admitir sin pérdida de efectividad nuevos usuarios. En este sentido, cabe entender que **el concepto de malla urbana no puede ser reducido y ser identificado exclusivamente con áreas dotadas de todos y cada uno de los servicios infraestructurales básicos** (pues si así fuera ya el concepto de malla urbana estaría siendo confundido con el criterio de consolidación por la urbanización del apartado 1.b) del artículo 13 LISTA, y olvidando que hay otros supuestos de hecho definidos en el propio artículo 13.1 que también son merecedores de su reconocimiento como suelo urbano, como es el criterio de consolidación por la edificación); por ello, **debe entenderse que la dotación de servicios exigida en el concepto de integración en malla urbana puede ser inmediata o mediata; es decir, contar con facilidad de acceso que permita disponer de todos los servicios infraestructurales en ejecución del planeamiento.**

De otra parte, es preciso aclarar que **la mera colindancia con las redes infraestructurales no determina el reconocimiento del suelo urbano**, en especial cuando esas infraestructuras no han sido proyectadas para servir a terrenos excluidos de su ámbito de ordenación y ejecución. Y, por ello, el apartado 2 del artículo 19 del Reglamento General establece que:

"La simple colindancia de un suelo con las redes de infraestructuras, viarios, carreteras de circunvalación o vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí misma, su consideración como suelo urbano".

En suma, la proximidad con la trama urbana y, por ende, con los servicios urbanísticos a que se refiere el artículo 13 de la Ley 7/2021, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), y el artículo 19 de su Reglamento (Decreto 550/2022) no resulta suficiente para justificar una clasificación como suelo urbano. En este sentido, el crecimiento del suelo urbano debe evitar extenderse como "mancha de aceite" por la mera cercanía o presencia de los servicios urbanísticos (STS 345/2015 de 23/01/2015, entre otras). Es necesario que dichos servicios se encuentren efectivamente vinculados a dicho ámbito y sean resultado de la ejecución de un planeamiento previamente aprobado.

La jurisprudencia ha precisado que (SSTS de 1 de junio de 2000, 3 de febrero de 2003, 18 de enero de 2016), la existencia de una vía pavimentada o dotada de ciertos servicios no implica por sí misma la integración en la malla urbana, si no se demuestra una vinculación funcional y estructural con el tejido urbano general.

Por regla general se requiere la integración efectiva en la malla urbana existente, lo que implicaría una continuidad física y funcional con la trama urbana consolidada (el tejido urbano general).

Sin embargo, debe precisarse que **el hecho de exigirse integración en malla urbana, ello no significa que necesariamente deba estar en continuidad con el suelo urbano del núcleo principal**, en la medida que pueden presentarse ámbitos en posición aislada que alcancen el reconocimiento como suelo urbano porque conforman en sí mismo un ámbito continuo de malla urbana ya urbanizada o porque es un ámbito continuo con una disposición que conforma una estructura que dispone de un alto grado de consolidación por la edificación y tenga capacidad para llegar a disponer de todos los elementos infraestructurales propios del suelo urbano (definidos en el artículo 19.3 del RGLISTA). Y sin olvidar que el apartado 3.c) de este precepto permite excepcionalmente que el tratamiento de las aguas residenciales en ámbitos "aislados"

del suelo urbano se pueda autorizarse mediante soluciones de sistemas homologados que garanticen su mantenimiento.

Y, por último, el propio artículo 19.1 del RGLISTA precisa que la integración en malla urbana puede ser en la del núcleo (de población) o en la de un asentamiento (urbanístico) que se reconozca por su compatibilidad con el modelo.

En suma, que pueden presentarse ámbitos que, en sí mismo, constituyan una malla urbana separada del núcleo principal, por constituir un asentamiento, pero con entidad suficiente para su funcionamiento viable y autónomo y, por ello, susceptibles de ser reconocidos como suelo urbano.

En este sentido, la legislación urbanística históricamente también ha reconocido como suelo urbano asentamientos surgidos legalmente en el medio rural (como es el caso, por ejemplo, del Poblado de Doña Blanca) y que ahora constituyen malla urbana en sí mismos.

La LISTA, ahora, trata de imponer la directriz de la continuidad con el suelo urbano para el desarrollo de actuaciones de nueva urbanización (en suelo rústico común) que son las que tienen el efecto de generar nuevos asentamientos (artículo 31.2 LISTA); no se impone este criterio para el propio suelo urbano. Pero incluso en las actuaciones de nueva urbanización (en suelo rústico) la LISTA se ve obligada a establecer excepciones que matizan el principio de vinculación o continuidad con el suelo urbano preexistente. Esta excepción se realiza en el propio artículo 31.2 en su inciso final. Entre otras, en las actuaciones de nueva urbanización permite como excepción a la continuidad con el suelo urbano, "*la incorporación de agrupaciones irregulares compatibles con el modelo territorial y urbanístico previstas en el artículo 176".*

Este artículo 176 de la LISTA es desarrollado en su Reglamento General (Decreto 550/2022) que admite expresamente (aunque sea con carácter excepcional) en su artículo 417 apartado 3 que la incorporación de agrupaciones de edificaciones irregulares en suelo rústico al planeamiento también puede darse en situaciones "desvinculadas de los núcleos urbanos existentes", para ello deberá justificarse su procedencia e interés general y acreditar que el ámbito que se delimite no adicione superficie que pueda incrementar las parcelas resultantes lucrativas.

En cualquier caso, debe tenerse presente que los casos que ahora se analizan susceptibles de ser incluidos en el ámbito de ordenación del POU, no tendrían el efecto de generar un nuevo asentamiento urbanístico desvinculado si no de reconocer que una agrupación de edificación irregular -que con carácter previo incide en el sistema de asentamientos como precisa el artículo 23.5 del RGLISTA- resulta compatible con el modelo urbano-territorial adoptado y que es viable su integración en el sistema de asentamientos urbanísticos y, por ello, ser objeto de inclusión en el POU.

En efecto, el artículo 176.1 de la LISTA permite que las agrupaciones de edificaciones irregulares, por posición y tamaño, puedan ser incorporadas al planeamiento por su compatibilidad con el modelo urbano-territorial como actuación de transformación viable ya sea de reforma en suelo urbano o como actuación de nueva urbanización en suelo rústico común; la clasificación de suelo se hará depender de su grado de consolidación de la edificación.

En relación con la opción de su clasificación como suelo urbano, el art.176 de la LISTA dispone su apartado 5 que *"los ámbitos de edificaciones irregulares que, conforme a lo dispuesto en el artículo 13, puedan tener la consideración de suelo urbano estarán sometidos al régimen de las actuaciones de transformación urbanística".*

Por tanto, este precepto (artículo 176.5 LISTA) reconoce la posibilidad de identificar como suelo urbano a las agrupaciones de edificaciones irregulares (evidentemente por el criterio de consolidación de la edificación) y, en otro caso, de no alcanzar el nivel de consolidación exigido en el artículo 13 de la LISTA, mediante la previsión de actuación de nueva urbanización (como se deduce del artículo 176.1 y 31.2 de la LISTA) precisando el desarrollo reglamentario que esa integración pueda darse de forma justificada en situaciones de desvinculación con el núcleo existente.

De esta forma, la regulación que hace la LISTA en su artículo 176 y el Reglamento General en el artículo 417 de las agrupaciones de edificaciones irregulares y su capacidad de incorporación al planeamiento constituye un régimen específico que complementa la regulación del artículo 13 de la LISTA respecto del suelo urbano (y del artículo 31 respecto a las actuaciones de nueva urbanización).

Evidentemente estas agrupaciones de edificaciones irregulares para ser clasificadas como suelo urbano deberán justificar que el ámbito continúo delimitado está consolidado en las 2/3 partes del espacio apto para la edificación (supuesto del artículo 13.1.c LISTA y 19.1.c del RGLISTA), pero no precisarán que el ámbito esté dotado en la actualidad de todos los servicios urbanos básicos (por ser este el supuesto de hecho del artículo 13.1.b LISTA), sino que puedan llegar a alcanzarlos y sean identificadas en el planeamiento habilitado (PGOM y POU) como asentamientos compatibles con el nuevo modelo urbano-territorial adoptado.

Los diversos criterios para el reconocimiento de suelo urbano

Tanto en el artículo 13 apartado 1 de la LISTA como en el artículo 19 apartado 2 del Reglamento General se regulan los tres supuestos de hechos ordinarios que, conjuntamente, con la exigencia de su integración en malla urbana, tienen el efecto jurídico de reconocer la clasificación de suelo urbano. Estos tres supuestos de hecho definidos en el artículo 13 apartado 1 de la LISTA coincide con los criterios clásicos ya establecidos en el Derecho Urbanístico histórico.

En el apartado 2 se regula un nuevo criterio para el reconocimiento como suelo urbano: el de núcleos rurales tradicionales.

El primer supuesto hecho: suelo urbano por ejecución del planeamiento.

El supuesto de hecho del apartado 1.a) del artículo 13 de la LISTA se corresponde con el criterio de reconocimiento de suelo urbano por ejecución de las previsiones de planeamiento anterior: haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y “de conformidad con sus determinaciones”, “desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización”.

Por tanto, si no se ha urbanizado conforme al planeamiento, se imposibilita su reconocimiento automático como suelo urbano. La regulación de este primer criterio es exigente y se establece en garantía de la preservación de las determinaciones planificadas: la urbanización realizada en ejecución de la previsión de un planeamiento debe ser conforme a sus determinaciones, sin poder contradecirlas.

En síntesis, sólo la ejecución de una urbanización conforme al planeamiento vigente en su momento es la que cuenta con el beneficio de la aplicación del principio del carácter reglado y la que determina la vinculación jurídica de su reconocimiento como suelo urbano.

Hay que indicar que la integración en el suelo urbano de este supuesto se produce automáticamente (apartado 1.a del artículo 13 LISTA): "*desde el momento en que produzca la recepción de las obras de urbanización*".

No obstante, es lo cierto que el automatismo de la recepción es una previsión legal para reconocer el carácter de suelo urbano por una simple declaración administrativa que constate que se ha ejecutado una actuación de nueva urbanización conforme a la previsión de su Plan Parcial y se han recepcionado sus obras de urbanización, sin tener que esperar a que dicho reconocimiento de urbano se realice mediante su incorporación a un nuevo PGOM o POU. Es más, la recepción de la urbanización ejecutada conforme a planeamiento es la que tiene en realidad el efecto automático de constituir los terrenos en suelo urbano.

De otra parte, y como supuesto independiente del artículo 13.1.a) LISTA, debe considerarse que en procesos de formulación de un PGOM o POU (como es el caso) también es posible el reconocimiento como suelo urbano aunque no se haya producido formalmente la recepción de la urbanización si el ámbito (que provenía del suelo urbanizable del PGOU anterior y ha desarrollado su Plan Parcial) en ejecución de ese planeamiento está dotado en la actualidad de los elementos básicos infraestructurales porque en este otro caso constituye el supuesto de hecho del artículo 13 apartado 1.b) y, más cuando las parcelas edificables han alcanzado la condición de solar que ha permitido otorgar las oportunas licencias de edificación.

El segundo supuesto: suelo urbano por tratarse de terrenos ya transformados por contar con los elementos básicos de infraestructuras.

El supuesto de hecho del apartado 1.b) del artículo 13 de la LISTA se corresponde con el criterio de reconocimiento de suelo urbano por consolidación de la urbanización; es decir, se trata de terrenos ya transformados por contar con los elementos básicos de infraestructura: contar con acceso rodado por vía urbana y con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.

El RGLISTA no ha realizado un desarrollo exhaustivo del artículo 13 de la LISTA sobre las características de las redes básicas, el artículo 19 del reglamento se limita a reproducirlo excepto la incorporación de alguna aclaración.

No obstante, el análisis de estos preceptos y su interpretación conforme a la jurisprudencia recaída en previas regulaciones similares, permite concluir que los elementos de la urbanización que necesariamente han de concurrir y sus características son:

i) **El acceso a la parcela debe ser rodado y por vía urbana**. La LISTA exige como uno de los requisitos para merecer la clasificación de suelo urbano que los terrenos cuenten con acceso rodado por vía urbana; sin embargo, no precisa ue el acceso a la parcela sea de carácter público municipal. Puede deducirse que la LISTA ha pretendido reconocer la viabilidad de soluciones tipológicas que permitan la implantación de edificaciones aisladas en una única parcela soporte, con elementos comunes, y en la que el acceso público alcanza a un punto de la parcela. Lo que no cabrá es que el acceso a parcelas independientes pueda realizarse por un camino privado de servicio exclusivo a aquéllas, y es que el carácter de vía urbana exige al menos la posibilidad de su tránsito abierto al uso público aun cuando formalmente aún no pertenezcan al dominio público.

   Por el contrario, en el reconocimiento de suelo urbano, no se precisa que el acceso rodado se realice con calzada pavimentada y encintado de aceras, porque estos elementos suplementarios de la urbanización, se reservan como requisitos para que la parcela de suelo urbano alcance la condición de solar, incluso con excepciones. En efecto, el acceso

rodado por vía urbana no tiene por qué ser pavimentado en la medida que el artículo 13.3 al regular la condición de solar permite la exención de la pavimentación por parte del planeamiento.

ii) **El abastecimiento de aguas**. Debe realizarse mediante el servicio público de suministro de aguas potable facilitado desde los depósitos adecuados (STS de 13 de febrero de 1991 Ar. 995). Puede bastar con que exista ese servicio de abastecimiento de agua con capacidad suficiente en la vía a la que dé frente la parcela, sin necesidad de que ésta cuente con la conexión efectiva a la misma, pero siempre que el enganche pueda realizarse sin dificultad (STS de 7 de junio de 1999.

iii) **El saneamiento**. Otro de los elementos imprescindibles de infraestructuras básicas es el saneamiento que debe contar con capacidad suficiente para permitir la conexión del conjunto de parcelas edificables del ámbito.

El RGLISTA en el artículo 19.3.c) establece que el saneamiento comprende la evacuación de las aguas residuales y "pluviales" a las redes públicas de alcantarillado.

Pero no basta que resuelva la evacuación o salidas de aguas, sino que el servicio de saneamiento es el que es apto para la recogida y canalización de aguas residuales y pluviales hasta el punto de vertido autorizable.

Sin embargo, el RGLISTA (artículo 19.3.c) permite de forma excepcional en ámbitos aislados en suelo urbano, que el tratamiento de las aguas residuales se realice "mediante sistemas homologados que garanticen su mantenimiento y que cuenten con la autorización de la Administración competente en materia de vertidos". Evidentemente la poza séptica no constituye un servicio de evacuación de aguas residuales y menos aún de saneamiento, por ello, esta solución es inadmisible y la del sistema homologados diferente a la red ordinaria de saneamiento habrá que entenderla como provisional.

iv) **El suministro de energía eléctrica**. Otro de los servicios básicos es el suministro de energía eléctrica. El artículo 19.3 RGLISTA ha precisado que debe ser a través de las redes de suministro en baja de tensión o "cuando se trate de usos urbanos de alto consumo", en media tensión. La jurisprudencia ya había estimado que por el hecho de que por una parcela pase una línea de alta tensión no se considera que el terreno estuviera dotado de energía eléctrica, puesto que aquélla no podría prestar un servicio inmediato (STS 17 junio 1997).

El hecho de que algunas infraestructuras se encuentren a pie de parcela no equivale a una dotación completa del ámbito, ni garantiza la viabilidad de su desarrollo urbanístico. Así lo establece, entre otras, la STS de 18 de enero de 2016, al señalar que la mera existencia de servicios o la vecindad con suelos urbanizados no son suficientes, siendo necesario determinar hasta qué punto el proceso urbanizador ha alcanzado efectivamente el terreno en cuestión.

Como subraya la doctrina jurisprudencial (SSTS de 1 de junio de 2000, 14 de diciembre de 2001, entre otras), el reconocimiento de un terreno como suelo urbano requiere que la urbanización se haya realizado con la finalidad y destino propios del servicio a una zona consolidada, y no que los servicios pasen casualmente por él o hayan sido instalados de forma aislada.

De otra parte, el hecho de que una concreta parcela pueda contar puntualmente en algún frente los servicios urbanos no significa que la unidad parcelaria arrastre necesariamente la clasificación de suelo urbano de toda su superficie, sino únicamente respecto de aquella parte

que disponga de los servicios requeridos. En este sentido, la STS de 19 diciembre de 2016 (nº 2669/2016) ha aclarado que: *"el hecho de formar una sola parcela no es motivo por el cual, de forma indefectible, todo el suelo de la misma deba tener la misma clasificación y calificación urbanística, pues ese criterio implicaría que la planificación urbanística debe acomodarse a los límites o linderos de las parcelas, y tal criterio no es propio de la técnica urbanística en la que la zonificación del suelo en función de las previsiones de los diferentes usos lucrativos y dotaciones ---así como el señalamiento de tipologías edificatorias y viarios--- debe hacerse con criterios de racionalidad y de mejor calidad en la ordenación, con independencia de los confines de las parcelas afectadas"*

El tercer supuesto: reconocimiento de la clase de suelo urbano por consolidación de la edificación.

Se regula en el artículo 13.1.c) de la LISTA que consagra el tercer criterio clásico para el reconocimiento de suelo urbano: contar con un grado elevado de consolidación de la edificación en ámbito integrado en malla urbana.

Por tanto, son dos requisitos: la necesidad de integración en malla urbana y el requisito de estar ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello.

El área que debe considerarse para realizar el análisis de la consolidación también es determinada por el planeamiento; este criterio había sido aceptado ya jurisprudencialmente (STS de 4 de febrero de 1999).

El artículo 13.1.c) de la LISTA identifica al planeamiento general como el instrumento legitimado para referenciar el ámbito ("*de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca"*); no obstante, el RGLISTA (artículo 19.1.c) ha ampliado esta facultad (de establecer el área de referencia) al POU con carácter supletorio ("en su defecto"), es decir, en ausencia del planeamiento general adaptado a LISTA.

En el presente caso, es el POU quien establece el ámbito de referencia para verificar el grado de consolidación de la edificación porque en el momento en que se formule el PGOM no ha llegado a tener vigencia, sin perjuicio de que se disponen de mecanismos de coordinación entre el POU y el PGOM para que finalmente se produzca la congruencia entre ambos instrumentos.

En cualquier caso, no puede ser una decisión adoptada de forma arbitraria, sino que la delimitación del área se establecerá en referencia a elementos físicos existentes o a nuevos elementos de infraestructuras propuestos en este caso por el POU o bien por su colindancia con terrenos de naturaleza diferenciada sea por afecciones ambientales o sectoriales.

La cuestión principal consiste en valorar cuál es el nivel de consolidación edificatorio del ámbito. La ley exige que alcance al menos las 2/3. Pero no se trata de que las edificaciones existentes ocupen las 2/3 de la superficie total del área considerada, sino simplemente de los espacios aptos para la edificación según las previsiones del Plan. Por tanto, habrá que descontar los espacios de uso público (viario o terrenos dotacionales) del ámbito. De igual forma, la referencia al espacio apto para la edificación hay que entenderla realizada al número teórico de parcelas edificables, no a la superficie ocupada de las mismas (porque ordinariamente la edificación sólo puede ocupar parte de la parcela edificable); por tanto, se trata de cuantificar si el número de parcelas edificadas representa las 2/3 partes del total teórico de parcelas resultantes de la nueva ordenación.

Supuesto adicional. Reconocimiento de suelo urbano de los núcleos rurales tradicionales.

En el apartado 2 del artículo 13, la LISTA realiza la principal novedad en materia de clasificación de suelo, estableciendo un nuevo supuesto de suelo urbano: el Núcleo Rural Tradicional.

> *"2. También forman parte del suelo urbano los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural que sirven de soporte a un asentamiento de población singularizado, identificable y diferenciado, siempre que cuenten con acceso rodado y con las infraestructuras y servicios básicos que se determinen reglamentariamente."* (artículo 13.2 LISTA).

En realidad, este supuesto de hecho configurado en el apartado 2 del artículo 13 es un suelo urbano con menos requisitos de urbanización que los supuestos urbanos ordinarios. En este apartado, la LISTA hace uso de la posibilidad de reconocimiento de suelo en situación de suelo urbanizado (incorporada como modificación de la LS 07) ahora regulada en el apartado 4 del art.21 TRLSRU 2015:

> *"4. También se encuentra en la situación de suelo urbanizado, el incluido en los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, siempre que la legislación de ordenación territorial y urbanística les atribuya la condición de suelo urbano o asimilada y cuando, de conformidad con ella, cuenten con las dotaciones, infraestructuras y servicios requeridos al efecto."*

No obstante, este cuarto criterio de suelo urbano (NRT) en la medida que es una excepción al régimen ordinario, debe ser interpretado de manera restrictiva y exigirse que se trate de un verdadero núcleo rural tradicional "legalmente asentado en el medio rural". Por tanto, para el reconocimiento como NRT en suelo urbano se precisa la previa legalidad del asentamiento y, en consecuencia, un asentamiento irregular no puede ser reconocido como NRT.

El NRT es un asentamiento urbanístico (siempre que resulte integrado a la ordenación urbanística), como precisa el artículo 23.2.b) RGLISTA, si bien con unos niveles de urbanización de menor exigencia.

En el artículo 19.4 del Reglamento General desarrolla los requisitos para el reconocimiento de Núcleos Rurales Tradicional (legalmente implantados en el medio rural) como suelo urbano.

El RGLISTA precisa (artículo 19.4.c) que se considerará que están legalmente asentados aquellos NRT que no se encuentren sobre suelos de dominio público (como puede ser el vía pecuario) y que se implantaron originalmente conforme a la legislación vigente en su momento "o con anterioridad a la Ley 19/1975, de 2 de mayo, de reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana."

La clasificación de los núcleos rurales tradicionales como suelo urbano requiere su previa **delimitación por los instrumentos de ordenación urbanística general** (artículo 19.5 RGLISTA). **Por tanto, el POU no puede reconocer de forma autónoma un NRT.** El único que teóricamente pudiera adscribirse a este supuesto sería el Poblado Doña Blanca, si bien el mismo cuenta con todos los elementos de urbanización sin precisar ser identificado como NRT.

En consecuencia, este POU no reconoce ningún Núcleo Rural Tradicional.

Conclusión:

En consecuencia, a continuación, se procede a delimitar el ámbito de ordenación del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María y su justificación.

Se justifica y detalla a continuación, la presencia de los requisitos que establecen los artículos 13 de la LISTA y 19 del Reglamento para cada zona que se propone incluir en el ámbito de ordenación de suelo urbano por el POU.

3.1. SUELO URBANO RECONOCIDOS EN LA ADAPTACIÓN PARCIAL DEL PGOU 1992 A LA LOUA EN 2009.

1.1. El ámbito del Plan Especial del Conjunto Histórico y Entorno.

Se reconoce como suelo urbano el ámbito de ordenación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y Entorno de El Puerto de Santa María aprobado definitivamente el 28/04/2021 por el Pleno del Ayuntamiento.

1.2. El suelo reconocido como suelo urbano en la categoría de consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 por estar urbanizados y localizados en áreas integradas en malla urbana consolidadas por la edificación.

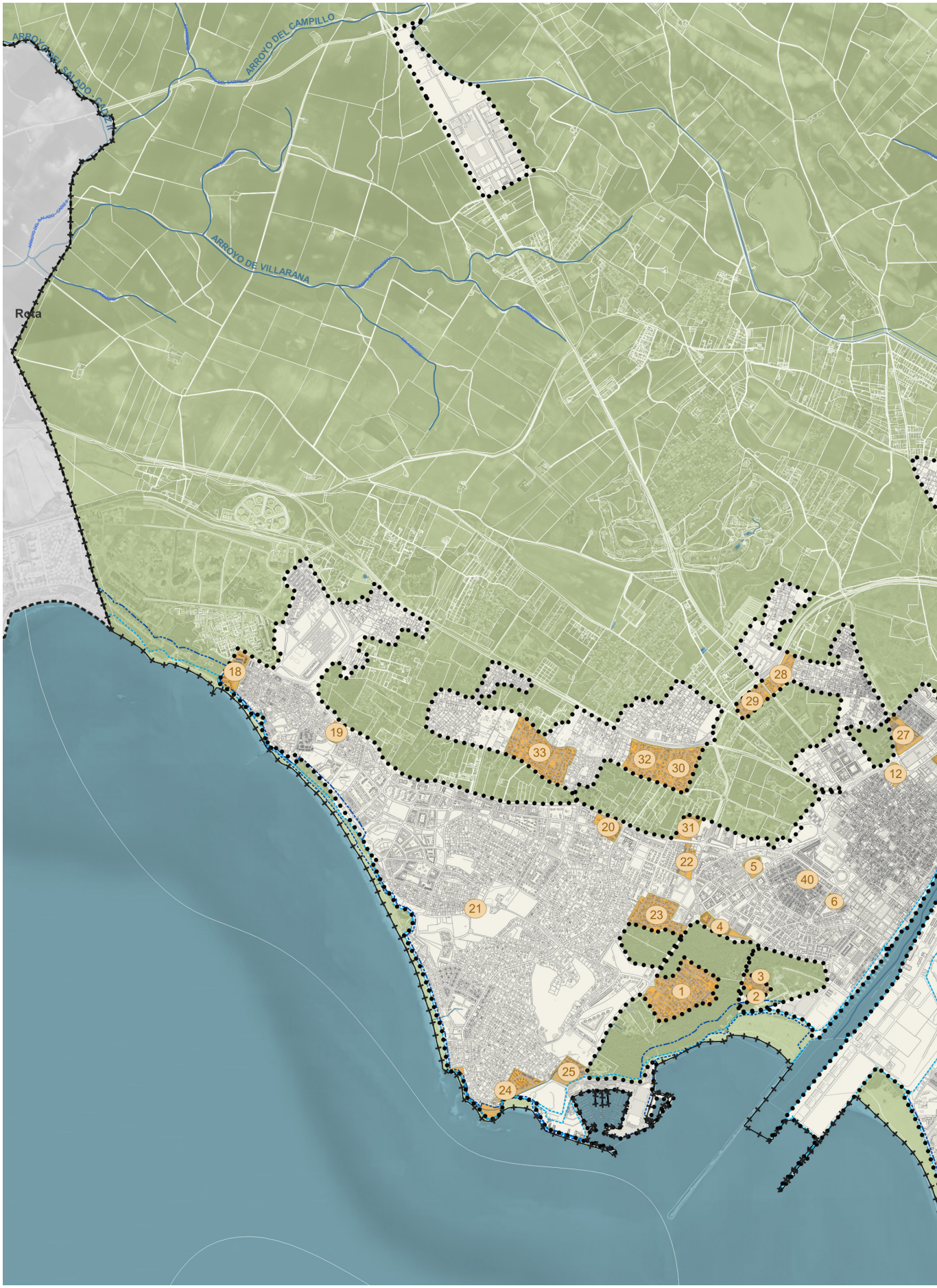
Se ratifica el carácter de suelo urbano en aplicación del supuesto de hecho configurado en el artículo 13.1.b LISTA y, por ello, se incorporan al ámbito de ordenación de este POU todas las zonas del suelo urbano consolidado reconocidas en la Adaptación Parcial del PGOU 1992 a la LOUA no incluidas en el PEPRICHyE (las incluidas en este ámbito se adscriben al suelo urbano por el motivo 1.1 anterior)

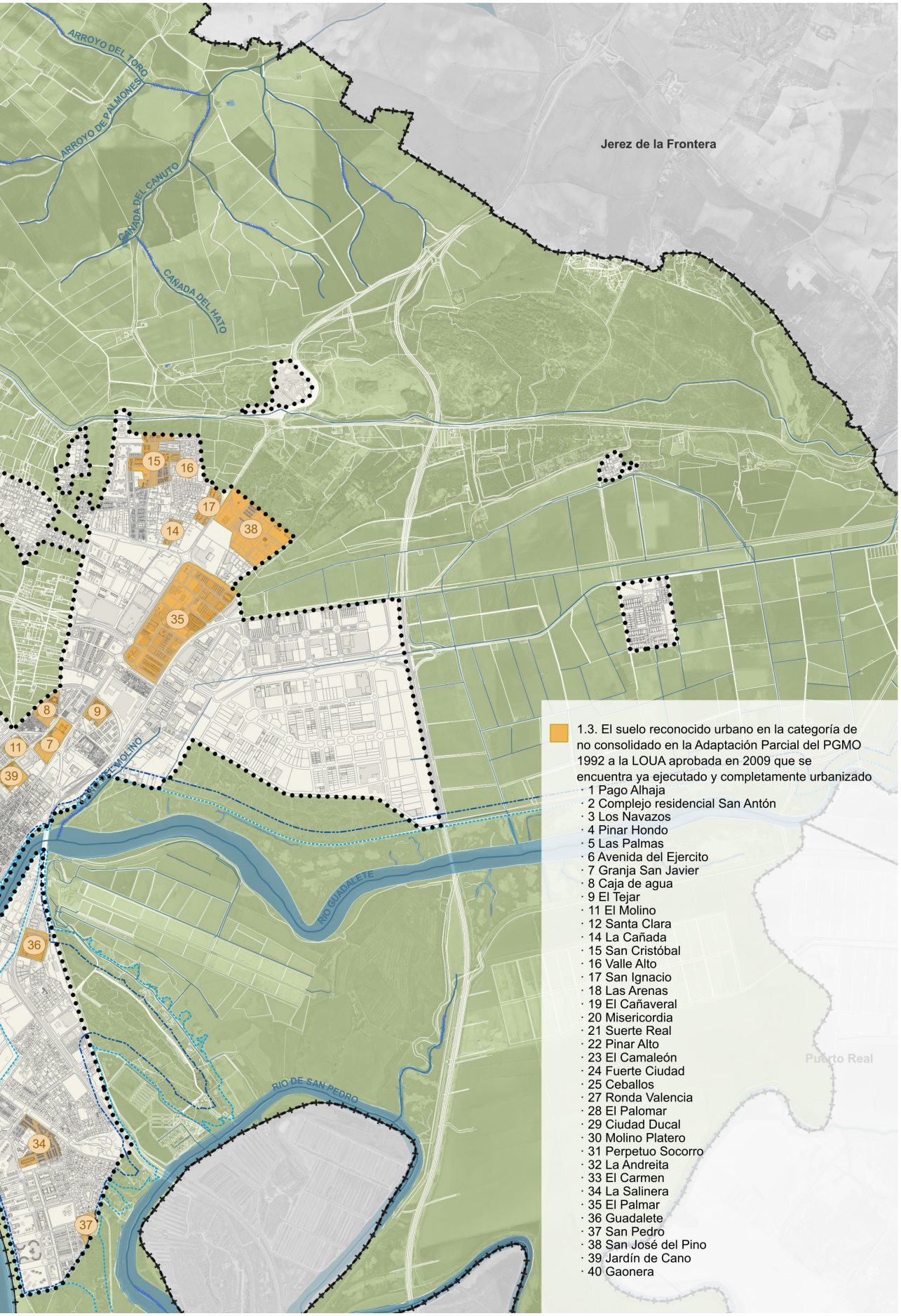
1.3. El suelo reconocido urbano en la categoría de no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 que se encuentra ya ejecutado y completamente urbanizado

Se ratifica el carácter de suelo urbano reconocido en el PGOM 1992 en aplicación del supuesto de hecho configurado en el artículo 13.1.b LISTA y, por ello, se incorporan al ámbito de ordenación de este POU las siguientes áreas -no localizadas en el ámbito del Conjunto Histórico- identificadas como suelo urbano no consolidado en la Adaptación Parcial del PGOU 1992 a la LOUA de 2009 que se encuentran en la actualidad ejecutadas y urbanizadas:

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	ÁMBITO PGMO 1992/ ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA 2009	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	USO DOMINANTE
Pago Alhaja	PERI-CC-1	AD 21-10-97	Residencial/175 viviendas
Complejo residencial San Antón	Estudio de Detalle ED CC 2	AD 31-10-95	dotacional
Los Navazos	S-CC 4	Ordenación directa PGMO 2	Residencial/31 viviendas
Pinar Hondo	Estudio de Detalle CC-5	15-04-1993	Residencial/296 viviendas
Las Palmas	Estudio de Detalle C-7	AD 24-09-92	Residencial/46 viviendas
Avda. del Ejército	Estudio de Detalle S- CC-9	AD 24-09-92	Residencial/180 viviendas
Granja San Javier	PERI-CC-15	AD 17-07-01	Residencial/174 viviendas
Caja de Agua	PERI CC-17	AD 06-10-06	Residencial/240 viviendas

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	ÁMBITO PGMO 1992/ ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA 2009	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	USO DOMINANTE
El Tejar	Estudio de Detalle CC-18	AD 15-07-92	Residencial/340 viviendas
Bodegas Gómez	PERI-CC	AD 25-02-94	Residencial/330 viviendas
El Molino	PERI-CC	AD 30-01-98	Residencial/335 viviendas
Santa Clara	PERI	AD 04-05-2004	Residencial/190 viviendas
Bodegas Galarza	PERI-CC	AD 29-01-99. Alterada la ordenación por el PEPRICHyE.	Residencial/175 viviendas
La Cañada	Estudio de Detalle S-CN.4	AD 11-02-93	Residencial/24 viviendas
San Cristóbal	PERI-CN-5	AD 16-07-96	Residencial/262 viviendas
Valle Alto	ED.CN-7	AD 22-09-95	Residencial/10 viviendas
San Ignacio	Estudio de Detalle D.CN-8	AD 31-10-95	Residencial/66 viviendas
Las Arenas	Estudio de Detalle S.C0-1	AD 22-12-94	Residencial/315 viviendas
El Cañaveral	Estudio de Detalle S-CO-2	AD 26-09-96	Residencial/36 viviendas
Misericordia	Estudio de Detalle CO-3	AD 27-11-98	Industrial
Suerte Real	Estudio de Detalle S-CO.4	AD 26-09-02	Residencial/7 viviendas
Pinar Alto	Estudio de Detalle S-CO-5	AD 08-05-92	Residencial/65 viviendas
El Camaleón	Estudio de Detalle S-CO.6	AD 31-01-97	Residencial/103 viviendas
Fuerte Ciudad	PERI-CO-8	AD 21-01-93	Residencial/152 viviendas
Ceballos	PERI-CO-9	AD 07-09-00	Residencial/74 viviendas
Las Redes Playa	PERI-CO	AD 18-12-98	Residencial/88 viviendas
Ronda de Valencia	PERI-NO-4	AD 25-02-94	Residencial/235 viviendas
El Palomar	S-NO.6	Ordenación directa PGMO	Residencial/38 viviendas
Ciudad Ducal	DS-NO.7	Ordenación directa PGMO	Residencial/ Residencial/41 viviendas
Molino Platero	S-NO.9	Ordenación directa PGMO	Residencial/87 viviendas
Perpetuo Socorro	S.N0.10	Ordenación directa PGMO	Residencial/26 viviendas.
La Andreita	S-NO.11	Ordenación directa PGMO	Residencial/74 viviendas
El Carmen	S-NO-12	Ordenación directa PGMO	Residencial/123 viviendas
La Salinera	Estudio de Detalle S.VA.2	AD 11-08-88	Residencial/500 viviendas
El Palmar	PERI-CN-1	AD 30-11-92	Industrial
Guadalete	PERI-VA-1	AD 27-11-98	Industrial
San Pedro	PERI S-VA-3	AD 26-09-97	Residencial/54 viviendas
San José del Pino	PERI	AD 04-11-05-	Residencial/999 viviendas
Jardín de Cano I y II	PERI S-CC-12a/b	AD 03-02-00	Residencial/ 384 viviendas
Gaonera	Estudio de Detalle	AD 21-10-08 y susti-tuido por ED con AD 19-12-2023	Residencial (15 viviendas)


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
18
19
33
32
30
28
29
27
12
20
31
22
5
40
6
21
23
4
3
2
1
25
24


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
15
16
17
14
38
35
8
9
11
7
39
CAÑO DEL MOLINO
RIO GUADALETE
36
RIO DE SAN PEDRO
34
37
Puerto Real
1.3. El suelo reconocido urbano en la categoría de no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 que se encuentra ya ejecutado y completamente urbanizado
· 1 Pago Alhaja
· 2 Complejo residencial San Antón
· 3 Los Navazos
· 4 Pinar Hondo
· 5 Las Palmas
· 6 Avenida del Ejercito
· 7 Granja San Javier
· 8 Caja de agua
· 9 El Tejar
· 11 El Molino
· 12 Santa Clara
· 14 La Cañada
· 15 San Cristóbal
· 16 Valle Alto
· 17 San Ignacio
· 18 Las Arenas
· 19 El Cañaveral
· 20 Misericordia
· 21 Suerte Real
· 22 Pinar Alto
· 23 El Camaleón
· 24 Fuerte Ciudad
· 25 Ceballos
· 27 Ronda Valencia
· 28 El Palomar
· 29 Ciudad Ducal
· 30 Molino Platero
· 31 Perpetuo Socorro
· 32 La Andreita
· 33 El Carmen
· 34 La Salinera
· 35 El Palmar
· 36 Guadalete
· 37 San Pedro
· 38 San José del Pino
· 39 Jardín de Cano
· 40 Gaonera

1.4. El suelo reconocido como urbano no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 o modificación PGMO posterior que está en proceso de gestión y sin finalizar la urbanización.

ACTUACIÓN	ÁMBITO PGMO 1992/ ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA 2009	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	USO DOMINANTE	SITUACIÓN URBANÍSTICA
1.4.1 Santa Catalina	PERI CO-7	AD 04-07-2003.	Terciario.	No consta la finalización de la urbanización. La ordenación detallada del PERI es parcialmente inadecuada. Debe analizarse la funcionalidad de la rotonda prevista por el Plan Especial y la viabilidad de incorporar una reordenación puntual que mejore el sistema de espacios libres.

1.5. El suelo reconocido como urbano en la categoría de no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 integrado en malla urbana que está pendiente de gestionar y urbanizar.

Se corresponde con aquellos terrenos clasificados como suelo urbano en el PGMO 1992 y en la Adaptación Parcial a la LOUA de 2009, como urbano no consolidado, integrados en malla urbana en los que se prevén actuaciones de reforma interior que no están gestionadas ni los terrenos urbanizados en la proporción y nivel requerido para los usos e intensidades planteadas en la actuación de reforma interior prevista en el planeamiento general.

ACTUACIÓN	ÁMBITO PGMO 1992/ ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA 2009	USO DOMINANTE	SITUACIÓN URBANÍSTICA
1.5.1 La China "Puerto Sherry"	S-CO 10/ ARI-11	Residencial	En la ficha original del PGMO 1992 la edificabilidad atribuida para el S-CO 10 La China-Puerto Sherry es de 0,75 m2t/m2s, incluyendo la superficie del sistema general portuario y la superficie de las edificaciones existentes. Sin embargo, y sustentada en diversas *"correcciones de errores"* de la ficha del PGMO, el PERI en tramitación plantea un edificabilidad de 1,00 m2t/m2s (excluido la superficie afecta al SG Portuario). El PERI en tramitación plantea una densidad muy alta para la posición litoral y capacidad de carga del ámbito y su accesibilidad: 86,96 viviendas/hectárea (1010 viviendas máxima), pretendiendo ampliar la máxima prevista en la ficha del PGOU (910) con la posibilidad de trasvase de edificabilidad terciaria. Del total de viviendas, las existentes son 164. La urbanización de la parte correspondiente a la China no se ha iniciado y la correspondiente a la zona de Puerto Sherry es precaria en lo correspondiente a las parcelas edificadas e incompleta en el resto. La ATU se encuentra sin gestionar.
1.5.2 Entorno Monasterio de la Victoria	PERI-CC-14 y ED-CC-16	Residencial y Dotacional	El 06-02-2003 se suscribió Convenio entre el Ayuntamiento y la entonces denominada Sociedad Estatal SIEP S.A. mediante un PERI. Se ha presentado un Plan de Reforma Interior que incluye los terrenos restantes del PERI-CC-14 que quedaron fuera de la delimitación del PEPRICHyE, incluye el ámbito íntegro del ED-CC-16 y los terrenos calificados como residencial (VTP1) y Dotacional (S). El PRI se encuentra en tramitación y los terrenos no están urbanizados y la ATU está sin gestionar.

ACTUACIÓN	ÁMBITO PGMO 1992/ ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA 2009	USO DOMINANTE	SITUACIÓN URBANÍSTICA
1.5.3. La Sierra	Estudio de Detalle CN-6	Terciario	Se ha presentado un PRI, denominado "Casino". No se encuentra urbanizado ni gestionado
1.5.4. El Chinarral 2	SUNC 07-EL Chinarral 2	Residencial	Ordenación directa en la Modificación del PGOU del SUNC de la UE S-CN-2 "El Chinarral" aprobada el 06-09-2024 que la dividió en dos ámbitos de ordenación y gestión. Con una superficie de 15.199 m2, se delimita el SUNC 07 El Chinarral 2 con una densidad de 12 viviendas/ha y una edificabilidad de 0,1873 m2t/m2s en parcela mínima de 600 m2; cuenta con las reservas mínimas dotacionales exigibles. Este ámbito quedó integrado en un área de reparto independiente (AR-30).

Los terrenos de estas actuaciones de suelo urbano no consolidado identificadas en el documento de la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA de 2009 se incorporan al ámbito del POU por integrarse en malla urbana y merecer la clasificación de suelo urbano en el marco de la LISTA:

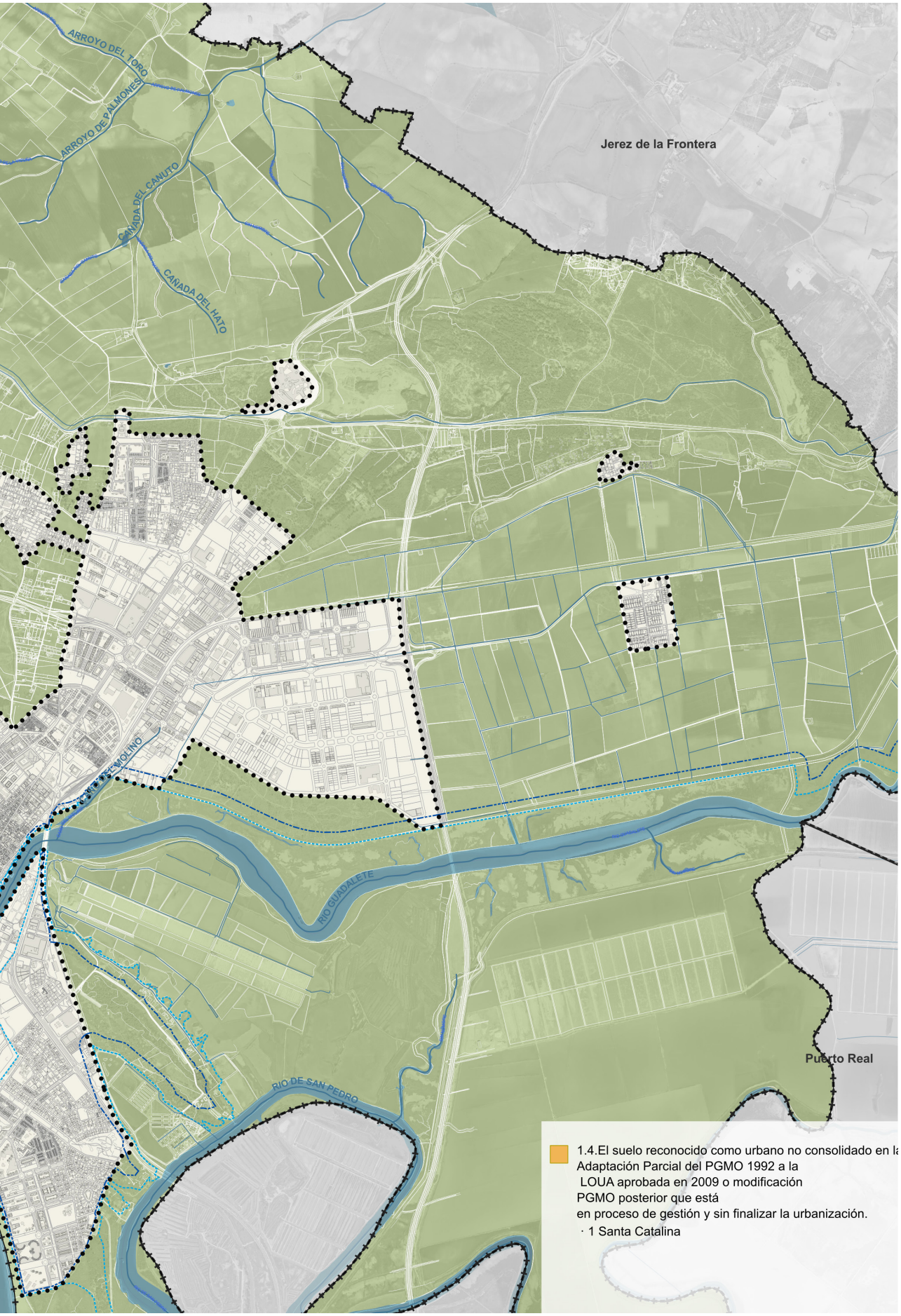
(I) La Disposición Transitoria Primera de la LISTA establecía que los terrenos clasificados como urbanos en el planeamiento general vigente debían ser reconocidos, en el periodo transitorio como urbano.

(II) Además, en estos casos, su reconocimiento como suelo urbano puede justificarse desde el artículo 13.1.b) de la LISTA, esto es, integrarse en zonas o ámbitos más amplios clasificados como suelo urbano en los que en su interior la consolidación por la edificación es alta, aunque en las concretas áreas de actuaciones de reforma interior identificadas en su seno se presenten como vacíos urbanos (sin urbanizar ni edificar conforme a las previsiones realizadas).

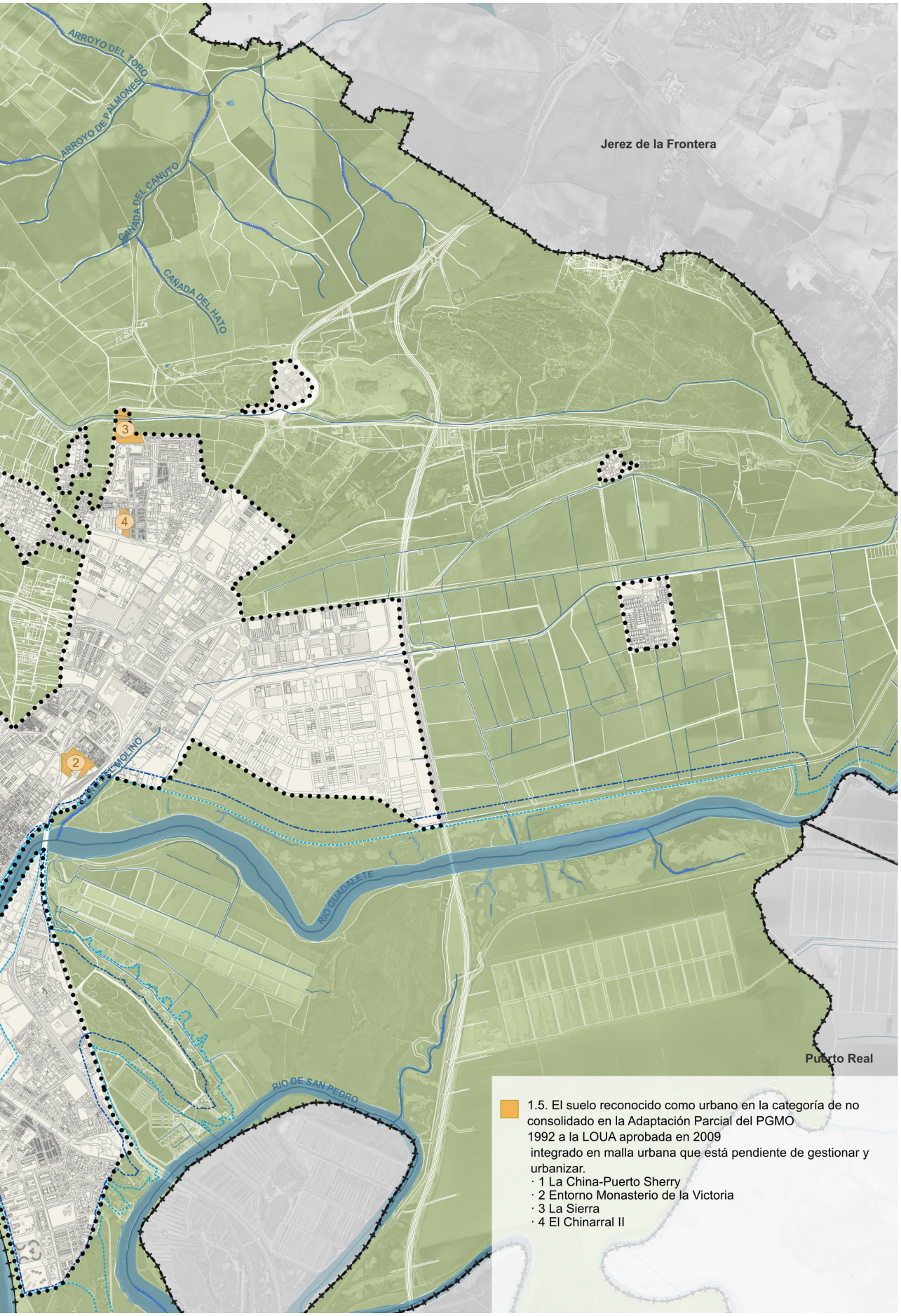
Debe recordarse que también en el régimen de la LISTA se pueden identificar vacíos en el ámbito del suelo urbano. Así en el artículo 89.3 del RGLISTA establece que el POU *"incorporará las propuestas de delimitación y bases de actuaciones de reforma interior sobre aquellos ámbitos que constituyan vacíos de suelo urbano que no cuenten con ordenación detallada (…)".*

Esta opción se posibilita para no dejar enclaves de suelo rústico en el interior del suelo urbano. Por ello, pueden existir vacíos en el suelo urbano pendientes de urbanizar y edificar.


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
1.4.El suelo reconocido como urbano no consolidado en la
Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la
LOUA aprobada en 2009 o modificación
PGMO posterior que está
en proceso de gestión y sin finalizar la urbanización.
· 1 Santa Catalina


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1
1


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
3
4
2
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
1.5. El suelo reconocido como urbano en la categoría de no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 integrado en malla urbana que está pendiente de gestionar y urbanizar.
· 1 La China-Puerto Sherry
· 2 Entorno Monasterio de la Victoria
· 3 La Sierra
· 4 El Chinarral II

1.6. El suelo reconocido como urbano en la categoría de no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 en ámbitos con alta consolidación de la edificación pendientes de completar la urbanización.

Se corresponde con aquellos terrenos clasificados como suelo urbano en el PGMO 1992 y en la Adaptación Parcial a la LOUA de 2009 por contar con una consolidación por la edificación superior a las 2/3 del espacio apto para ello.

Estos ámbitos además se corresponden con asentamientos irregulares anteriores al PGMO 1992 y aunque originariamente presentaban situaciones aisladas, en sí mismo han acabado por configurar una malla urbana continua con una estructura de calles interconectadas al resto de la estructura viaria urbana. En la actualidad no están completamente urbanizados para su reconocimiento como solares, si bien cuentan con determinados elementos de urbanización.

En aplicación del artículo 13.1.c) en relación con el artículo 176.5 de la LISTA se reconoce su carácter de suelo urbano a los siguientes ámbitos:

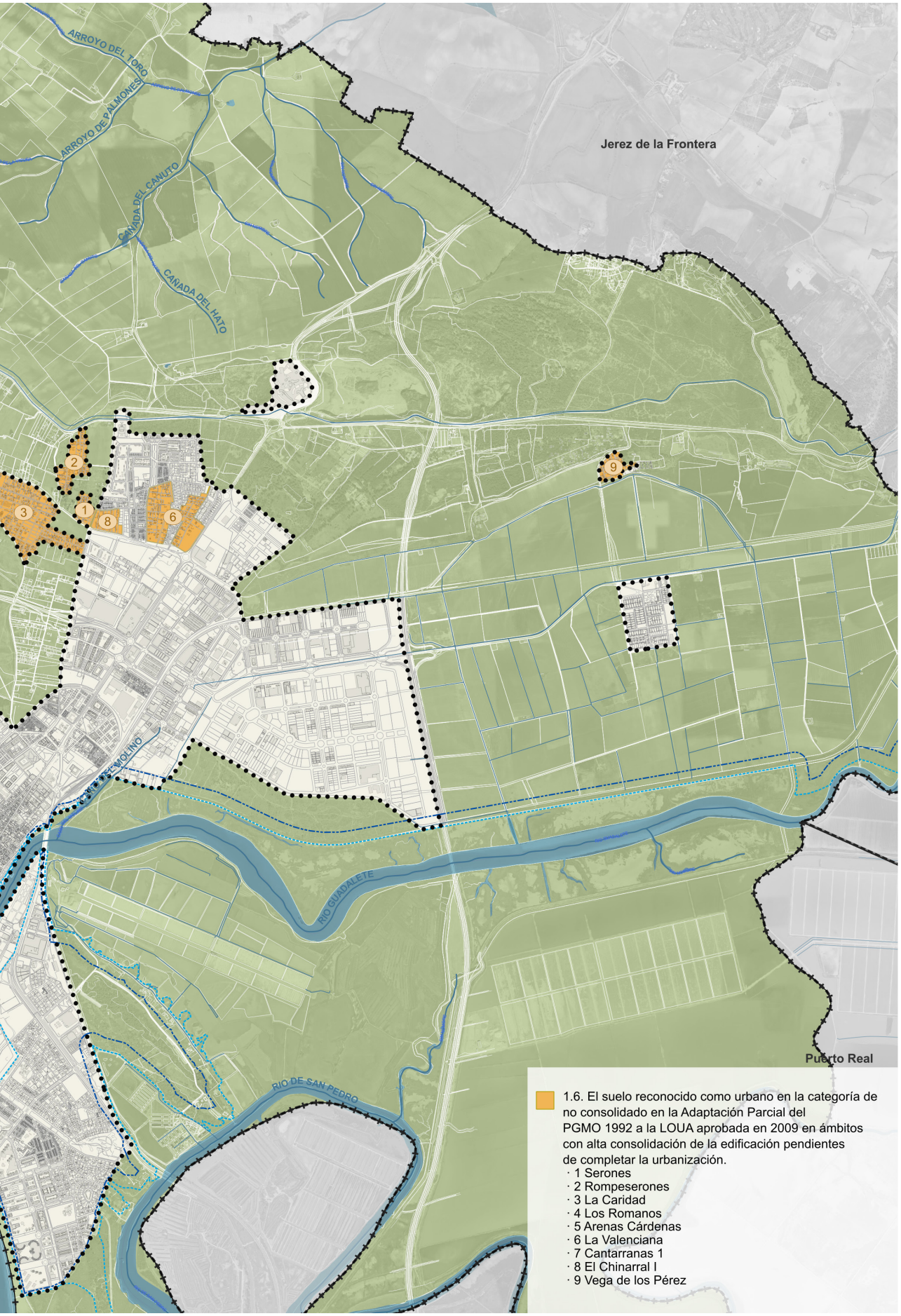
ACTUACIÓN	ÁMBITO PGOM/ ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA 2009	USO DOMINANTE	SITUACIÓN URBANÍSTICA
1.6.1 Serones	S-NO.1	Residencial	Es un ámbito de 26.800 m2 con ordenación detallada directamente establecida en el PGMO 1992. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARGT-06. Serones. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 54 viviendas. En la actualidad están construidas 47 viviendas. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c), si bien precisa completar la urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.
1.6.2 Rompeserones	S-NO.2	Residencial	Es un ámbito de 65.200 m2 con ordenación detallada directamente establecida en el PGMO 1992. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARGT-05. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 72 viviendas. En la actualidad están construidas 85 viviendas. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c), si bien precisa completar la urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.
1.6.3. La Caridad	**S-NO.3**	**Residencial**	Es un ámbito de 297.000 m2 con ordenación detallada directamente establecida en el PGMO 1992. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARGT-02. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 266 viviendas. En la actualidad están construidas 233 viviendas. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c), si bien precisa completar la urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.
1.6.4. Los Romanos	PERI NO.05	Residencial	Tiene una superficie de 41.000 m2 clasificado como urbano en el PGMO 1992. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARGT-04. En la actualidad están construidas 130 viviendas. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 242 viviendas. No obstante, el POU deberá ajustar el número de viviendas a la capacidad real teniendo presente las parcelas sin edificar. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c), si bien precisa completar la urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.

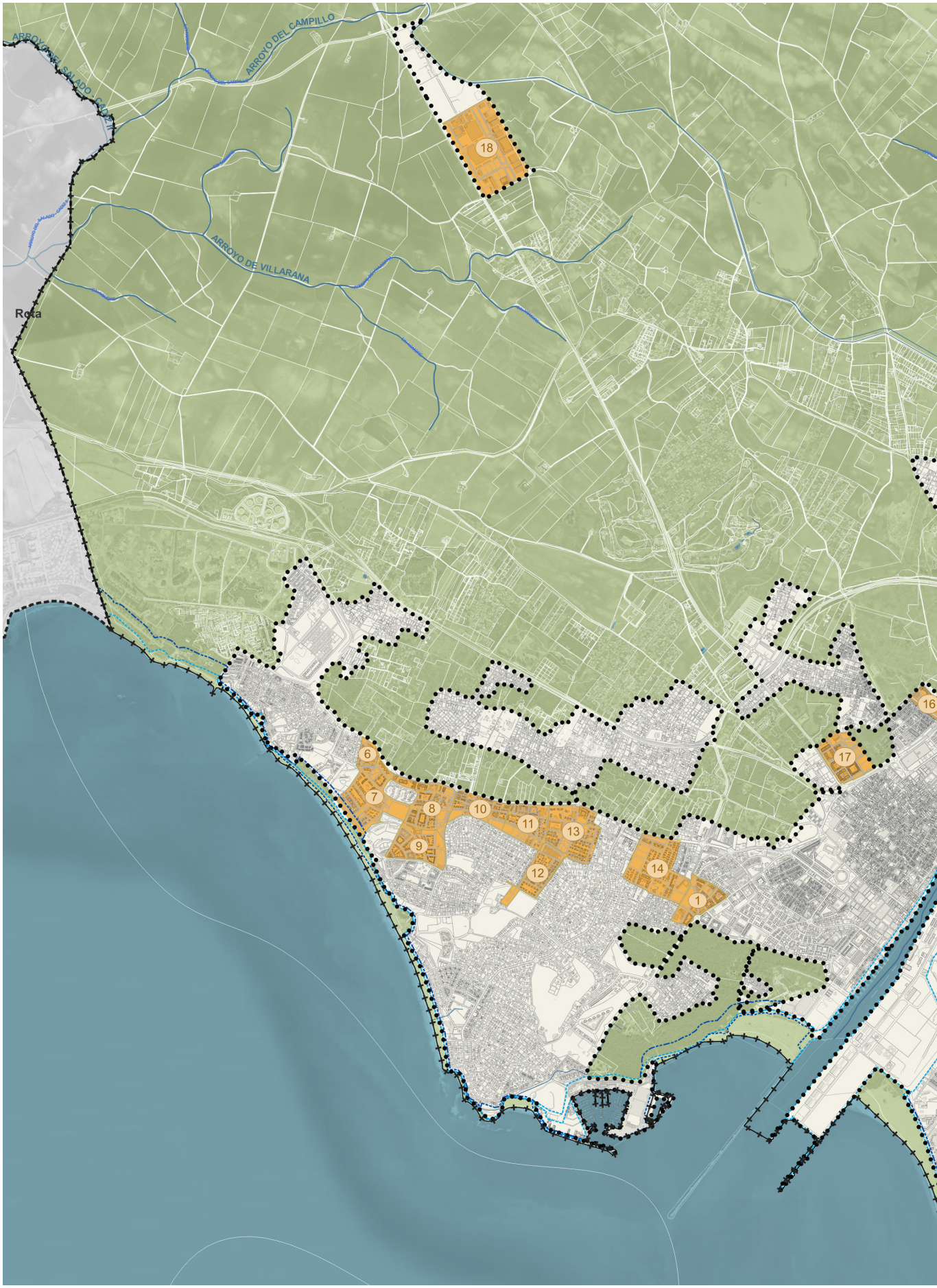
1.6.5. Arenas Cárdenas	S-NO.8	Residencial	Es un ámbito reconocido como suelo urbano en el PGOU 1992 de 94.200 m2 para el estableció la ordenación detallada directamente. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARGT-05. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 90 viviendas. En la actualidad están construidas 76 viviendas. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA, si bien precisa completar la urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.
1.6.7. La Valenciana	S-CN.3	Residencial	Es un ámbito reconocido como suelo urbano en el PGOU 1992 de 169.000 m2 para el estableció la ordenación detallada directamente. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARGT-03. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 100 viviendas. En la actualidad están construidas 95 viviendas. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA; debe culminar las obras de urbanización y continuar como actuación de reforma interior
1.6.8. Cantarranas 1	PERI S.NO.13, con AD de 31-01-97	Residencial	Suelo urbano remitido a Plan Especial en el PGMO 1992. El PERI se aprobó definitivamente el 31-01-1997. No obstante, no se ha ejecutado. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 153 viviendas. En la actualidad están construidas 147 viviendas. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA; debe implementar las obras de urbanización y desarrollarse como actuación de reforma interior.
1.6.9. UE S-CN-2 "El Chinarral I	S.CN-2.	Residencial	Mediante Modificación del PGOU en el ámbito del sector de suelo urbano no consolidado de la UE S-CN-2 "El Chinarral" aprobada el 06-09-2024 se dividió en dos ámbitos de ordenación y gestión. El S-CN-2 El Chinarral, donde se encuentran la mayoría de las parcelaciones y 7 viviendas existentes quedó con una superficie de 32378 m2, una edificabilidad bruta de 0,361 m2t/m2s, densidad de 17,30 vivienda/ha. Suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA; debe implementar las obras de urbanización y desarrollarse como actuación de reforma interior.
1.6.10. Vega de Los Pérez	S-CN-9	Residencial	Es un asentamiento irregular en posición aislada. En el PGMO 1992 se prevé un máximo de 60 viviendas, que es una intensidad alta para la capacidad de carga del ámbito En la actualidad están construidas 34 viviendas. Dada la fragilidad ambiental del ámbito, se precisa reducir el número de viviendas posibilitado. La Disposición Transitoria Primera de la LISTA establecía que los terrenos clasificados como urbanos en el planeamiento general vigente debían ser reconocidos, en el periodo transitorio como urbano. No obstante, precisa completar la urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.

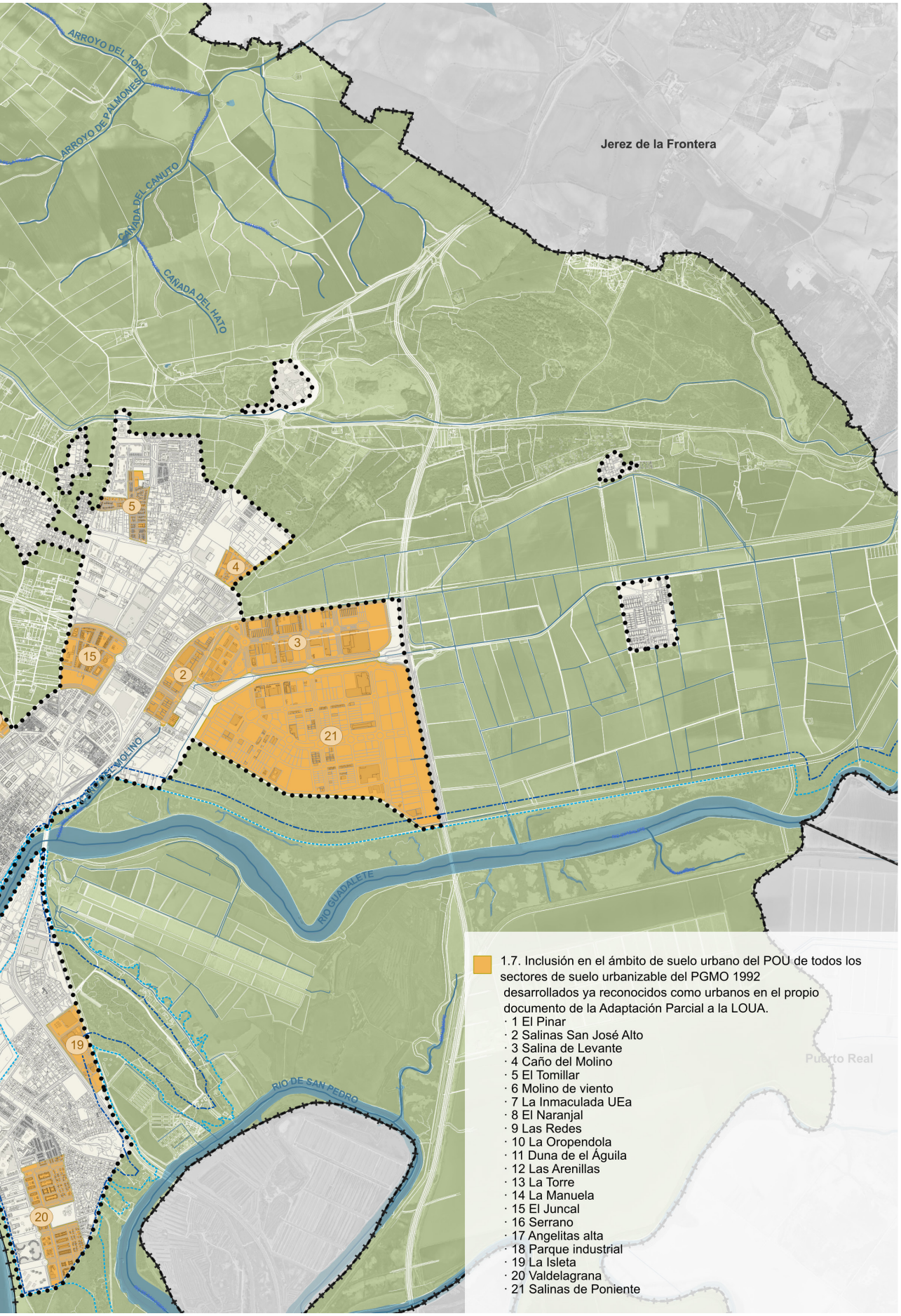
1.7. Inclusión en el ámbito de suelo urbano del POU de todos los sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992 desarrollados ya reconocidos como urbanos en el propio documento de la Adaptación Parcial a la LOUA.

Los sectores de uso global residencial o de actividades del Suelo urbanizable del PGMO 1992 con planeamiento de desarrollo aprobado y ejecutado, que se encuentran en situación de suelo urbanizado y que fueron ya reconocidos como suelo urbano por la Adaptación Parcial a la LOUA aprobada en 2009 son:


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
7
4
5


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
2
3
1
8
6
9
CAÑO DEL MOLINO
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
1.6. El suelo reconocido como urbano en la categoría de no consolidado en la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2009 en ámbitos con alta consolidación de la edificación pendientes de completar la urbanización.
· 1 Serones
· 2 Rompeserones
· 3 La Caridad
· 4 Los Romanos
· 5 Arenas Cárdenas
· 6 La Valenciana
· 7 Cantarranas 1
· 8 El Chinarral I
· 9 Vega de los Pérez


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
18
16
17
6
7
8
10
11
13
9
12
14
1


Jerez de la Frontera
ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
1.7. Inclusión en el ámbito de suelo urbano del POU de todos los sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992 desarrollados ya reconocidos como urbanos en el propio documento de la Adaptación Parcial a la LOUA.
· 1 El Pinar
· 2 Salinas San José Alto
· 3 Salina de Levante
· 4 Caño del Molino
· 5 El Tomillar
· 6 Molino de viento
· 7 La Inmaculada UEa
· 8 El Naranjal
· 9 Las Redes
· 10 La Oropendola
· 11 Duna de el Águila
· 12 Las Arenillas
· 13 La Torre
· 14 La Manuela
· 15 El Juncal
· 16 Serrano
· 17 Angelitas alta
· 18 Parque industrial
· 19 La Isleta
· 20 Valdelagrana
· 21 Salinas de Poniente

ACTUACIÓN	ÁMBITO PGMO /USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA ORDENACIÓN DETALLADA	ESTADO DE EJECUCIÓN	RECONOCIMIENTO SUELO URBANO
			Fase	Fecha: 08-03-2008
1.7.1 El Pinar	PP-CC-1 Residencial	AD 14-04-94	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM 1992
1.7.2 Salinas San José Alto	PP-CN-1B	AD 15-11-93	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.3 Salinas de Levante	PAU-CN-3	AD 17-04-00	urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.4 Caño del Molino B	PP-CN-3B	AD 16-01-03	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.5. El Tomillar	PP-CN-6 Residencial	AD 21-01-93	Urbanizado	reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.6. Molino de Viento	PP-CO-2 Residencial	AD 27-11-98	Urbanizado	reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.7 La Inmaculada	PP-CO-3ª Residencial	AD 27-09-96	Urbanizado UE A	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM para la UE A;
1.7.8. El Naranjal	PP-CO-4 Residencial	AD 24-11-95	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.9. Las Redes	PP-CO-5 Residencial	AD 08-07-94	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.10. La Oropéndola	PP-CO-06 Residencial	AD 05-06-98	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.11. Duna de El Águila	PP-CO-7 Residencial	AD 28-09-94	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.12. Las Arenillas	PP-CO-8 Residencial	AD 29-11-96	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.13 La Torre	PP-CO-9 Residencial	AD 25-09-98	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.14 La Manuela	PP-CO-10 Residencial	AD 09-05-02	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.15 El Juncal	PP-NO-1 Residencial	AD 12-11-96	Urbanizado	reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.16 Serrano	PP-NO-2	AD 29-01-99	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.17 Angelitas Alta	PP-NO-3 Residencial	AD 27-09-96	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.18 Parque Industrial	PP-NO-6	AD 21-01-93	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.19 La Isleta	PP-VA-1	AD 08-10-96	urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.20 Valdelagrana	PP-VA-2 Residencial	AD 11-04-97	Urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
1.7.21 Salinas de Poniente	Plan de Sectorización SNS-ZERPLA-1/CN-4	AD 15-03-05 y 21-07-2005	urbanizado	Reconocido por la Adaptación Parcial PGOM

En aplicación del primer criterio establecido en el artículo 13 de la LISTSA (ejecución de planeamiento), el POU ratifica el carácter de suelo urbano de los sectores urbanizados que se han expresado.

3.2. NUEVAS INCORPORACIONES AL SUELO URBANO QUE PROPONE EL POU

Las nuevas incorporaciones al suelo urbano en relación con el perímetro establecido en la Adaptación Parcial a la LOUA del PGMO 1992 aprobada en 2009 son las siguientes:

2.1. El suelo urbano desafectado del espacio portuario en el Paseo de La Puntilla

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO/USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.1.1 ARI Paseo de la Puntilla	Residencial. En el expediente de Modificación en tramitación se delimita un área de reforma interior (uso residencial -200 viviendas VPO- y hotelero).	Pendiente de la aprobación definitiva de la Modificación Plan General en el Paseo de La Puntilla	Se corresponde con el área desafectada del Dominio Público Portuario por O.M de 4-12-2014 de 11,36 ha. En la Adaptación Parcial del PGMO 1992 aprobada en 2009 los terrenos portuarios no cuenta con clasificación de suelo, por así permitirlo la LOUA en los grandes sistemas generales de interés supramunicipal. No obstante, en el PGMO se clasificó como suelo urbano. Se integra en la malla urbana y puede reconocerle el carácter de suelo urbano por localizarse en un ámbito de suelo urbano mayoritariamente urbanizado y edificado, aunque el ARI constituya hoy un vacío urbano (excepto el sistema general deportivo). Por tanto, suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c LISTA.

2.2. Sectores de suelo urbanizable surgidos de modificación del PGMO 1992 que han sido ejecutados de conformidad con el planeamiento y su urbanización esta recepcionada.

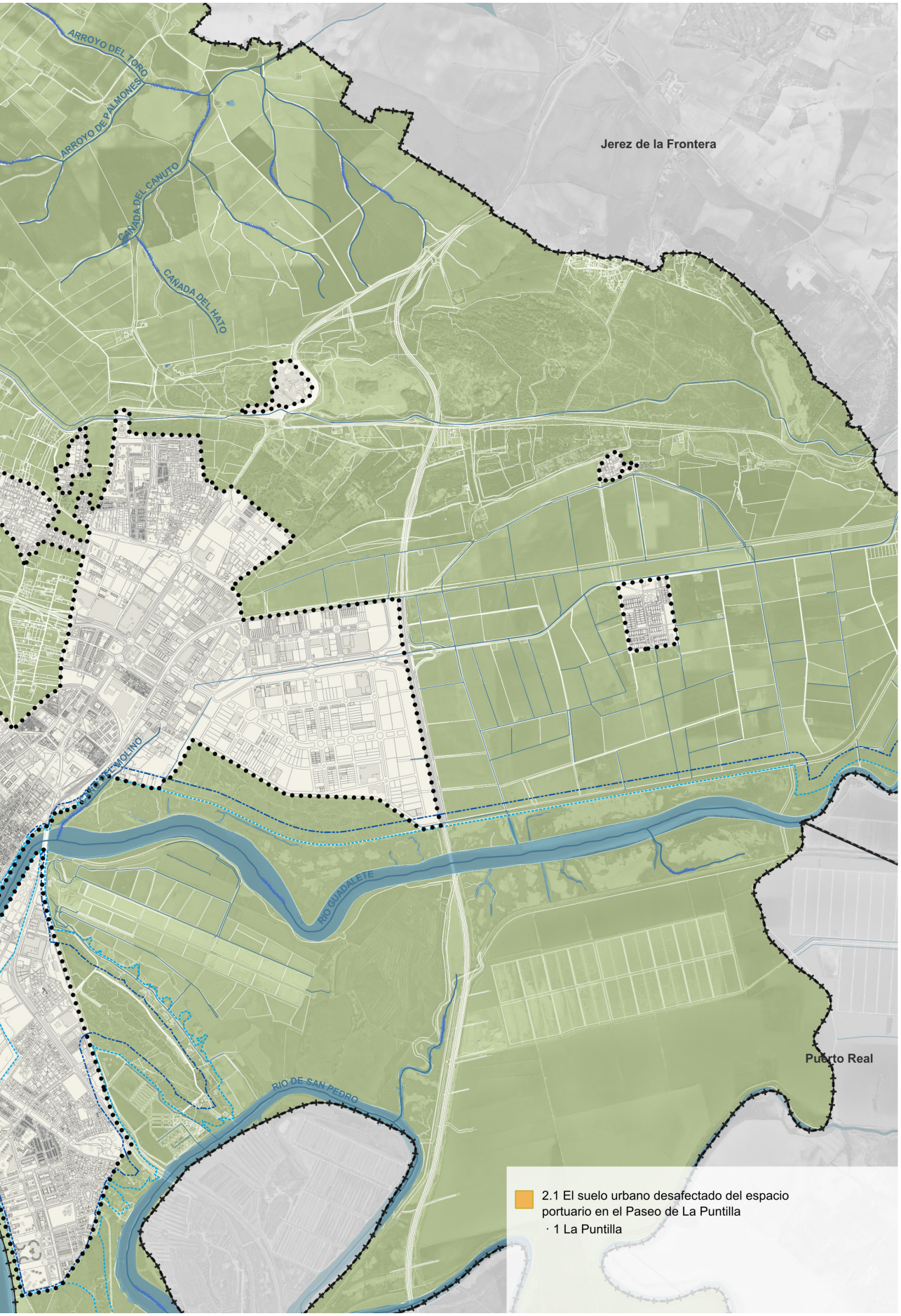
En este supuesto, se encuentra el siguiente sector que automáticamente ha alcanzado la condición de suelo urbano en el momento de la recepción de la urbanización y que su declaración como tal se hace en el presente Plan de Ordenación urbana incluyéndose en el perímetro urbano.

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO/USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	ESTADO DE EJECUCIÓN	ADQUISICIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.2.1 Camino del Juncal	Residencial	Modificación PGOM 29-10.2010 y Modificación No Estructural del PGOM aprobada por acuerdo plenario de 11-04-2013.	Urbanizado. Recepción urbanización 12-01-2023	En aplicación del artículo 13.1.a) de la LISTA (ejecución de planeamiento), el POU reconoce la adquisición del carácter de suelo urbano del sector desde el momento de la recepción de la urbanización.

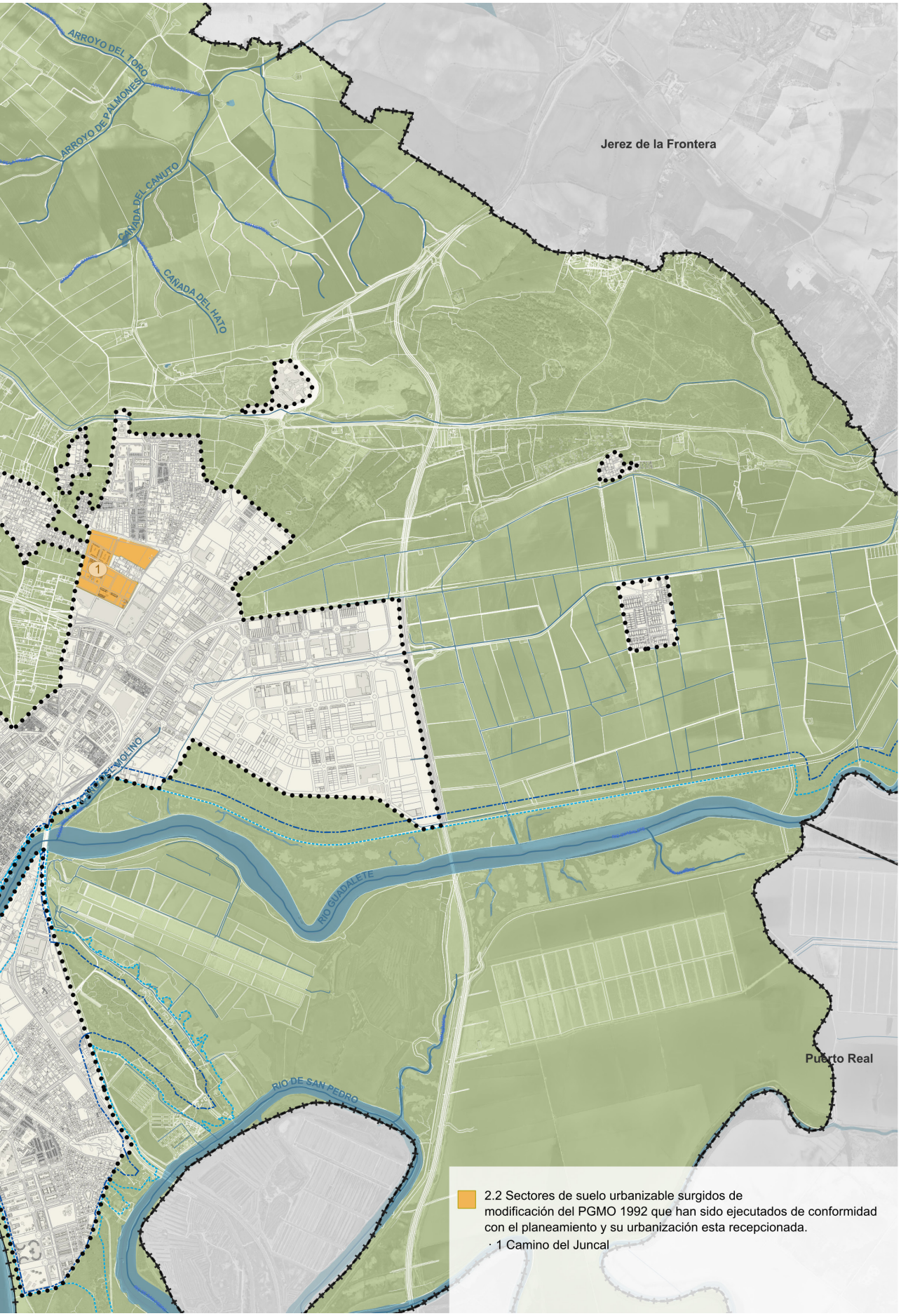
2.3. Sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992 cuya urbanización se ha culminado y recepcionado con posterioridad a la Adaptación Parcial del mismo a la LOUA aprobado en 2009.

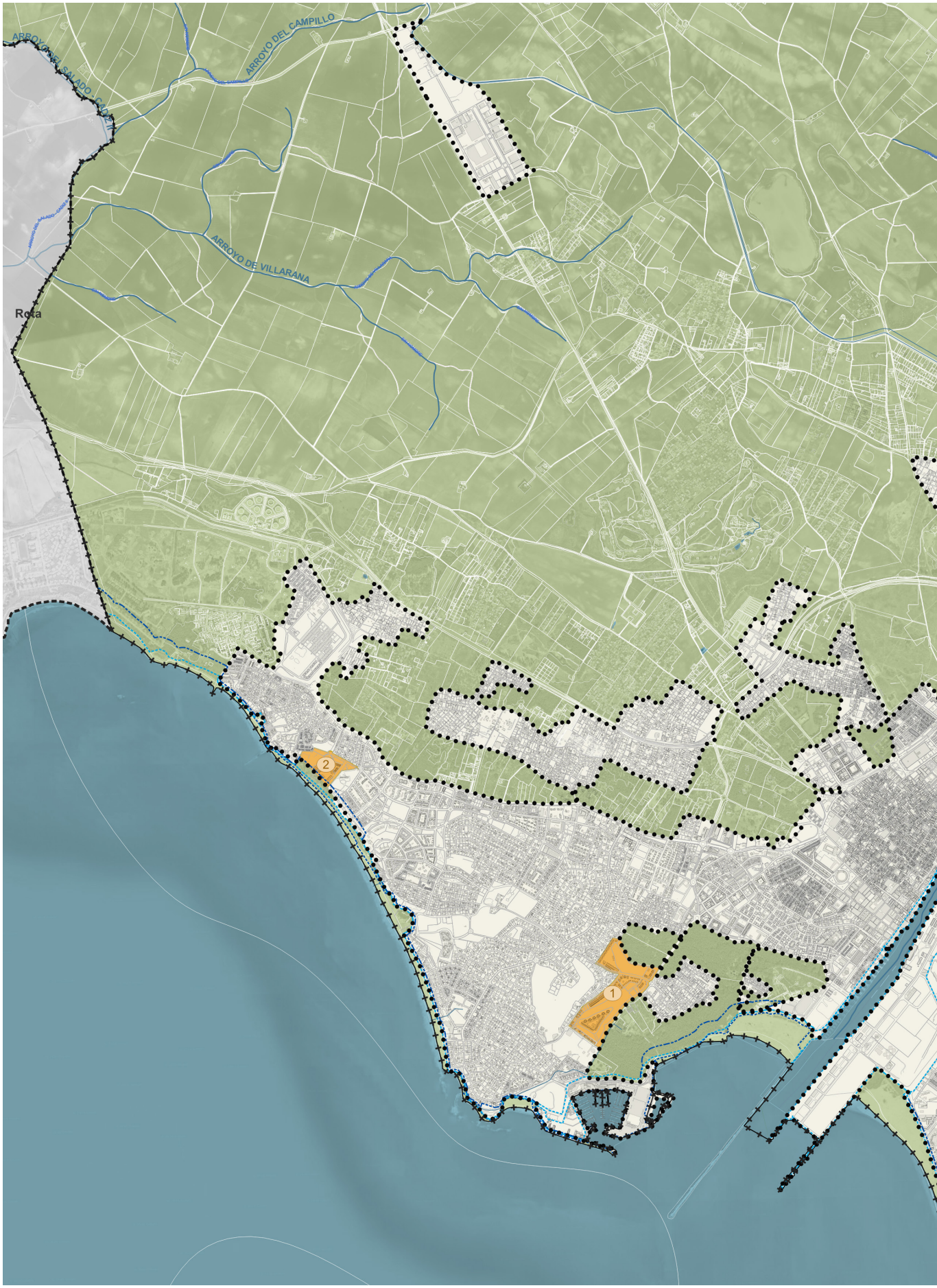
Igualmente en aplicación del primero criterio establecido en el artículo 13.1.a) de la LISTA (urbanización consolidada), el POU reconoce el carácter de suelo urbano de los siguientes sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992 cuya urbanización y recepción ha acontecido con posterioridad de la Adaptación Parcial a la LOUA de 2009 y que cuentan con los servicios infraestructurales básicos y las parcelas tienen la condición de solares. Estos sectores son:

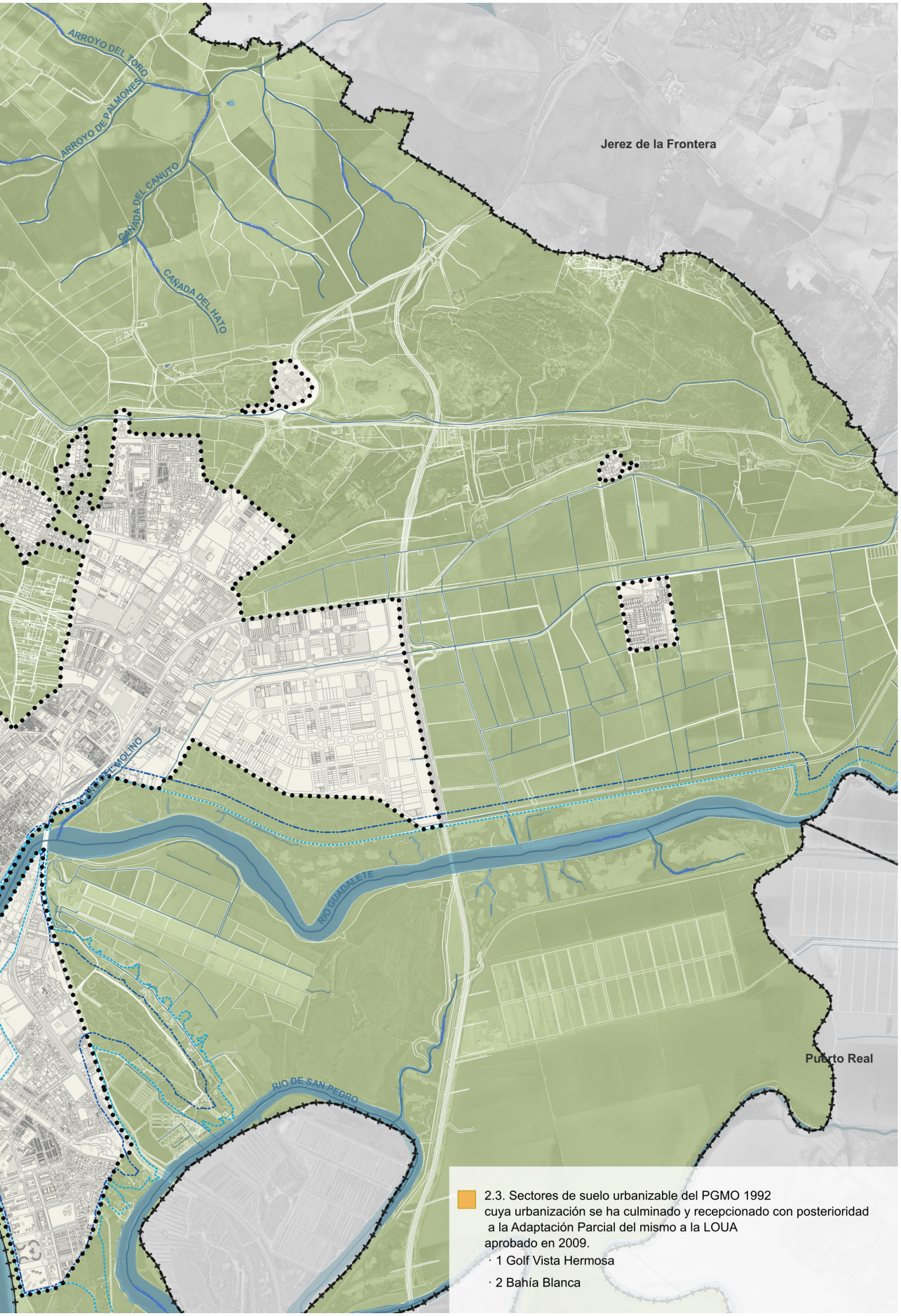

ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
2.1 El suelo urbano desafectado del espacio portuario en el Paseo de La Puntilla
· 1 La Puntilla


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
1
ARROYO DEL MOLINO
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
2.2 Sectores de suelo urbanizable surgidos de modificación del PGMO 1992 que han sido ejecutados de conformidad con el planeamiento y su urbanización esta recepcionada.
· 1 Camino del Juncal


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
2
1

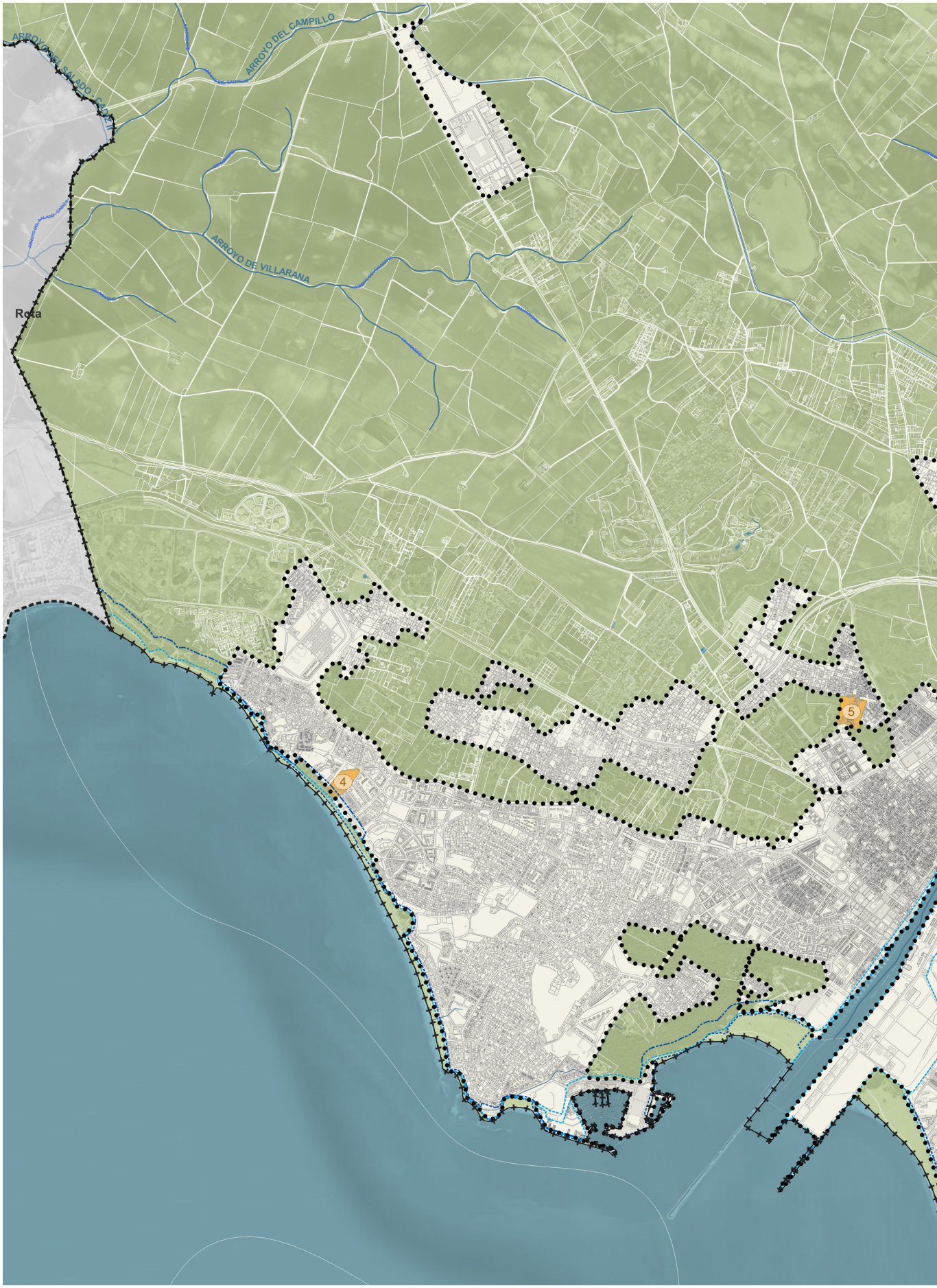

ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
2.3. Sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992
cuya urbanización se ha culminado y recepcionado con posterioridad
a la Adaptación Parcial del mismo a la LOUA
aprobado en 2009.
· 1 Golf Vista Hermosa
· 2 Bahía Blanca

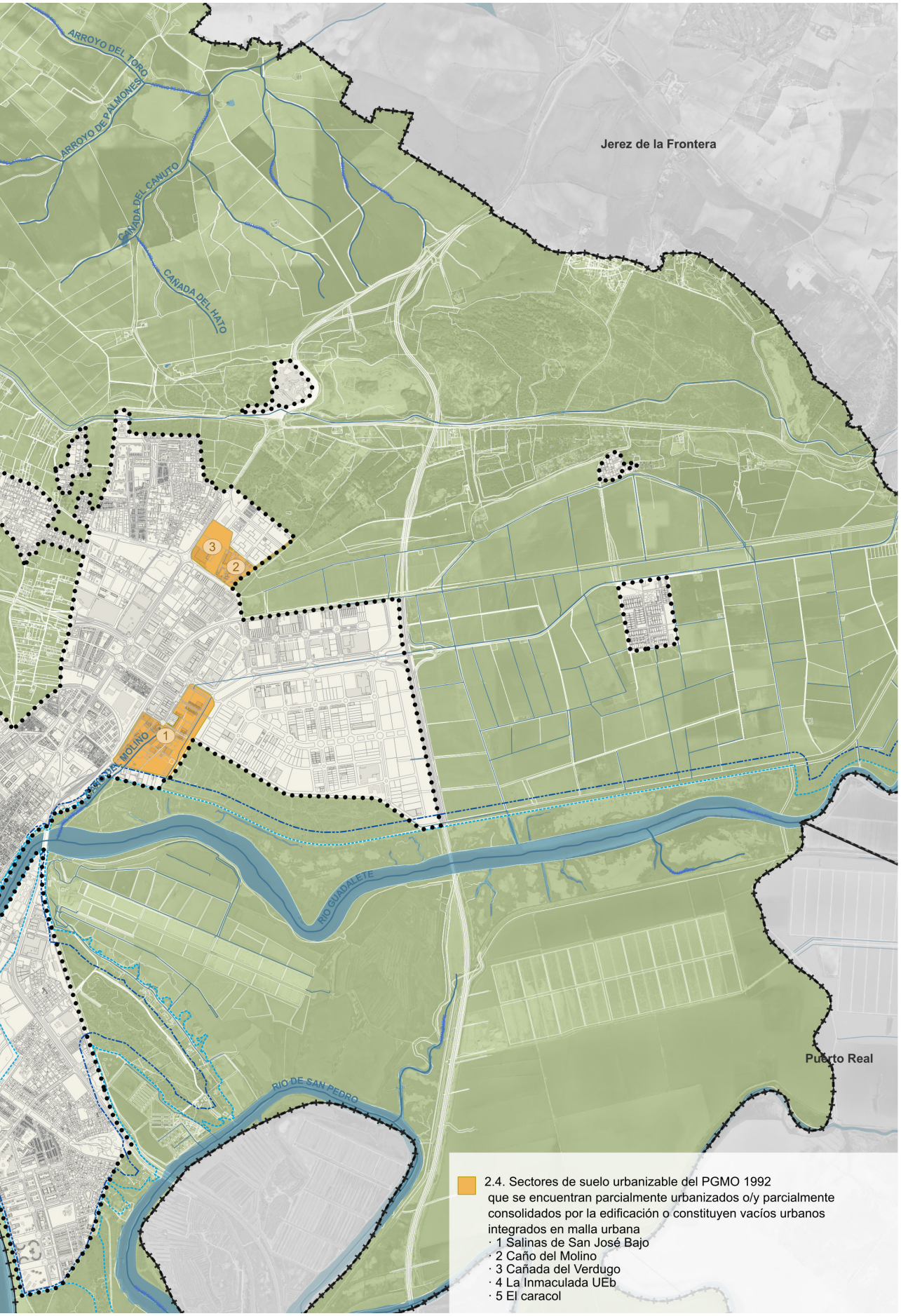
ACTUACIÓN	ÁMBITO/ USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	ESTADO DE EJECUCIÓN	ADQUISICIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.3.1 Bahía Blanca	PP-CO.1 Residencial	23-11-2005	La urbanización ejecutada fue cedida al Ayuntamiento mediante acta de 23-12-2011, con abono de cantidad de obra pendiente, finalmente ejecutada por el Ayuntamiento. Cuenta con todos los elementos infraestructurales básicos del suelo del artículo 13.1.b) LISTA y los definidos en el artículo 19.3 RGLISTA como servicios urbanos propios.	Reconocimiento por la aprobación del PGOM y POU por aplicación del artículo 13.1.a) LISTA.
2.3.2 Golf Vistahermosa PAU CO.17	PAU CO.17 Residencial	PAU y Plan Parcial con Aprobación definitiva de 04-03-2003	Según el servicio de infraestructuras del Ayuntamiento las obras de urbanización están recepcionadas. Cuenta con las obras de urbanización finalizadas para lo cual incluso se tuvo que proceder a la ejecución de aval. Por ello, las parcelas han alcanzado la condición de solar, habiendo otorgado el Ayuntamiento las correspondientes licencias de edificación.	Reconocimiento por la aprobación del PGOM y POU por aplicación del artículo 13.1.a) LISTA.

2.4. Sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992 que se encuentran parcialmente urbanizados o/y parcialmente consolidados por la edificación o constituyen vacíos urbanos integrados en malla urbana

ACTUACIÓN	ÁMBITO/ USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	ESTADO DE EJECUCIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.4.1. Sector Salinas de San José Bajo	PP-CN.1.A Industrial	Aprobación definitiva del Plan Parcial; 8-03-2001 con Modificación Puntual aprobada definitivamente el 19-06-2012.	El ámbito (26 hectáreas) no está ejecutado formalmente, aunque está urbanizado parcialmente. Se ha aprobado la división del sector en dos unidades de ejecución (acuerdo 11-05-2023 de la Junta de Gobierno Local). La UE-1, con una superficie de 9,7 has comprende fundamentalmente la zona urbanizada hace ya algunos años y que cuenta con numerosas industrias en funcionamiento. La UE-2, constituida por el resto del ámbito de ordenación (16,5 has) cuenta con un deficiente grado de urbanización con actuaciones parciales e inconexas que dificultan su iniciativa particular, comprometiendo su gestión. En todo caso, también se encuentra parcialmente edificada.	Reconocimiento por la aprobación del PGOM y POU por aplicación del artículo 13.1.b) de la UE-1 (por contar con elementos básicos infraestructurales, si bien queda por finalizar la urbanización para que las parcelas edificables alcancen la condición de solar) y del 13.1.c) en la UE-2, ambos de la LISTA. Su tratamiento como actuación de nueva urbanización no es acorde con su realidad actual precisando el ámbito de actuación de reforma interior.

ACTUACIÓN	ÁMBITO/ USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	ESTADO DE EJECUCIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.4.2 Sector CN-3-A Caño del Molino A	PP CN-3-A Industrial	AD del Plan Parcial: 16-01-2003.	El sector se encuentra parcialmente edificado, de una parte, con las instalaciones industriales de Torrent y otra zona -de menor dimensión- de edificaciones residenciales, muchas construidas en la década de los 60 del siglo pasado. Las redes infraestructurales son incompletas y deficientes. Una parte del ámbito debe se objeto de redelimitación, pues debe asegurarse adecuadamente la transición con la Cañada del Verdugo/Cañada Esquivel, manteniendo esta en suelo rústico	Reconocimiento del suelo urbano porque tras la propuesta de redelimitación del sector original se reduce el ámbito de ordenación; y el resultante merece la clasificación de suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA, si bien precisará una actuación de reforma interior con fines de compleción de la urbanización y mejora dotacional. El PRI debe valorar la capacidad de integración de las edificaciones residenciales existentes en área dominante de usos industriales.
2.4.3 Sector CN.2 Cañada del Verdugo del PGOU 1992	PP-CN.2	Plan Parcial: AD 20-7-93.	La urbanización es parcial sólo para dar servicios a una instalación de un vivero autorizada con carácter provisional. La ordenación detallada del Plan Parcial vigente no integra adecuadamente el Olivar de Rivero.	Se trata de un vacío urbano de aproximadamente 5 hectáreas integrada en la malla urbana. En caso contrario, se configuraría como enclave de suelo rústico común en el interior de la malla urbana. El artículo 89.3 del RGLISTA dispone que el POU debe incorporar las propuestas de delimitación y bases de desarrollo de actuaciones de reforma interior sobre aquellos ámbitos que constituyan vacíos urbanos (cuando no se ordenen detalladamente). Por tanto, pueden existir vacíos urbanos. Reconocimiento por la aprobación del PGOM y POU por aplicación del artículo 13.1.b), c).LISTA y 89.3 del RGLISTA.


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
4
5


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
3
2
1
RIO DEL MOLINO
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
2.4. Sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992
que se encuentran parcialmente urbanizados o/y parcialmente
consolidados por la edificación o constituyen vacíos urbanos
integrados en malla urbana
· 1 Salinas de San José Bajo
· 2 Caño del Molino
· 3 Cañada del Verdugo
· 4 La Inmaculada UEb
· 5 El caracol

ACTUACIÓN	ÁMBITO/ USO GLOBAL	APROBACIÓN DEFINITIVA ORDENACIÓN DETALLADA	ESTADO DE EJECUCIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.4.4. Unidad de Ejecución B Sector PP CO3 La Inmaculada d	PP-CO-3ª Residencial. AD 27-09-96	Actualmente sede institución religiosa en activo	Se trata de una parcela pendiente de desarrollo que se configura como vacío urbano.	Aunque no esté urbanizada la UE B conforme a las previsiones del Plan Parcial, es lo cierto que es una única parcela que está edificada y siendo destinada a uso de equipamiento religioso. La posibilidad de establecer la clasificación de suelo rústico común con delimitación de ATU de nueva urbanización, generaría un enclave de suelo rústico en zona mayoritariamente clasificada como suelo urbano. La parcela se inserta en la malla urbana, en zona con más de 2/3 edificada (dado el nivel de consolidación de la UE A). Por ello, se propone su reconocimiento como suelo urbano con delimitación de ATU manteniendo las condiciones de ordenación del Plan Parcial aprobado, sin perjuicio de disponer de una directriz de posibilitar su alteración mediante un PRI que asegure el mantenimiento de la calidad urbana y ambiental de la parcela.
2.4.5 Sector PP-NO-04 "LAS TRES MARIAS"	PP-NO-04 " Residencial. Densidad de 55 viviendas/ ha y una edificabilidad de 0,65 m2t/ m2s	Se aprueba definitivamente 16-04-2025 el documento Delimitación Previa de Actuación de Transformación Urbanística (ATU) en el sector PP-NO-04	Este ámbito conocido como "El Caracol" no se ha desarrollado y en la actualidad conforman una superficie de 13,2 hectáreas y que presentan un vacío urbano dentro de la ciudad consolidada; localizado en la zona Noroeste entre la actuación de Angelita la Alta y la zona de la Florida también consolidada. Una parte, del ámbito se encuentra con edificaciones y fragmentación de la propiedad.	Se trata de un ámbito con una superficie de 48.453,81 m², correspondiente al resto de superficie del sector del suelo urbanizable PP-NO-4 del PGOU del 1992, que presenta condiciones adecuadas para su transformación urbanística posterior, mediante la delimitación de uno o varios ámbitos de actuación que aseguren un nivel dotacional conforme a las determinaciones de la LISTA y su Reglamento General. El ámbito reúne las condiciones establecidas en el artículo 13 de la LISTA, por su grado de consolidación edificatoria y su integración en la malla urbana, lo que justifica su clasificación como suelo urbano.

2.5. Ámbitos con clasificación de suelo no urbanizable en PGMO 1992 y que ahora merecen la consideración de suelo urbano por encontrarse en la malla urbana y contar con la ejecución de la urbanización en desarrollo de planeamiento aprobado (y que de forma sobrevenida quedó sin eficacia).

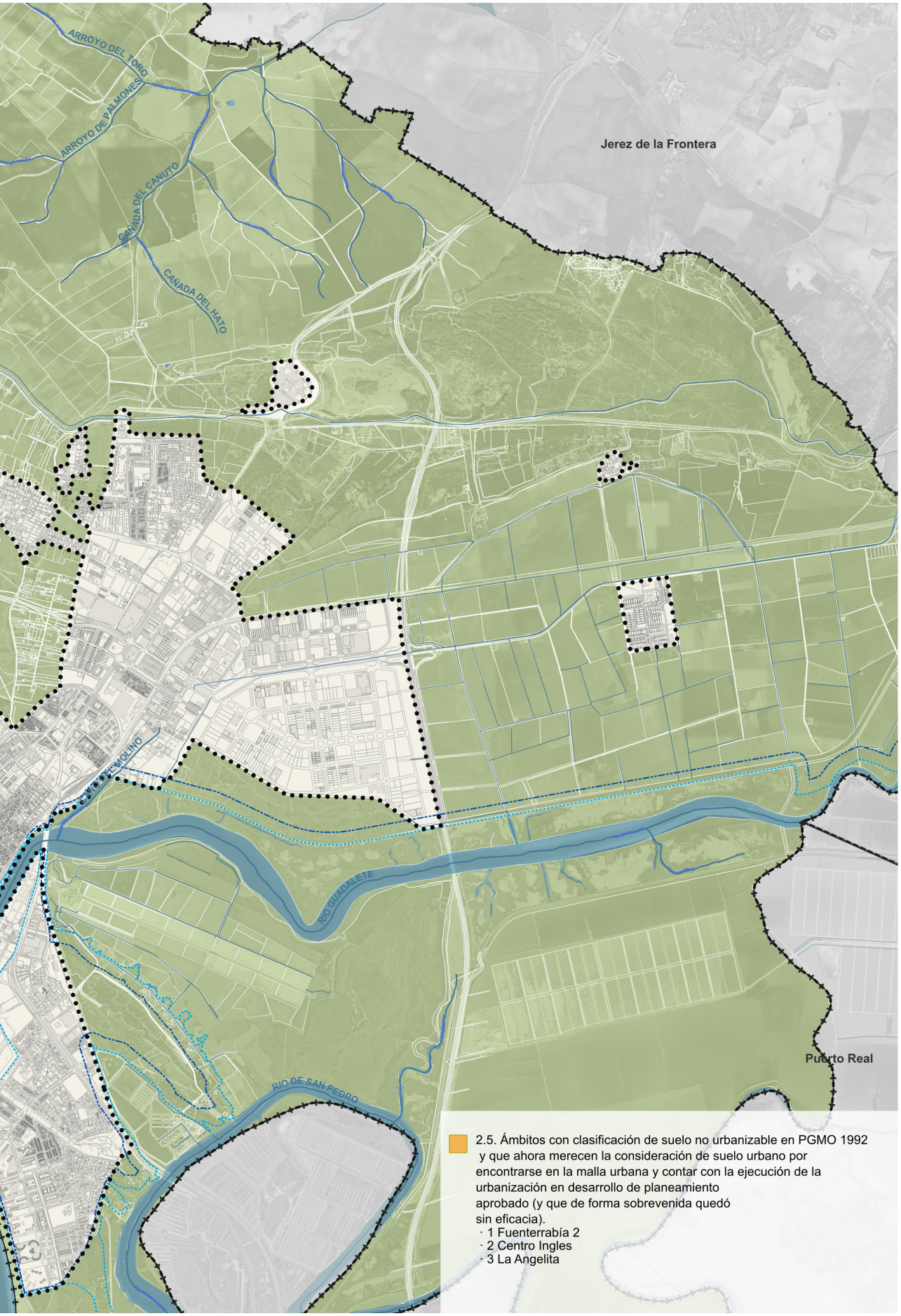
Se trata de ámbitos que cumplen con el apartado 1.b) del artículo 13 de la LISTA y 19 del Reglamento de la LISTA, al haber sido urbanizados en ejecución de instrumento de ordenación urbanística, sin perjuicio de que dicho instrumento de planeamiento (PGOU 2012) quedó sin eficacia de forma sobrevenida por declaración de nulidad.

Son ámbitos de actuaciones de transformación urbanística (áreas de reforma interior y de actuaciones de dotación o de incremento de aprobación) previstas en terrenos reconocidos como suelo urbano en el PGOU 2012 posteriormente anulado y que han sido desarrollados y urbanizados en función de las autorizaciones otorgadas conforme a planeamiento vigente y que posteriormente también en las parcelas edificables se otorgaron las correspondientes licencias de obras, sin que estos actos administrativos hayan sido impugnados.

Como se ha explicado, los instrumentos de gestión aprobados y no impugnados correspondientes actuaciones de transformación en suelo urbano previstas en el PGOU 2012, han mantenido la validez y eficacia, de modo que las obras de urbanización realizadas a su amparo (porque se ajustaban a la ordenación detallada del planeamiento previamente aprobado) cuentan con plena legalidad y, por tanto, el reconocimiento del carácter de suelo urbano. En este supuesto se encuentran:

ACTUACIÓN	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO	USO DOMINANTE	ESTADO DE EJECUCIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.5.1 Actuación de Reforma Interior en Fuentebravía	SNU en PGMO 1992/ y Suelo Urbano no consolidado ARI 03. Fuentebravía 1 (Código PGOU 2012)	Comercial (y creación de espacio libre) público y viario)	Integrado en malla urbana y transformados por la urbanización. En efecto, cuenta con todos los elementos infraestructurales básicos del artículo 13.1.b) LISTA y los definidos en el artículo 19.3 RGLISTA como servicios urbanos propios.	Actuación del PGOU 2012 ya ejecutada amparada en actos administrativos firmes. Procede su reconocimiento como suelo urbano por la aprobación del PGOM y POU en aplicación del artículo 13.1.b) LISTA. Además, las parcelas edificables han alcanzado la condición de solar, habiendo otorgado el Ayuntamiento las correspondientes licencias de edificación.
2.5.2 Actuación de Incremento de Aprovechamiento del Colegio Inglés	SNU en PGMO 1992/ y Suelo Urbano no consolidado AIA 04 Centro Inglés (Código PGOU 2012).	Equipamiento privado docente.	Integrado en malla urbana y transformados por la urbanización. Actuación ejecutada En efecto, cuenta con todos los elementos infraestructurales básicos del artículo 13.1.b) LISTA y los definidos en el artículo 19.3 RGLISTA como servicios urbanos propios.	Actuación del PGOU 2012 ya ejecutada amparada en actos administrativos firmes. Procede su reconocimiento como suelo urbano por la aprobación del PGOM y POU en aplicación del artículo 13.1.b) LISTA por estar urbanizada. Además, la parcelas edificable ha alcanzado la condición de solar, habiendo otorgado el Ayuntamiento la correspondientes licencia de ampliación. Los excesos de aprovechamientos fueron compensados económicamente.


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1
2
3



2.5. Ámbitos con clasificación de suelo no urbanizable en PGMO 1992 y que ahora merecen la consideración de suelo urbano por encontrarse en la malla urbana y contar con la ejecución de la urbanización en desarrollo de planeamiento aprobado (y que de forma sobrevenida quedó sin eficacia).

- 1 Fuenterrabía 2
- 2 Centro Ingles
- 3 La Angelita

ACTUACIÓN	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO	USO DOMINANTE	ESTADO DE EJECUCIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.5.3 Actuación de Incremento de Aprovechamiento La Angelita	SNU en PGMO 1992/ y Suelo Urbano no consolidado AIA 01 La Angelita (Código PGOU 2012).	Terciario	Según información municipal se cumplimentó el deber de cesión del 10% del aprovechamiento correspondiente al Ayuntamiento en concepto de recuperación de plusvalías).	Actuación del PGOU 2012 ya ejecutada amparada en actos administrativos firmes. Procede su reconocimiento como suelo urbano por la aprobación del PGOM y POU en aplicación del artículo 13.1.b) LISTA por estar urbanizada.

En consecuencia, estos terrenos están integrados en malla urbana y cuentan los elementos básicos de urbanización exigidos por el segundo criterio para el reconocimiento como suelo urbano: el del apartado 1.b) del artículo 13: contar con acceso por vía urbana y conexión a la red de servicios básicos abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica y las parcelas edificables cuentan con el resto de elementos infraestructurales para merecer la condición de solar.

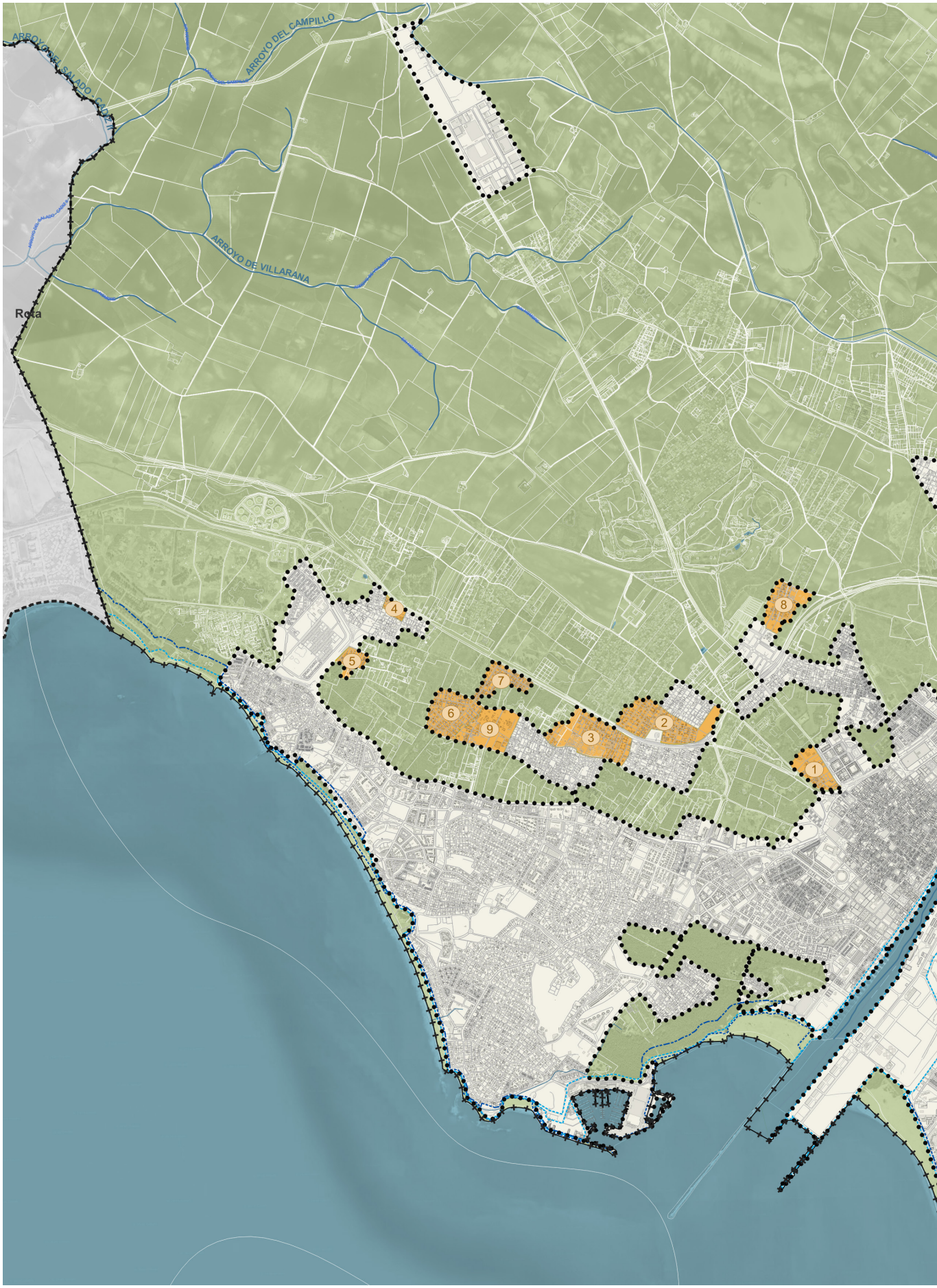
2.6. Agrupaciones de edificaciones irregulares del suelo no urbanizable del PGMO 1992 que se encuentran parcialmente urbanizados y altamente consolidados por la edificación cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística y territorial se declara directamente por el POU.

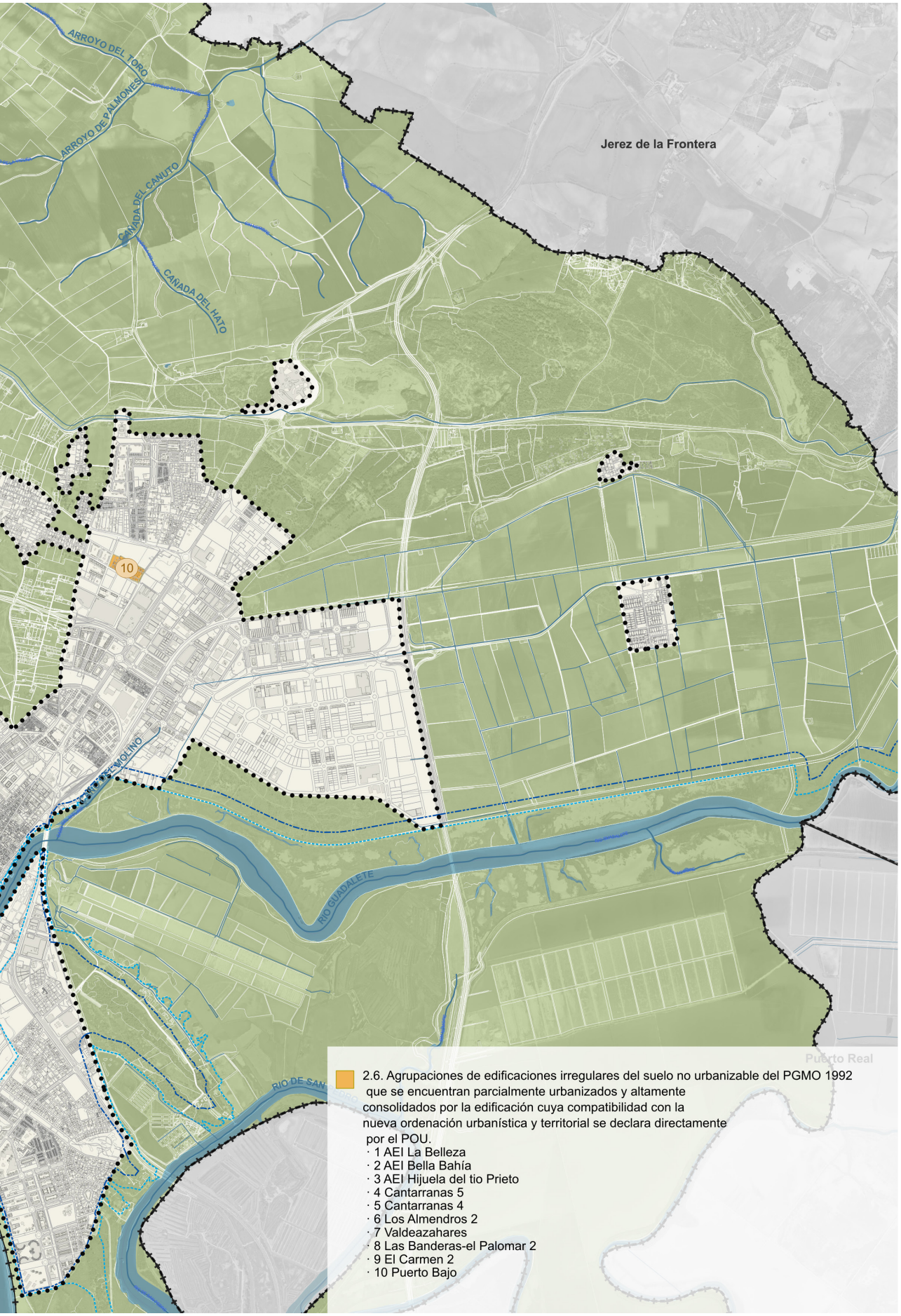
AGRUPACIÓN DE EDIFICACIÓN IRREGULAR/ACTUACIÓN	ANTECEDENTES URBANÍSTICOS	LOCALIZACIÓN	ESTADO DE INFRAESTRUCTAS Y NIVEL DE CONSOLIDACIÓN DE LA EDIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.6.1 AEI La Belleza (ATU/RI/RG-01)	SNU en PGMO 1992. Se ha iniciado expediente de Modificación puntual del PGOU para el reconocimiento como suelo urbano del ámbito. Este expediente se encuentra pendiente de la DAE y de su Aprobación Definitiva. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado ARG.12.	Localizada al sur de la A-491; al oeste con Camino Viejo de Rota (actual calle Santa María de la Cabeza); al sur con el tramo deslindado de la vereda del vado de Villarana y con la Colada del Cementerio; al este, con la carretera A-2001; al norte linda con parcelas rústicas de usos agrario y residencial	Cuenta con servicios de infraestructuras precarias de abastecimiento, de electricidad y telefonía y no cuenta con recogida de pluviales ni alumbrado público. Tampoco cuenta con red interior de saneamiento (aun cuando por el Camino Viejo de Rota discurre una red de hormigón H-1000). El ámbito dispone de acceso rodado al Camino Viejo de Rota, así como a través de la Carretera de Sanlúcar en la que incide el viario interior transversal del ámbito (c/ la Belleza). La superficie del ámbito asciende a 71.696,44 m². El ámbito está destinado a usos residenciales y actualmente existen 32 viviendas.	En el POTBC se delimita como "área urbana consolidada (casco o ensanche)". Pese a que no esté incluida en los enclaves específicos definidos por el POTBC de áreas suburbanizadas, participa de los mismos caracteres que las mismas por lo que hay que hacer de los mismos objetivos de propiciar su integración en la ordenación urbanística del municipio. Lejos de incidir negativamente en el sistema de asentamientos, lo refuerza al permitir la integración de esta agrupación de edificaciones colindantes al suelo urbano de la ciudad existente. Se integra en la malla urbana existente del núcleo principal (lindan al este con tramo urbano de la carretera de Sanlúcar A-2001, que constituye el límite del suelo urbano del PGOU 1992 y confluye en la glorieta que conecta la Avda. de Sanlúcar con la Avda. Fuentebravía que constituye la ronda urbana de la ciudad consolidada. Dispone de una estructura viaria interior (sin perjuicio de que deba reurbanizarse para mejorar su funcionalidad). Tiene capacidad de acceso a las redes infraestructurales generales de la ciudad. Presenta un alto nivel de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del espacio apto para la edificación. Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como actuación de transformación ((reforma interior) con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. En este POU se identifica el ámbito como **ATU/RI/RG-01. LA BELLEZA)**

2.6.2. AEI Bella Bahía (ATU/RI/RG-02)	SNU en PGMO 1992, como parcelación no agraria P.E.R.M 10 en la zona de las parcelas de la Asociación de Vecinos Bella Bahía y como SNU Arenales, en la zona de terrenos situados al noroeste, en gran medida ocupados por retamales. Se ha iniciado expediente de Modificación puntual del PGOU para el reconocimiento como suelo urbano del ámbito. Este expediente se encuentra pendiente de la DAE y de su Aprobación Definitiva). En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado ARG.18.	El ámbito está situado en la zona norte del municipio, entre la A-491 y el camino Viejo de Rota, y dispone de acceso directo desde la rotonda que conecta la A-491 con la Avenida Víctimas del Terrorismo. Se localiza inserta entre La Andreita y Molino Platero al sur y Arenas Cárdenas al norte.	Tiene una superficie total de 161.834,55 m² y se encuentra totalmente parcelado, con la única excepción de la parcela de 20.772,87 m2 localizada en el extremo noreste del conjunto delimitado, libre de edificación y susceptible de recoger las áreas de equipamiento y espacios libres de la unidad. El uso dominante en la unidad es el residencial con tipología de vivienda unifamiliar aislada, presenta un nivel de consolidación, muy superior a las 2/3 partes de su superficie. El ámbito dispone de un sistema viario ejecutado y en funcionamiento, tiene ejecutadas casi todas las redes de infraestructuras, si bien carece de espacios dotacionales. El uso dominante en la actualidad es el residencial en la tipología de vivienda unifamiliar aislada, con excepción de la parcela de 20.772,87 m2. Presenta un nivel de consolidación superior a 2/3 de su superficie total. La superficie total del área es de 161.834,55 m2 y la superficie sin edificar abarca 32.256,62 m2; por tanto, la superficie ocupada o afecta a edificaciones es de 130.324,21 m2, superando así las 2/3 del área. De otra parte, existen 172 viviendas ya construidas para una capacidad total de 188 (según la Modificación PGMO).	El ámbito queda incluido en el enclave territorial ZS-2, Ferrocarril a Sanlúcar de áreas suburbanizadas definidos por el POTBC. Este en el artículo 43 de la normativa, establece las determinaciones para la integración de estas áreas suburbanizadas, permitiendo el ajuste de las delimitaciones para incorporar dotaciones exigidas por las funciones residenciales de estas áreas. La delimitación propuesta en la Modificación del PGMO del ámbito de Bella Bahía, en congruencia a los objetivos definidos por el POTBC, incorpora los terrenos situados al noreste del conjunto suburbanizado. Los 20.772,87 m2 de suelo no ocupado ni parcelado, permite la localización de los equipamientos y dotaciones para la residencia permanente existente en el interior del enclave. Se integra en la malla urbana al presentarse inserta entre La Andreita y Molino Platero al sur y Arenas Cárdenas al norte, todos ellos suelos urbanos del PGMO 1992, como continuación de éstos Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como actuación de transformación ((reforma interior) con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. En este POU se identifica el ámbito como **ATU/RI/RG-02. LA BELLA BAHÍA)**
2.6.3. AEI Hijuela del Tío Prieto (ATU/RI/RG-03)	SNU en PGMO 1992. Se ha iniciado expediente de Modificación puntual del PGOU para el reconocimiento como suelo urbano del ámbito. Este expediente se encuentra pendiente de la DAE y de su Aprobación Definitiva. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado ARG.28.	El ámbito se encuentra situadO al oeste del municipio, limitando al norte con la Autovía A- 491, al sur con la Hijuela del Tío Prieto, al este con la urbanización Molino Platero y al oeste, con instalaciones de AFANAS y otras parcelas de características agrarias	El ámbito cuenta con servicios de infraestructuras parciales de abastecimiento, de saneamiento, de electricidad y telefonía (estas dos últimas por tendido aéreo), y no cuenta con recogida de pluviales ni alumbrado público. Con una superficie total de 177.364,44 m2 y aproximadamente 110 fincas registrales; una parte se encuentra integrada por proindivisos y 82 parcelas independientes. Hay en la actualidad 186 viviendas. En la Modificación se proponen un máximo de 251 viviendas, por lo que el nivel de consolidación es del 74,10%.	En el POTBC, el ámbito de se incluye dentro de la ZERPLA 2 "Cantarranas", (Área de Especial Reserva para Localización de Actividades Turísticas). La necesidad de la normalización de las áreas sub-urbanizadas se presenta por el POTBC como uno de los objetivos complementarios de la ZERPLA-2, con el objetivo primordial de su mejora ambiental y paisajística. Se integra en la malla urbana: se trata de un ámbito mayoritariamente consolidado por la edificación colindante con las urbanizaciones Molino Platero y El Carmen clasificadas como suelo urbano consolidado por el planeamiento vigente y apoyadas, respectivamente, en sus linderos este y sur. Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como actuación de transformación ((reforma interior) con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional La edificabilidad se propone en 39.501 m2t; en una superficie lucrativa de 151.594 m2 y de usos públicos 25.771 m2 (principalmente viarios). En el POU se identifica el ámbito como **ATU/RI/RG-03. HIJUELA DEL TÍO PRIETO**.
2.6.4. AEI Cantarranas 5 (ATU/RI/RG-04. CANTARANAS 2)	SNU en PGMO 1992. Se ha iniciado expediente de Modificación puntual del PGOU para el reconocimiento como suelo urbano del ámbito. Este expediente se encuentra pendiente de la DAE y de su Aprobación Definitiva. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado.	El "Cantarranas 5" linda al Norte con la variante de Rota y el resto está rodeada por la unidad de ejecución de suelo urbano no consolidado PERI NO-13 del PGOU 1992	Es un ámbito de 1,8 hectáreas apoyado en el sistema general 2, Variante de Rota, al igual que Cantarranas original (suelo urbano del PGMO 1992 PERI NO-13), que la rodea completamente. La superficie del ámbito asciende a 18.432 m² y actualmente existen 22 viviendas; presenta un alto nivel de consolidación edificatoria superior a los 2/3 del espacio apto para la edificación según la ordenación propuesta en la Innovación del PGOU que eleva la capacidad residencial a 28 viviendas. Tiene deficiencias estructurales en general y carece de saneamiento, si bien tiene posibilidad de conexión a la red municipal de saneamiento. En este sentido existe un proyecto municipal para ejecutar un colector que de servicio a toda el área de Cantarranas. Cuenta con acceso rodado y peatonal	En el POTBC, el ámbito de se incluye dentro de la ZERPLA 2 "Cantarranas", (Área de Especial Reserva para Localización de Actividades Turísticas). La necesidad de la normalización de las áreas sub-urbanizadas se presenta por el POTBC como uno de los objetivos complementarios de la ZERPLA-2, con el objetivo primordial de su mejora ambiental y paisajística Esta agrupación se integra en la malla urbana: se ubica en torno a la variante de Rota en la que se encuentran los suelos urbanos del PERI NO-13 PGMO 1992 "Cantarranas 1" original, así como cercana a los suelos del poblado naval de la base de Rota, que están urbanizados. Por tanto, se inserta en la malla del ámbito de Cantarranas 1 al presentar en continuidad. De no habilitarse la integración urbanística de esta agrupación se corre el riesgo de que la misma se configure como un enclave de suelo rústico (mayoritariamente edificado) en un entorno de suelo urbano urbanizado (el suelo urbano de Cantarranas reconocido originariamente por el PGMO 1992) Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional En el POU se identifica como **ATU/RI/RG-04. CANTARRANAS 2**.

2.6.5. AEI Cantarranas 4 (ATU/RI/RG-10. CANTARANAS 3)	**SNU en PGMO 1992.** Se ha iniciado expediente de Modificación puntual del PGOU para el reconocimiento como suelo urbano del ámbito. Este expediente se encuentra pendiente de la DAE y de su Aprobación Definitiva. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado	La agrupación de viviendas irregulares "Cantarranas 4" se localiza al sur de la variante de Rota (A 491). Y colindante al suelo urbano no consolidado PERI NO-13 del PGOU 1992, sólo separado por un retamar que ahora en este POU se propone incorporar con destino a espacios libres públicos.	El acceso se hace desde la vía de servicio de la CA-603. El ámbito no dispone de servicios de infraestructuras de saneamiento, de recogida de pluviales y de alumbrado público. En relación con las infraestructuras de abastecimiento de agua, existe una red exterior de fundición dúctil de 150 mm de diámetro que discurre por el carril de servicio de la antigua carretera a Rota. Existe un proyecto municipal para ejecutar un colector que preste servicio a toda el área de Cantarranas, y en lo relativo a las aguas pluviales, se propone solución de pozos filtrantes. - El espacio dispone de red soterrada de baja tensión a partir de un centro de transformación exterior que tiene que ser mejorada y ampliado; el suministro de telefonía se facilita mediante red área. El ámbito cuenta con una superficie de 37.026,71 m² y actualmente existen 41 viviendas; presenta un alto nivel de consolidación edificatoria superior a los 2/3 del espacio apto para la edificación según la ordenación propuesta en la Innovación (capacidad residencial de 52 viviendas).	Aunque el ámbito de Cantarranas 4 no está incluida en los enclaves territoriales de zonas sub urbanizadas del POTBC ZS-1 y ZS-2, sí se integra en el ámbito de la zona de especial reserva para la localización de actividades, ZERPLA-2 "Cantarranas", destinada a la implantación de actividades turísticas, en la que la necesidad de normalizar las áreas suburbanizadas figura como uno de los objetivos complementarios. Se integra en la malla urbana del núcleo urbano de Cantarranas: se localiza en área mayoritariamente urbana localizada en torno a la variante de Rota en la que se encuentran los suelos urbanos del PGMO 1992 de Cantarranas original (PERI NO.13), así como los suelos del poblado naval de la base de Rota, que están urbanizados. De alguna forma con esta incorporación de Cantarranas 4 se fortalecería el núcleo urbano de Cantarranas y, además, se encontraría unido al núcleo principal tanto por su colindancia directa con Fuentebravía como por la vía de servicio existente desde la glorieta de acceso a Fuentebravía, donde acaba la antigua carretera de Rota CA-603, hoy cedida por la Junta al Ayuntamiento y conformada como avenida urbana. Esta agrupación de edificaciones cuenta con determinados servicios urbanos; y de los que carece (abastecimiento y saneamiento) cuenta con capacidad de conexión a las redes generales. Los terrenos que la separan de Cantarranas original son terrenos aptos para establecer un sistema general de espacios libres (sabinar). Tiene acceso desde la vía de servicio de la CA-603. Además, se propone la ejecución de una nueva actuación aislada de red viaria que incluye el viario de servicio de la CA-603, desde su inicio al sur inmediatamente después de la glorieta de Fuentebravía hasta el acceso a Cantarranas al norte del ámbito, incluyendo la glorieta de acceso a dicha urbanización y su entorno. Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional En el POU se identifica como **ATU/RI/RG-10. CANTARRANAS 3**
2.6.6. AEI Los Almendros 2 (ATU/RI/RG-05. LOS ALMENDROS)	**SNU en PGMO 1992.** Se ha iniciado expediente de Modificación puntual del PGOU para el reconocimiento como suelo urbano del ámbito. Este expediente se encuentra pendiente de la DAE y de su Aprobación Definitiva. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado	Localizada al este del área residencial de la Base Naval de Rota, en una posición intermedia entre la variante de Rota (A-491) y la carretera de Fuente Bravía; es colindante a la agrupación de Valdeazahares y la ampliación del Carmen.	El ámbito ocupa 126.438,12 m². Dispone de red de abastecimiento de agua y red de saneamiento ambas recepcionadas por APEMSA. Se constata la inexistencia de red de riego en viario ni de imbornales para la recogida de aguas pluviales. La red eléctrica existente es de tipo subterráneo, (pero no se ajusta a la normativa técnica aplicable), y el centro de transformación disponible resulta insuficiente para atender adecuadamente la demanda del conjunto. Asimismo, existe una red parcial de telefonía por cable. El viario carece de pavimentación, acerado y señalización reglamentaria. No se dispone de red de alumbrado público. Se registran 141 viviendas construidas sobre 136 de las 153 parcelas catastrales del ámbito, lo que supone una consolidación residencial que supera las 2/3 partes de la superficie total. El uso predominante es el residencial (unifamiliar aislada) si bien subsisten algunas parcelas actualmente vacantes. El ámbito cuenta con dos accesos desde el núcleo urbano principal, a través de caminos vecinales preexistentes que discurren de forma paralela. Por el norte, el acceso se realiza mediante el camino del Tío Prieto; mientras que, por el sur, se accede a través del camino de Montellano.	En el POTBC, el ámbito de se incluye dentro de la ZERPLA 2 "Cantarranas". La necesidad de la normalización de las áreas sub-urbanizadas se presenta por el POTBC como uno de los objetivos complementarios de la ZERPLA-2, con el objetivo primordial de su mejora ambiental y paisajística. Cuenta con alto grado de urbanización (aunque con deficiencias) y edificación. El ámbito cuenta con dos accesos desde el núcleo urbano principal. Se integra en la malla urbana al configurar un ámbito de suelo urbano continuo con el suelo urbano consolidado de El Carmen (S-NO 12), la ampliación del Carmen, la agrupación de Valdeazahares, la agrupación del Tío Prieto y las urbanizaciones de la Andreita (S-NO.11), Cuatro Pinos y Molino Platero (S-NO.09) Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. Se identifica en el POU como **ATU/RI/RG-05. LOS ALMENDROS.**

2.6.7. AEI VALDEAZAHARES (ATU/RI/RG-06)	SNU en PGMO 1992. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado y se identificó como ARG-30	La agrupación de viviendas irregulares "Valdedeazahares" se localiza entre la carretera de Fuentebravía y la Hijuela del Tío Prieto y su borde meridional en contacto con la agrupación de de edificaciones de Los almendros 2.	El ámbito ocupa una superficie de 67.863,50 m². Dispone de red de abastecimiento de agua, ejecutada con tubería de fundición dúctil, y red de saneamiento realizada mediante tubería de PVC, ambas recepcionadas por APEMSA. Cuenta con imbornales para la recogida de aguas pluviales. Se constata la inexistencia de red de riego en viario. La red eléctrica existente es de tipo subterráneo, Y carece de centro de transformación. El viario cuenta con pavimentación y acerado. Se dispone de red de alumbrado público. En cuanto a la edificación existente, se registran 76 viviendas construidas sobre 76 de las 94 parcelas catastrales que configuran el ámbito, lo que supone una consolidación residencial que supera las dos terceras partes de la superficie total. El uso predominante es el residencial, en la modalidad de vivienda unifamiliar aislada, si bien subsisten algunas parcelas actualmente vacantes. El ámbito cuenta con un acceso desde el núcleo urbano principal, a través de caminos vecinales preexistentes, por el sur, donde el acceso se realiza mediante el camino del Tío Prieto.	En el POTBC, el ámbito de se incluye dentro de la ZERPLA 2 "Cantarranas", (Área de Especial Reserva para Localización de Actividades Turísticas). La necesidad de la normalización de las áreas sub-urbanizadas se presenta por el POTBC como uno de los objetivos complementarios de la ZERPLA-2, con el objetivo primordial de su mejora ambiental y paisajística Se integra en la malla urbana al configurar un ámbito de suelo urbano continuo con el suelo urbano urbanizdo de El Carmen (S-NO 12) Cuatro Pinos, la Ampliación del Carmen y Los Almendros 2. El ámbito cuenta con un acceso por el sur desde el núcleo urbano Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como actuación de transformación (reforma interior) con fines compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. Se identifica en el POU como **ATU/RI/RG-06. VALDEAZAHARES.** No obstante, no se procederá a su delimitación y ordenación detallada sino que simplemente se dispondrá como propuesta de delimitación para que su ordenación detallada sea asumida por un PRI, dado que previamente no ha sido objeto de tramitación de modificación del PGMO 1992 con propuesta de ordenación detallada.
2.6.8. AEI LAS BANDERAS. (ATU/RI/RG-07)	SNU en PGMO 1992. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado y se identificó como ARG-11; el ámbito de 129.409 m2 denominado "Las Banderas. El Palomar 2".	El ámbito está situado al norte del núcleo urbano, al norte de la A-491, y está conformado por los siguientes límites: - Al norte, suelo rústico común (zona El Palomar) - Al sur, Residencia de las Hermanitas de los Pobres, calificado como SG equipamiento social, y el IES Las Banderas, clasificado como suelo urbano. - Al este, bolsa de suelo rústico común que lo separa de la vía de servicio de la A-491. - Al oeste, suelo rústico común en el nuevo régimen de la LISTA El ámbito cuenta con un acceso directo desde el recinto ferial, colindante con la residencia de mayores situada al sur del ámbito, y otro desde el Camino de la Boneas urbanizado que discurre en suelo rústico sensiblemente paralelo a la carretera A-491.	El área dispone de servicios de infraestructuras de abastecimiento de agua y electricidad y telefonía. No existe red de saneamiento realizándose el vertido de aguas fecales a fosas sépticas privadas. En cuanto a la edificación existente, se registran unas 100 viviendas construidas aproximadamente que configuran el ámbito, lo que supone una consolidación residencial entorno a las dos terceras partes de la superficie total. El ámbito que propone incorporar como suelo urbano el POU no incorpora el área de El Palomar por presentar un origen y una configuración diferenciada.	El ámbito de las Banderas está incluida parcialmente en el enclaves territoriales de zonas sub urbanizadas del POTBC ZS-1 Carretera de Sanlúcar. El POTBC, en su Plano de Esquema director de usos, recoge esta zonas suburbanizadas para las cuales, conforme establece en el art. 42 de la normativa, se plantea su integración en el planeamiento urbanístico, a través de la inclusión de estas zonas en los procesos de urbanización. EL ámbito cuenta con dos accesos: la calle Juana Jugan, por el sur y el vial (camino de Boneas), que constituye uno de los accesos a la agrupación de viviendas irregulares existente, por el oeste Se integra en malla urbana de la ciudad.- Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional No obstante, no se procederá a su delimitación y ordenación detallada sino que simplemente se dispondrá como propuesta de delimitación para que su ordenación detallada sea asumida por un PRI, dado que la propuesta de este POU redelimita el ámbito de la modificación del PGMO 1992 incoado. Se identifica en el POU el ámbito como **ATU/RI/RG-07. LAS BANDERAS.**

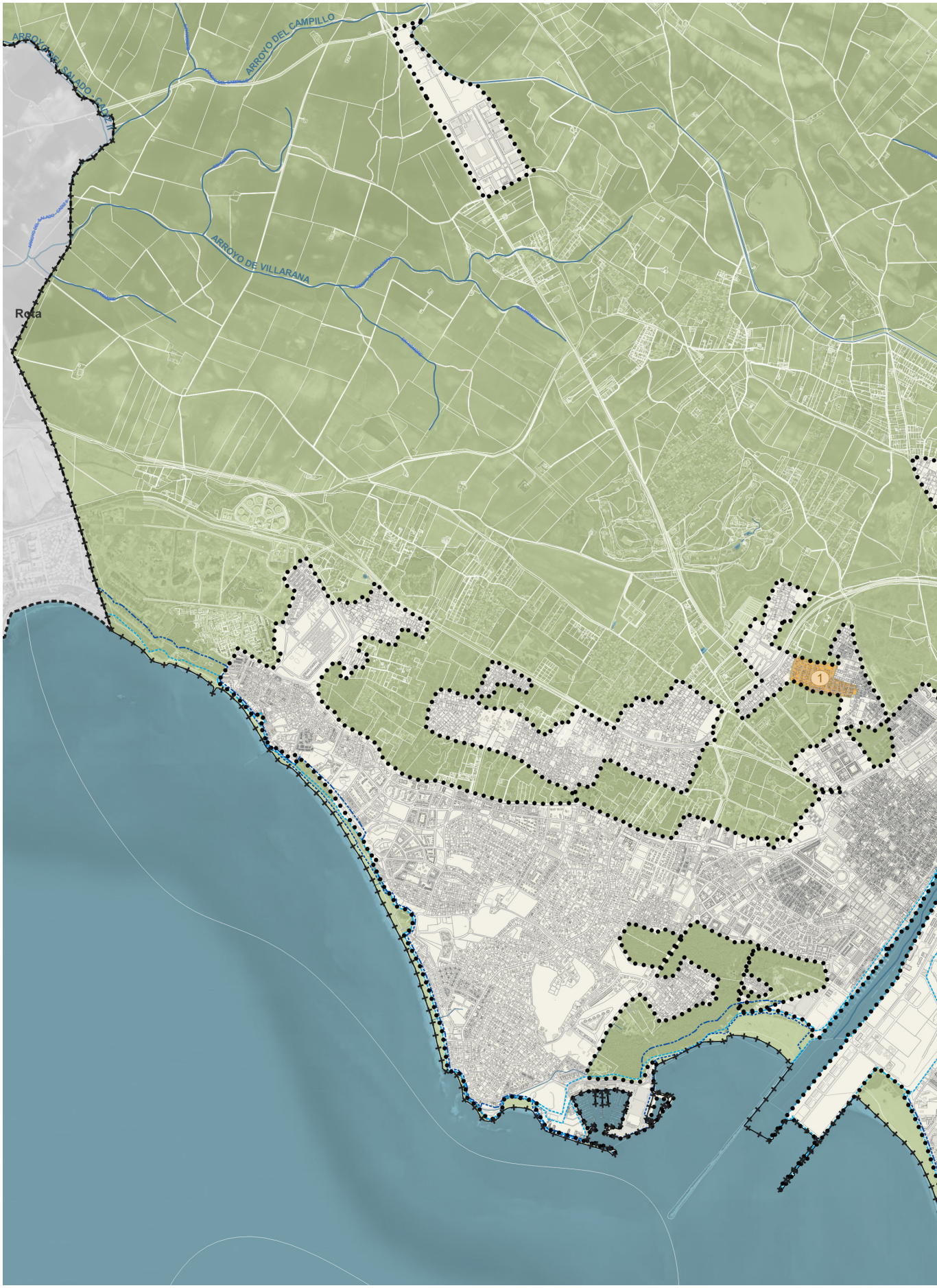

ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1
2
3
4
5
6
7
8
9

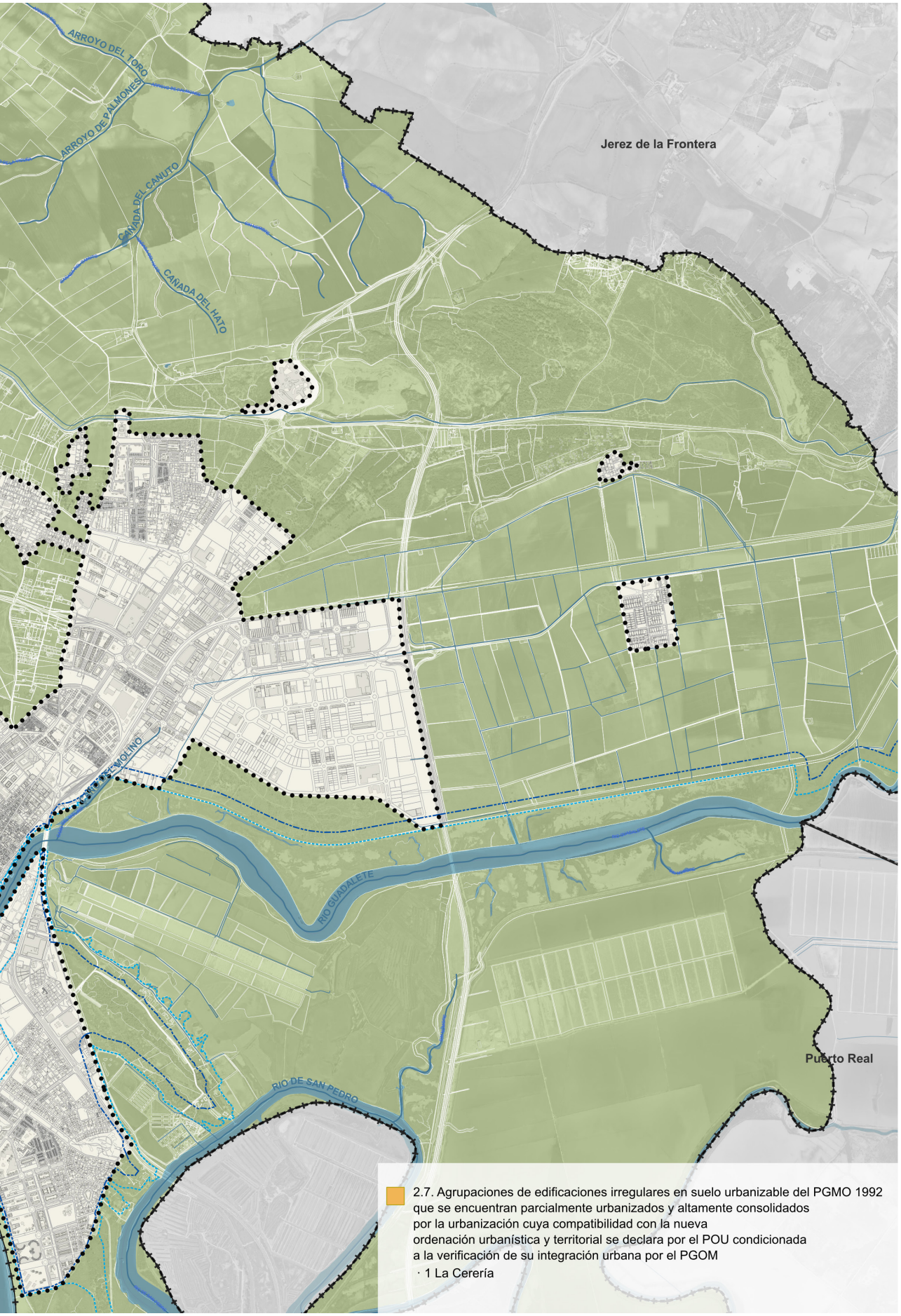

ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
10
RIO GUADALETE
Puerto Real
2.6. Agrupaciones de edificaciones irregulares del suelo no urbanizable del PGMO 1992 que se encuentran parcialmente urbanizados y altamente consolidados por la edificación cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística y territorial se declara directamente por el POU.
· 1 AEI La Belleza
· 2 AEI Bella Bahía
· 3 AEI Hijuela del tio Prieto
· 4 Cantarranas 5
· 5 Cantarranas 4
· 6 Los Almendros 2
· 7 Valdeazahares
· 8 Las Banderas-el Palomar 2
· 9 El Carmen 2
· 10 Puerto Bajo

2.6.9. AEI EL CARMEN 2 (ATU/RI/RG-08)	SNU en PGMO 1992. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como S. SUNC-01.	Se sitúa en una posición intermedia entre la variante de Rota (A-491) y la carretera de Fuente Bravía; es colindante en todo su perímetro oriental con el suelo urbano urbanizado "El Carmen" y en el perimetro occidental con la agrupación de edificaciones "Los Almendros 2".	El ámbito ocupa una superficie de 129.816 m². El área dispone de servicios de infraestructuras de abastecimiento de agua en su ámbito septentrional, coincidiendo con la zona que alberga mayor densidad edificatoria y electricidad y telefonía. No existe red de saneamiento realizándose el vertido de aguas fecales a fosas sépticas privadas. Respecto a la edificaciones existentes, se han contabilizado un total de 49 viviendas distribuidas en las 23 parcelas catastrales que conforman el ámbito. Las parcelas catastrales de mayor superficie albergan edificaciones en régimen de proindiviso. El uso predominante es el residencial (vivienda unifamiliar aislada= aunque subsisten algunas parcelas actualmente sin edificar El ámbito cuenta con dos accesos desde el núcleo urbano principal, a través de caminos vecinales preexistentes que discurren de forma paralela. Por el norte, el acceso se realiza mediante el camino del Tío Prieto; mientras que, por el sur, se accede a través de la Hijuela del Tío Prieto	En el POTBC, el ámbito de se incluye dentro de la ZERPLA 2 "Cantarranas". La necesidad de la normalización de las áreas sub-urbanizadas se presenta por el POTBC como uno de los objetivos complementarios de la ZERPLA-2, con el objetivo primordial de su mejora ambiental y paisajística El ámbito se encuentra parcialmente urbanizado y con alto nivel de consolidación por la edificación. El ámbito cuenta con dos accesos desde el núcleo urbano principal. Se integra en la malla urbana al configurar un ámbito de suelo urbano continuo con el suelo urbano urbanizado de El Carmen (S-NO 12), la agrupación de Valdeazahares y los Almendros 2. Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional En el POU se identifica el ámbito como **ATU/RI/RG-08. EL CARMEN 2.** No obstante, no se procederá a su delimitación y ordenación detallada sino que simplemente se dispondrá como propuesta de delimitación para que su ordenación detallada sea asumida por un PRI, dado que previamente no ha sido objeto de tramitación de modificación del PGMO 1992 con propuesta de ordenación detallada.
2.6.10. AEI EL PUERTO BAJO. (ATU/RI/RG-09. PUERTO BAJO)	SNU en PGMO 1992. En el documento del PGOU 2012 anulado se identificó como ARG-34.	Se localiza colindante al suelo urbanizado de Camino del Juncal.	El ámbito ocupa una superficie de 31.865,20 m². El ámbito cuenta con servicios de infraestructuras de abastecimiento, de saneamiento, de electricidad y telefonía (ésta última por tendido aéreo), y no cuenta con recogida de pluviales ni alumbrado público En cuanto a la edificación existente, se registran 39 viviendas construidas sobre 29 de las 29 parcelas catastrales que configuran el ámbito, lo que supone una consolidación residencial que supera las dos terceras partes de la superficie total Las parcelas catastrales de mayor superficie albergan edificaciones en régimen de proindiviso. El uso predominante es el residencial, principalmente en la modalidad de vivienda unifamiliar aislada, aunque aún subsisten algunas parcelas actualmente vacantes	Se integra en la malla urbana al configurar un ámbito de suelo urbano continuo con el suelo urbano urbanizado de Camino del Juncal (Modificación Puntual del PGMO 1992). El ámbito cuenta con un acceso desde el núcleo urbano principal a través de la calle Venus Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional En el POU se identifica el ámbito como **ATU/RI/RG-09. PUERTO BAJO-** No obstante, no se procederá a su delimitación y ordenación detallada sino que simplemente se dispondrá como propuesta de delimitación para que su ordenación detallada sea asumida por un PRI, dado que previamente no ha sido objeto de tramitación de modificación del PGMO 1992 con propuesta de ordenación detallada.

2.7. Agrupaciones de edificaciones irregulares en suelo urbanizable del PGMO 1992 que se encuentran parcialmente urbanizados y altamente consolidados por la urbanización cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística y territorial se declara por el POU condicionada a la verificación de su integración urbana por el PGOM

ACTUACIÓN	ANTECEDENTES URBANÍSTICOS	LOCALIZACIÓN	ESTADO DE INFRAESTRUCTAS Y NIVEL DE CONSOLIDACIÓN DE LA EDIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN DEL CARÁCTER DE SUELO URBANO
2.7.1 AEI La Cerería-Las María 1 (ATU/RI/RG-11)	Suelo Urbanizable en PGMO 1992. En la propuesta del PGOU 2012 (posteriormente anulado) se proponía como suelo urbano no consolidado ARG.	Localizada al sur de la A-491; al este de la carretera de Sanlúcar de Barrameda (A-2001); su límite occidental lo comparte con el suelo urbanizado de uso global residencial "El Palomar" (S-NO-06) y el oriental con el ámbito de suelo urbanizado de uso global residencial residencial "Las Nieves. El meridional con Las Marías(S-NO-03) suelo en transición al urbano. Y el septentrional con el suelo rústico común	Dispone de los servicios de infraestructuras de abastecimiento y de electricidad. Cuenta con red parcial de saneamiento. La red de telefonía es área, y el alumbrado público se encuentra en precarias condiciones. No cuenta con red de recogida de pluviales El ámbito cuenta con accesos rodados desde dos vías principales: por un lado, desde la carretera de Sanlúcar de Barrameda a través de la calle Paloma Torcaz, con conexión al Camino de la Cerería; y por otro, desde la Avenida de Valencia mediante la calle Cancún, donde entronca la calle Panal. La superficie del ámbito asciende a 96.119 m². El ámbito está destinado a usos residenciales y actualmente existen 156 viviendas.	Pese a que no esté incluida en los enclaves específicos definidos por el POTBC de áreas suburbanizadas, participa de los mismos caracteres que las mismas por lo que hay que hacer de los mismos objetivos de propiciar su integración en la ordenación urbanística del municipio. Lejos de incidir negativamente en el sistema de asentamientos, lo refuerza al permitir la integración de esta agrupación de edificaciones colindantes al suelo urbano de la ciudad existente. Se integra en la malla urbana existente del núcleo principal (lindan al este el límite del suelo urbano del PGOU 1992 y oeste con el Palomar ((S-NO-06) Dispone de una estructura viaria interior (sin perjuicio de que deba reurbanizarse para mejorar su funcionalidad). Tiene capacidad de acceso a las redes infraestructurales generales de la ciudad. Presenta un alto nivel de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del espacio apto para la edificación pudiendo alcanzar una capacidad máxima de 176 viviendas Dado su nivel de consolidación por la edificación, en aplicación del artículo 13.1.c) LISTA procede su reconocimiento como suelo urbano. Y en aplicación del artículo 176.5 LISTA, debe identificarse como ATU de reforma interior con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. En el POU se identifica el ámbito como **ATU/RI/RG-11. LA CERERIA.** No obstante, no se procederá a su delimitación y ordenación detallada sino que simplemente se dispondrá como propuesta de delimitación para que su ordenación detallada sea asumida por un PRI, dado que previamente no ha sido objeto de tramitación de modificación del PGMO 1992 con propuesta de ordenación detallada


ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1



2.7. Agrupaciones de edificaciones irregulares en suelo urbanizable del PGMO 1992 que se encuentran parcialmente urbanizados y altamente consolidados por la urbanización cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística y territorial se declara por el POU condicionada a la verificación de su integración urbana por el PGOM

· 1 La Cerería

2.8. Suelo del sistema general portuario sin clasificación que por estar transformado merece la clasificación de suelo urbano

Los terrenos del sistema general portuario en el documento de la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobado definitivamente en 2009 se dejó sin clasificación de suelo al sistema general portuario; esta solución era coherente en el marco de la LOUA (dado el carácter supramunicipal de este sistema general); no obstante, en el marco de la LISTA esta solución ya no puede mantenerse, al precisar todo suelo de una determinada clasificación. Dado su grado de transformación y urbanización el sistema general portuario debe merecer la clasificación de suelo urbano por aplicación del artículo 13.1.b) LISTA. Esta clasificación de suelo urbano es coherente con la clasificación originalmente otorgada al sistema general portuario por el PGMO 1992.

2.9 Parcelas en SNU del PGMO 1992 localizadas en la malla urbana o en su perímetro que cuentan con condiciones de urbanización o integradas en áreas más amplias consolidadas por la edificación que merecen la clasificación de suelo urbano.

2.9.1. ZONA DE ESTACIÓN DE MERCANCIAS (EN CALLE SARMIENTO). Se trata del ámbito ya transformado destinado a las instalaciones propias de ADIF para la estación de mercancía en calle Sarmiento. Procede mantener el carácter de sistema general ferroviario en suelo urbano.

2.9.2. PARCELA EL FARO. Se trata de una parcela localizada en el PGMO 1992 como suelo no urbanizable destinada a establecimiento comercial (restauración) que da frente a la Avda. Fuentebravía y que cuenta con los servicios urbanos. Su paso a suelo urbano desde la clasificación de no urbanizable genera un incremento de aprovechamiento que debe someterse a actuación de dotación (mejora urbana). Se identifica en el POU como ATU/MU_03. EL FARO

2.9.3. ÁMBITO AL OESTE DEL PASEO (PRYCA OESTE). Se trata de los terrenos integrados en las propias instalaciones del centro comercial del Paseo clasificados como suelo no urbanizable en el PGMO 1992 correspondiente a la zona del aparcamiento y el área adyacente destinadas a instalaciones provisionales. Cuenta con condiciones de urbanización derivadas de las que dan servicio al centro comercial. La zona de aparcamiento debe quedar vinculada al centro comercial. En cambio, los terrenos adyacentes podrán ser objeto de una actuación de transformación urbanística. Se identifica en el POU como ATU/RI-16 PRYCA OESTE).

2.9.4. ÁMBITO AL NORTE DEL PASEO (PRYCA NORTE). Se trata de una parcela de 4 hectáreas que representa un vacío urbano integrado en la malla urbana; tiene capacidad de acceso a las redes de servicios. Tiene vocación de usos comerciales si bien por dimensiones debe ser objeto de una actuación de reforma interior para asegurar la implantación de la urbanización que exige el nivel de intensidad y uso propuesto así como para asegurar un nivel dotacional adecuado y la participación del Ayuntamiento en las plusvalías generadas. Se identifica en el POU como ATU/RI-17 PRYCA NORTE.

2.9.5. ESTACIÓN DE SERVICIOS Y ENTORNO DE LA ESTACION DE SERVICIOS LAS PALMAS.

La actual Estación de Servicios de Las Palmas está calificada de gasolinera en el PGOU 1992 en suelo no urbanizable. Dado que tiene acceso a los servicios urbanos y es una parcela transformada con usos no propiamente rurales, se considera oportuno proceder a homogeneizar el perímetro urbano actual esn este punto, considerando que en los terrenos colindante hay una iniciativa en tramitación para aprobar un PRI. Por ello, en el POU la parcela de la ES Las Palmas se identifica como ATU/MU_02, porque su reconocimiento como suelo urbano supone un incremento del aprovechamiento urbanístico.

De igual forma, los terrenos de alrededor de la Estación de Servicio de las Palmas con una superficie de 8.990,64 m2 cuentan en el PGOU 1992 con la clasificación de suelo no urbanizable. Actualmente se encuentra en tramitación un Plan de Reforma Interior y una propuesta de delimitación. Por su posición próxima al suelo urbano y su capacidad de acceso a las infraestructuras merece la clasificación de suelo urbano posibilitando homogeneizar el perímetro urbano. Se identifica en el POU como ATU/RI-11.

2.9.6.PARCELA DESTINADA A APARCAMIENTO DE CARAVANAS EN AVDA. VALDELAGRANA. Se trata de una parcela en la zona de Valdelagrana-Coto de la isleta históricamente destinada a aparcamientos de caravanas; por posición queda fuera del suelo rústico protegido y que se encuentra en el límite natura del perímetro urbano por quedar en el interior del trazado ferroviario. Para homogeneizar el perímetro de suelo urbano se propone incorporar al suelo urbano esta parcela.

Su paso a suelo urbano desde la clasificación de no urbanizable genera un incremento de aprovechamiento que debe someterse a actuación de dotación (mejora urbana). Se identifica en el POU como ATU/MU_07. PARCELA EN AVDA VALDELAGRANA.

2.9.7. HOMOGENEIZACIÓN DELIMITACIÓN PERÍMETRO URBANO EN AVDA DESCUBRIMIENTO. Se trata de una pequeña franja de terrenos parcialmente edificada que se localiza en la Avenida del Descubrimiento en colindancia con el suelo rústico protegido de Parque Periurbano Dunas de San Antón.

Su paso a suelo urbano desde la clasificación de no urbanizable genera un incremento de aprovechamiento que debe someterse a actuación de dotación (mejora urbana). Se identifica en el POU como ATU/MU_08. AVENIDA DEL DESCUBRIMIENTOS

2.9.8. ZONA COMERCIAL CONSOLIDADA EN CAMINO DE LOS ENAMORADOS. Es un pequeño enclave de edificación consolidada históricamente destinada mayoritariamente a usos terciarios y que cuenta con los servicios urbanos que transcurren por el Camino de los Enamorados.

Su paso a suelo urbano desde la clasificación de no urbanizable genera un incremento de aprovechamiento que debe someterse a actuación de dotación (mejora urbana). Se identifica en el POU como ATU/MU_09. UN ALTO EN EL CAMINO.

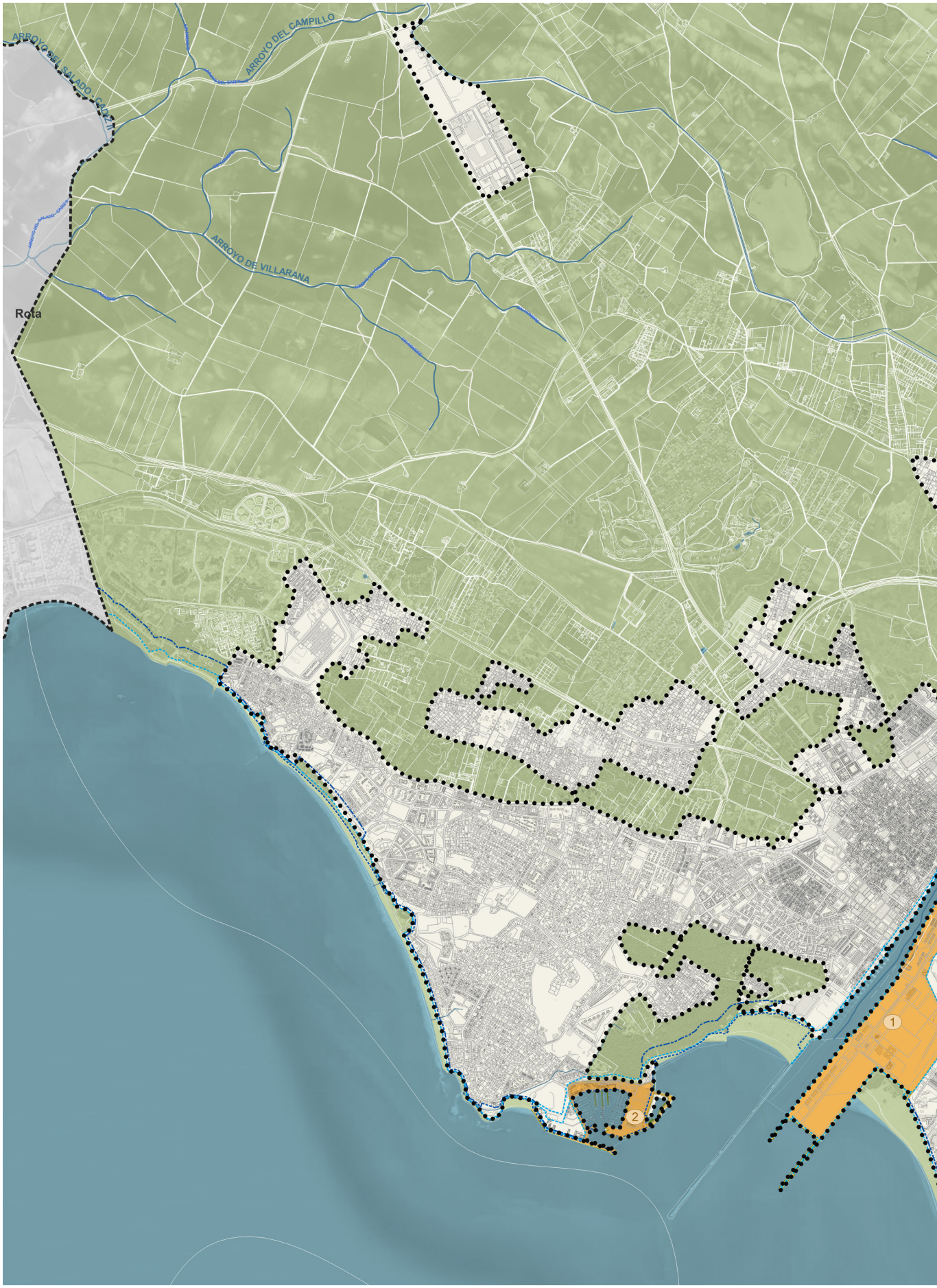
2.10 Suelo del Sistema General de Defensa en el que se asienta el Poblado de la base naval de Rota.

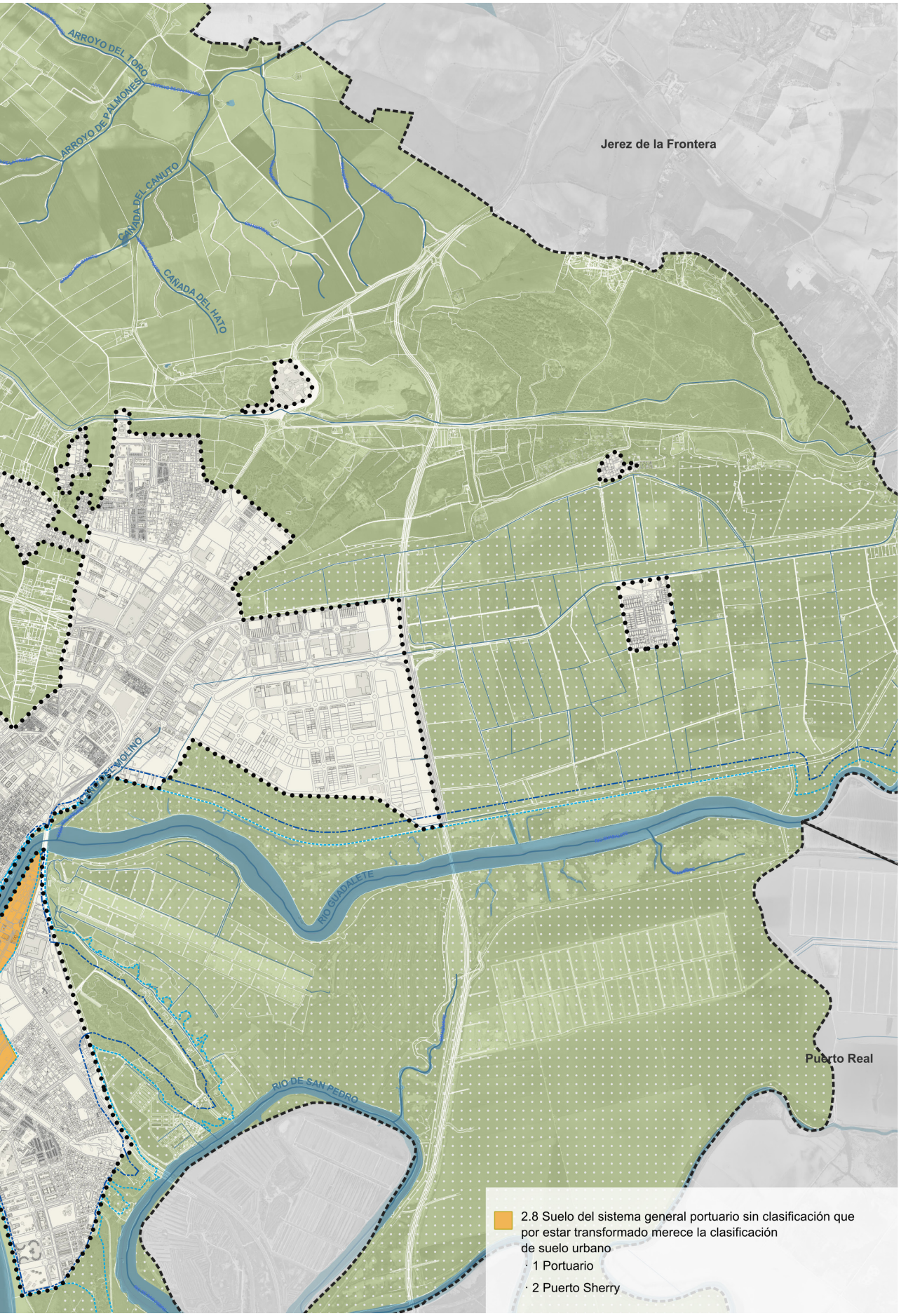
Se trata del suelo en el que se localiza el Poblado de la Base Naval de Rota, que se encuentra urbanizado y que fue funciona como asentamiento en el interior del sistema general de defensa. Por aplicación del artículo 13.1.b) LISTA merece la clasificación de suelo urbano con la calificación de sistema general de defensa.

2.11 Integración del sistema general deportivo El Cuvillo en el suelo urbano por estar transformado con el destino pretendido

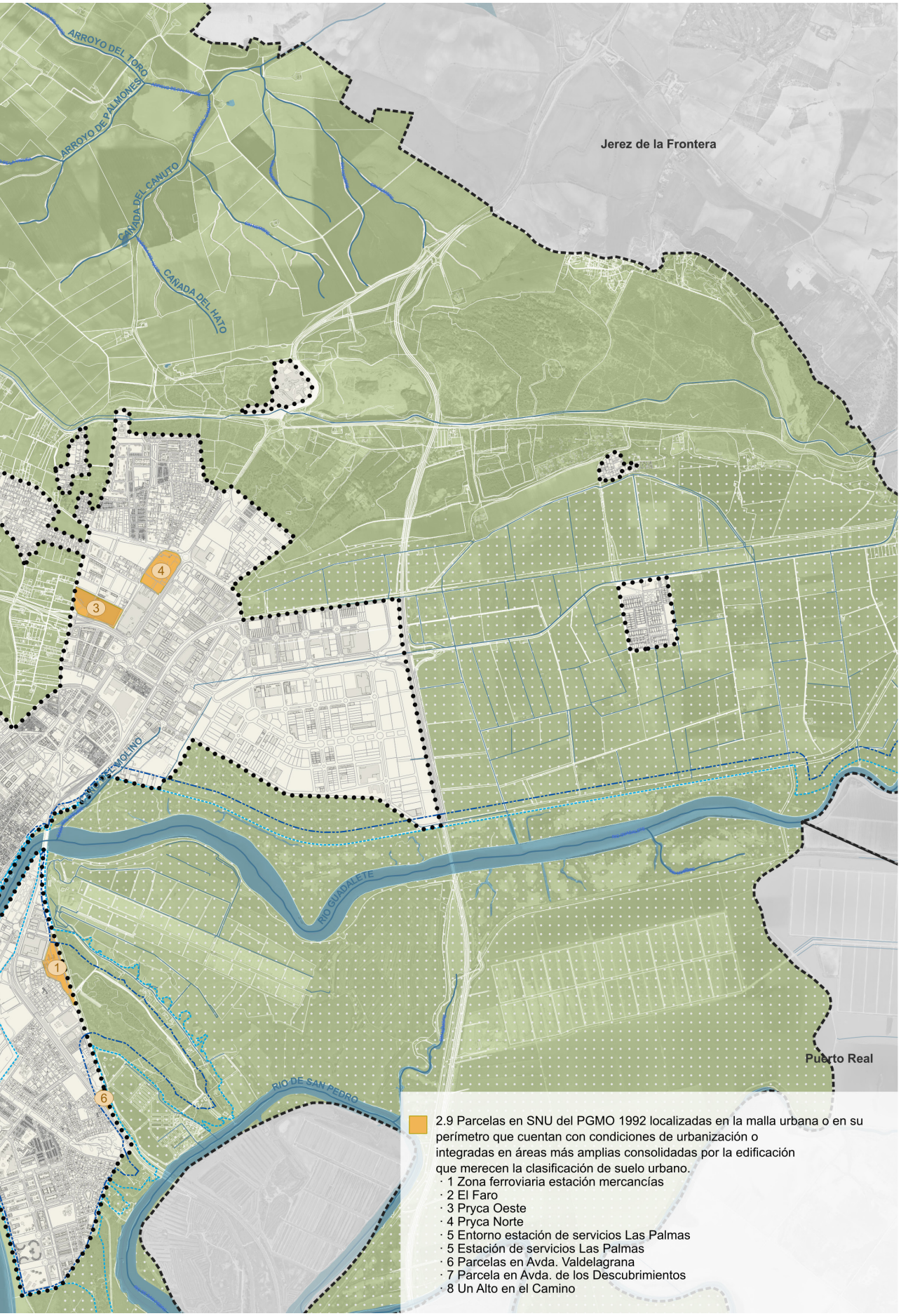
Los terrenos del estadio El Cuvillo se encuentran clasificados en el PGMO 1992 como suelo urbanizable no sectorizado. Los terrenos están destinados a uso de servicio público (equipamiento deportivo público) que se pretende mantener por lo que no es preciso desarrollar una actuación de transformación porque ya los terrenos están transformados.

Los terrenos son de titularidad municipal excepto una pequeña franja de terrenos en los que será preciso prever una actuación urbanística aislada.


ARROYO DEL SALADO
ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1
2

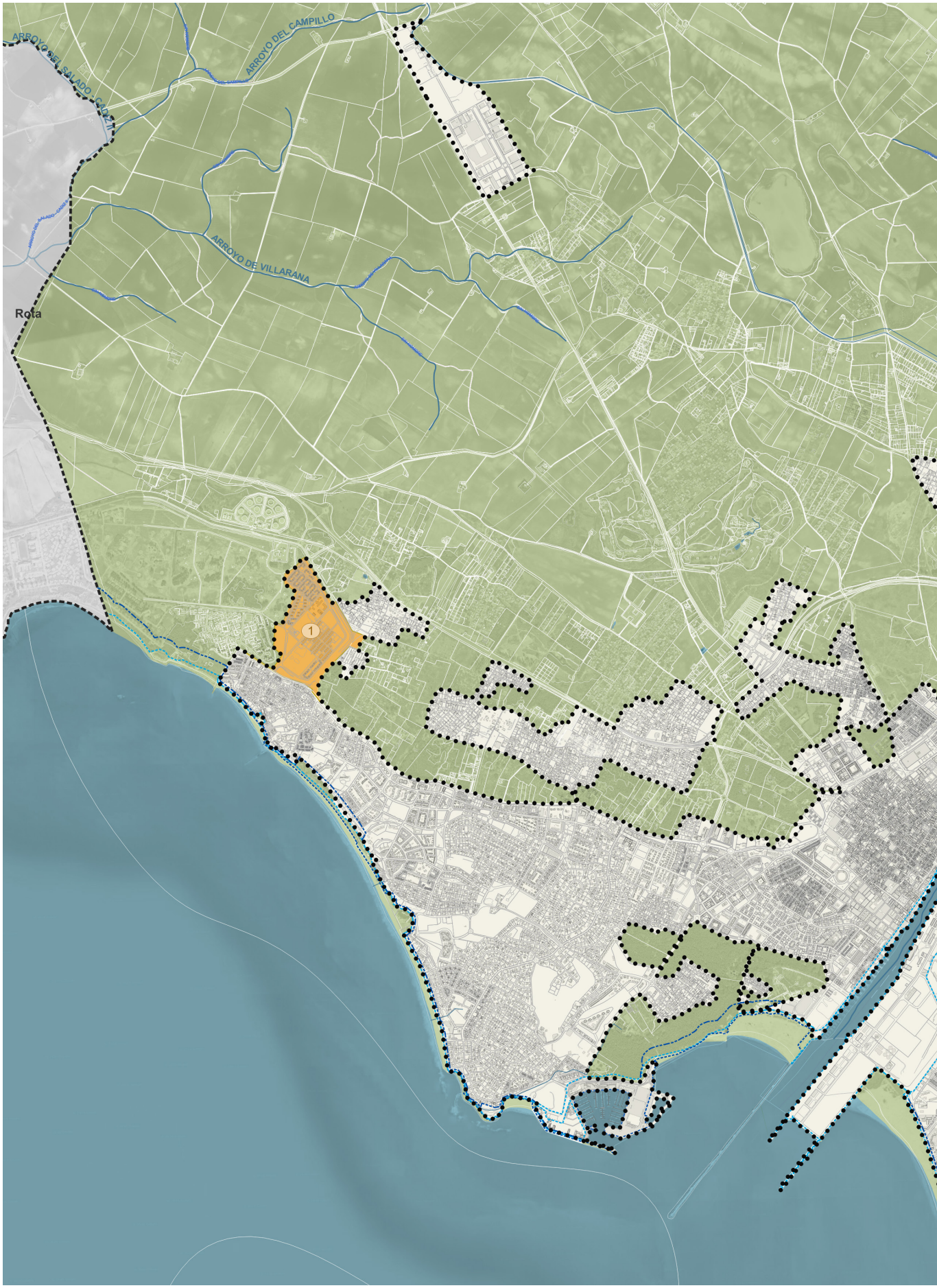

ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO DEL MOLINO
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
2.8 Suelo del sistema general portuario sin clasificación que por estar transformado merece la clasificación de suelo urbano
· 1 Portuario
· 2 Puerto Sherry

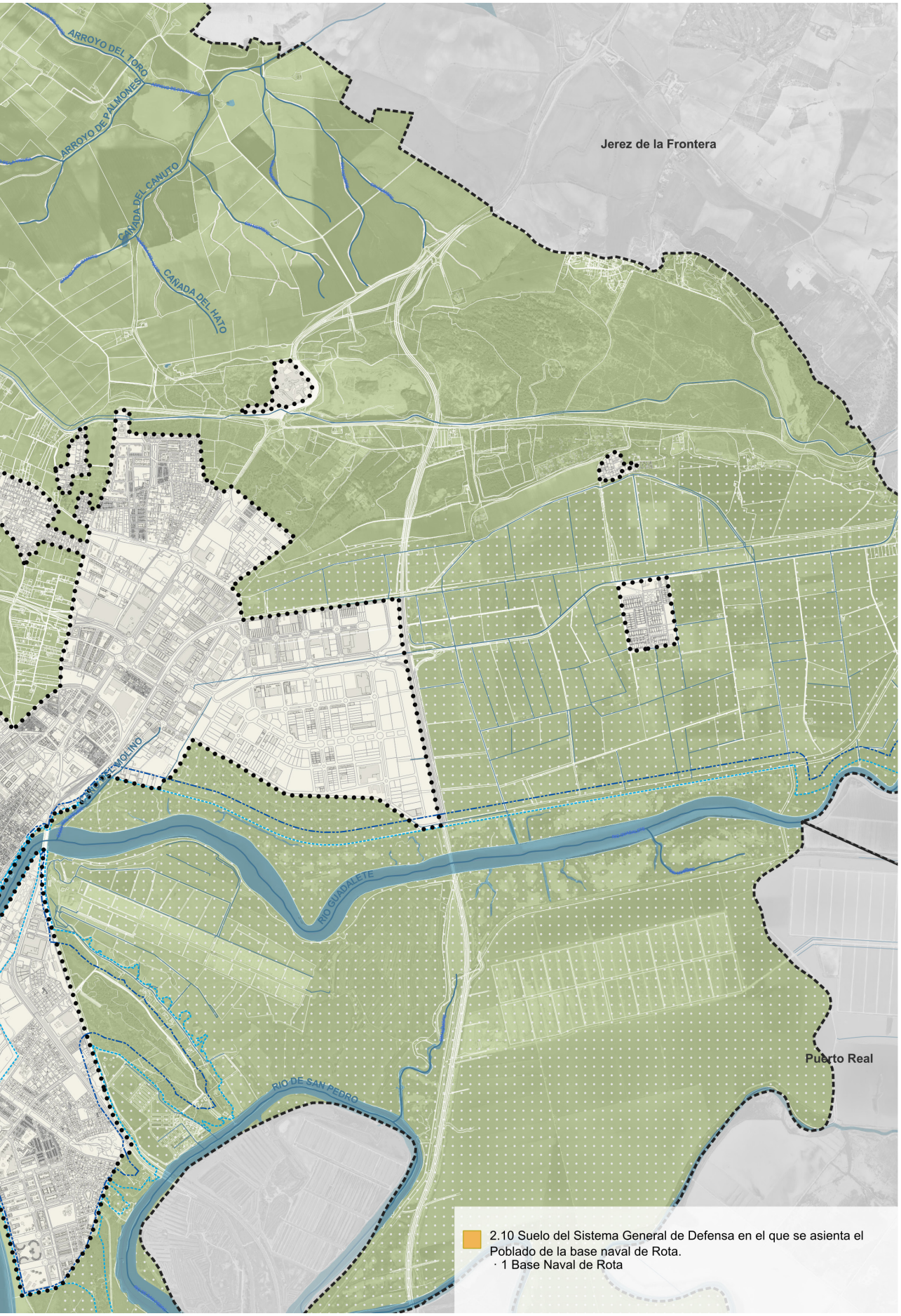

ARROYO DEL SALADO
ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
5
2
7
8



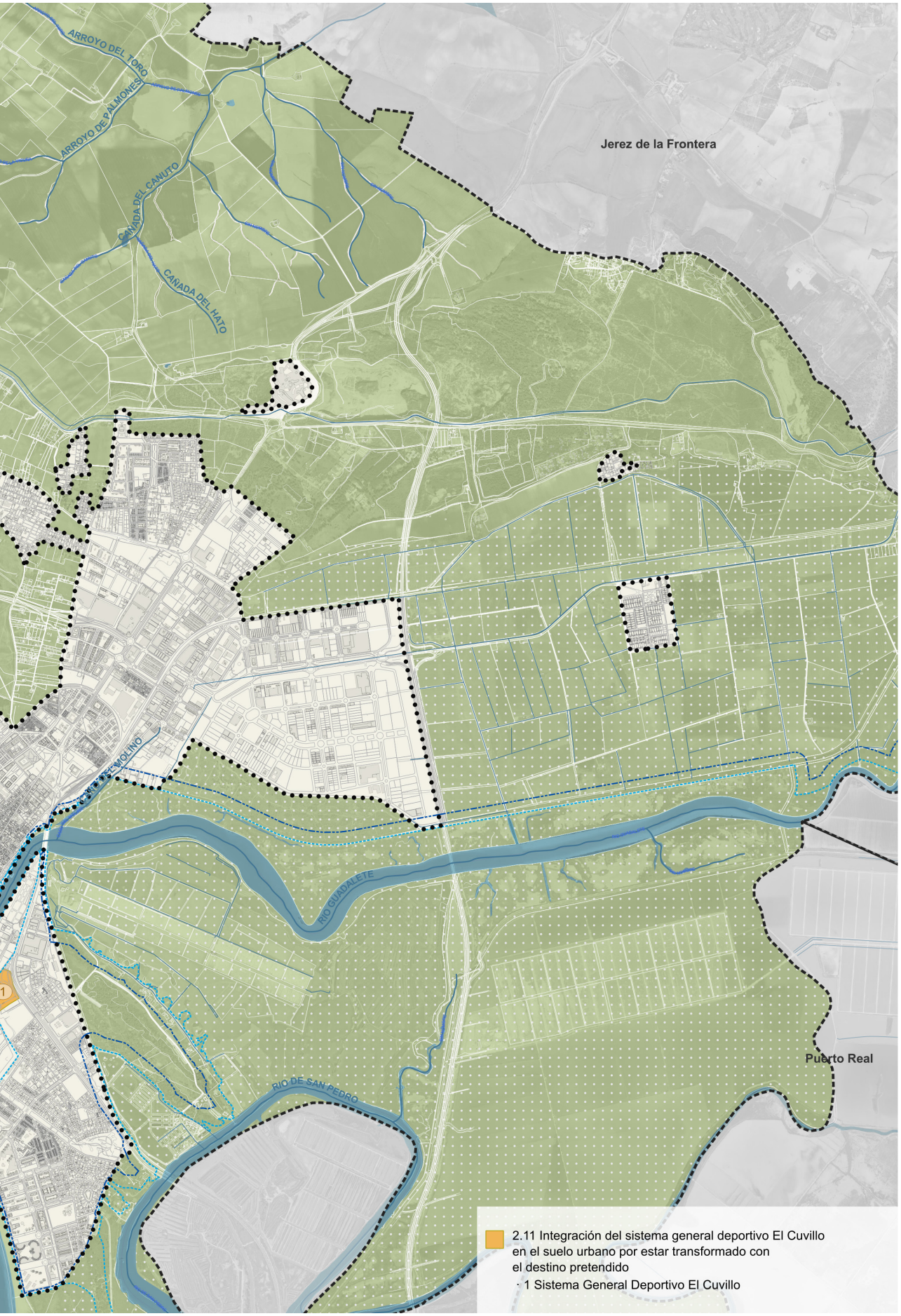
2.9 Parcelas en SNU del PGMO 1992 localizadas en la malla urbana o en su perímetro que cuentan con condiciones de urbanización o integradas en áreas más amplias consolidadas por la edificación que merecen la clasificación de suelo urbano.

- 1 Zona ferroviaria estación mercancías
- 2 El Faro
- 3 Pryca Oeste
- 4 Pryca Norte
- 5 Entorno estación de servicios Las Palmas
- 5 Estación de servicios Las Palmas
- 6 Parcelas en Avda. Valdelagrana
- 7 Parcela en Avda. de los Descubrimientos
- 8 Un Alto en el Camino


ARROYO DEL SALADO
ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
2.10 Suelo del Sistema General de Defensa en el que se asienta el Poblado de la base naval de Rota.
· 1 Base Naval de Rota


ARROYO DEL SALADO
ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
1
2.11 Integración del sistema general deportivo El Cuvillo en el suelo urbano por estar transformado con el destino pretendido
· 1 Sistema General Deportivo El Cuvillo

3.3. AGRUPACIONES DE EDIFICACIONES IRREGULARES EN SNU DEL PGMO 1992 CUYA COMPATIBILIDAD CON LA NUEVA ORDENACIÓN URBANÍSTICA SE PROPONE POR EL POU CONDICIONADA A LA VERIFICACIÓN DE SU INTEGRACIÓN URBANA POR EL PGOM.

Se trata de Agrupaciones de edificaciones irregulares del suelo no urbanizable del PGMO 1992 que se encuentran parcialmente urbanizados y altamente consolidados por la urbanización cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística y territorial se propone por el POU condicionada a la verificación de su integración urbana por el PGOM. Y ello, porque el acceso a los servicios en buena medida vendrá dada por la activación de terrenos colindantes aptos para desarrollar actuaciones de nueva urbanización que deben ser habilitadas por el PGOM por ser terrenos que merecen la consideración de suelo rústico común.

En concreto, son las siguientes agrupaciones de edificaciones irregulares y algunas de ellas han contado con expedientes de modificación del PGMO 1992 para su reconocimiento como suelo urbano no culminados.

3.1. Agrupación de edificaciones irregulares “El Barrero- Hacienda las Catorce”

La agrupación de viviendas irregulares “El Barrero – Hacienda Las Catorce” se sitúa al noreste del recinto ferial y al norte de la variante de Rota (A-491), abarcando una superficie total de 102.740,70 m². Esta superficie incorpora un incremento de 3.075,89 m² respecto al ámbito delimitado en el documento de aprobación inicial, como resultado de la inclusión del viario adyacente “Camino del Pinillo” y de la prolongación del camino “La Estacadilla” hasta la vía de servicio de la A-491.

Cuenta parcialmente con servicios urbanos, incluyendo suministro eléctrico y de agua, y dispone de viabilidad técnica para la conexión a la red de saneamiento.

El ámbito dispone de acceso rodado y presenta un grado de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del suelo apto para edificar. Actualmente, la agrupación cuenta con 97 viviendas, previéndose en la Innovación un aumento de la capacidad residencial hasta las 146 unidades.

El ámbito se encuentra colindante con la actuación urbanística del campo de golf “Viña Rango”.

En el caso, de que el PGOM habilite la posibilidad de implementar una actuación de nueva urbanización en “Viña Rango” (suelo rústico común) no cabe duda que la urbanización de ésta permitirá la integración urbana del ámbito de la agrupación El Barrero-La Hacienda 14 y podrá justificarse su clasificación como urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA.

En consecuencia, la propuesta de clasificación como suelo urbano, caso que se viabilice por el PGOM, se fundamentará en el artículo 13.1.c) de la LISTA (por contar con un elevado grado de consolidación edificatoria e integración en la malla urbana) y en los criterios establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz sobre necesidad de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción.

3.2. Agrupación de edificaciones irregulares “Montes de Oca”

La agrupación de viviendas irregulares denominada “Montes de Oca” se localiza al norte de la variante de Rota (A-491) y al este de la carretera de Sanlúcar de Barrameda (A-2001), abarcando una superficie total de 452.632 m². Asimismo, se destaca su colindancia con la actuación urbanística del campo de golf “Viña Rango”.

En el PGMO 1992 se clasifica como suelo no urbanizable; en el PGOU 2016 (anulado) fue propuesto como suelo urbano no consolidado, siendo identificado como ARG.13. En desarrollo de este incluso se aprobaron las bases y estatutos de la junta de compensación del ámbito.

El informe de incidencia territorial emitido el 17 de junio de 2024 por la Dirección General de Ordenación del Territorio al expediente de Innovación del PGMO 1992 incoado a finales de 2021 (y no culminado) fue desfavorable, al considerar que en las condiciones en que se tramitaba suponía una actuación aislada dentro de una extensa bolsa de suelo rústico, sin integración efectiva en la malla urbana. Y se concluía que su viabilidad debería ser analizada en el marco del nuevo PGOM actualmente en tramitación.

El ámbito cuenta con dos accesos rodados: el principal desde la carretera A-2001 a través de la Calle Ermita “Montes de Oca”, y un segundo acceso mediante el camino asfaltado de La Estacadilla, que cruza la A-491 y conecta con el núcleo urbano.

El área presenta un grado de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del suelo apto para edificar y cuenta con una estructura viaria interior definida. Actualmente, el ámbito cuenta con 311 viviendas, previéndose en la Innovación del PGMO 1992 (no culminada su tramitación) un aumento de la capacidad residencial hasta alcanzar las 422 unidades.

El ámbito cuenta con un nivel de infraestructuras que no siendo completo es significativo. Así, dispone de red de abastecimiento de agua, aunque esta requiere ser completada. Actualmente carece de red de saneamiento, si bien existe viabilidad técnica para su conexión. La red eléctrica, al igual que la de telefonía, es aérea. No dispone de red de evacuación de aguas pluviales ni de alumbrado público.

En el caso, de que el PGOM habilite la posibilidad de implementar una actuación de nueva urbanización en “Viña Rango” (suelo rústico común) no cabe duda que la urbanización de ésta permitirá la integración urbana del ámbito de la agrupación Montes de Oca en el modelo de ciudad y podrá justificarse su clasificación como urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA.

En consecuencia, la propuesta de clasificación como suelo urbano, caso que se viabilice por el PGOM, se fundamentará en el artículo 13.1.c) de la LISTA (por contar con un elevado grado de consolidación edificatoria e integración en la malla urbana) y en los criterios establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz sobre necesidad de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

En cualquier caso, este enclave presenta características similares a otros sectores ya clasificados como suelo urbano en el PGMO de 1992.

De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción.

3.3. Agrupación de edificaciones irregulares “Ctra. de Sanlúcar 2”

La agrupación de viviendas irregulares denominada “Ctra. de Sanlúcar 2” se localiza al norte de la variante de Rota (A-491) y al oeste de la carretera de Sanlúcar de Barrameda (A-2001), ocupando una superficie total de 22.294 m².

El informe de incidencia territorial emitido el 30 de diciembre de 2024 de junio de 2024 por la Dirección General de Ordenación del Territorio al expediente de Innovación del PGMO 1992 incoado a finales de 2021 (y no culminado) fue desfavorable, al considerar que en las condiciones en que se tramitaba suponía una actuación aislada dentro de una extensa bolsa de suelo rústico, sin integración efectiva en la malla urbana. Y se concluía que su viabilidad debería ser analizada en el marco del nuevo PGOM actualmente en tramitación.

El ámbito cuenta con un cierto nivel de infraestructuras, si bien no son completas: dispone de dos accesos rodados desde el vial de servicio de la A-2001, a través de la Calle A (entrada) y la Calle B (salida), cuenta con red de abastecimiento de agua y saneamiento, pero carece de red de pluviales y alumbrado público. Es necesario, por tanto, completar su urbanización.

En el caso, de que el PGOM habilite la posibilidad de implementar una actuación de nueva urbanización en los terrenos del entorno (“Viña Rango”) no cabe duda que la urbanización de la zona permitirá la integración urbana de la agrupación “Carretera de Sanlúcar 2” en el modelo de ciudad y podrá justificarse su clasificación como urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA.

En efecto, la zona presenta un grado de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del área apta para edificar. Actualmente, cuenta con 23 viviendas, previéndose en la Innovación (no culminada) un incremento de la capacidad residencial hasta alcanzar las 33 unidades.

De otra parte, su incorporación como actuación de transformación en suelo urbano, es congruente con el Plan Subregional, pues si bien esta Agrupación no forma parte de los enclaves territoriales ZS-1 y ZS-2, sí se encuentra incluido dentro de la Zona de Especial Reserva para la Localización de Actividades (ZERPLA-2 “Cantarranas”), un área destinada a la implantación de actividades turísticas. Entre los objetivos complementarios de esta zona se incluye por el POTBC la regularización de áreas suburbanizadas.

En síntesis, la propuesta de clasificación como suelo urbano, caso que se viabilice por el PGOM, se fundamentará en el artículo 13.1.c) de la LISTA (por contar con un elevado grado de consolidación edificatoria e integración en la malla urbana) y en los criterios establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz sobre necesidad de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción.

3.4. Agrupación de edificaciones irregulares “El Almendral”

La agrupación de viviendas irregulares denominada “El Almendral” se localiza al norte de la variante de Rota (A-491), ocupando una superficie total de 94.749 m².

En el PGMO 1992 se clasifica como suelo no urbanizable; en el PGOU 2016 (anulado) fue propuesto como suelo urbano no consolidado, siendo identificado como ARG.17. En desarrollo de este incluso se aprobaron las bases y estatutos de la junta de compensación del ámbito.

La zona presenta un grado de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del área apta para edificar.

Actualmente, cuenta con 80 viviendas, previéndose en un incremento de la capacidad residencial hasta alcanzar las 114 unidades.

El ámbito dispone de tres accesos rodados desde la avenida Molino Platero, a través de las calles (Almendral, Olivo y Limonero) y una estructura interna que deberá mejorar su articulación con el resto del tejido urbano

Tiene un alto nivel de urbanización: existe red de abastecimiento de agua y saneamiento, red de pluviales, electricidad y alumbrado público. No obstante, es necesario completar su urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.

De igual forma, presenta carencias de dotaciones y espacios libres que podrían ubicarse en los suelos vacantes adyacentes a la avenida Molino Platero.

Este ámbito forma parte de los enclaves territoriales ZS-2, Ferrocarril a Sanlúcar de áreas suburbanizadas definidos por el POTBC. Este en el artículo 43 de la normativa, establece las determinaciones para la integración de estas áreas su urbanizadas, permitiendo el ajuste de las delimitaciones para incorporar dotaciones exigidas por las funciones residenciales de estas áreas. De igual modo, establece la directriz de integración urbanística de las áreas suburbanizadas.

Se integra en la malla de un asentamiento urbanístico por las agrupaciones de edificaciones de Altos Berbén, Berbén, Camino Viejo Rota y Bella Bahía y el suelo urbano del PGMO de 1992 de Arenas Cárdenas

En síntesis, la propuesta de clasificación como suelo urbano, caso que se viabilice por el PGOM, se fundamentará en el artículo 13.1.c) de la LISTA (por contar con un elevado grado de consolidación edificatoria e integración en la malla urbana) y en los criterios establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz sobre necesidad de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción.

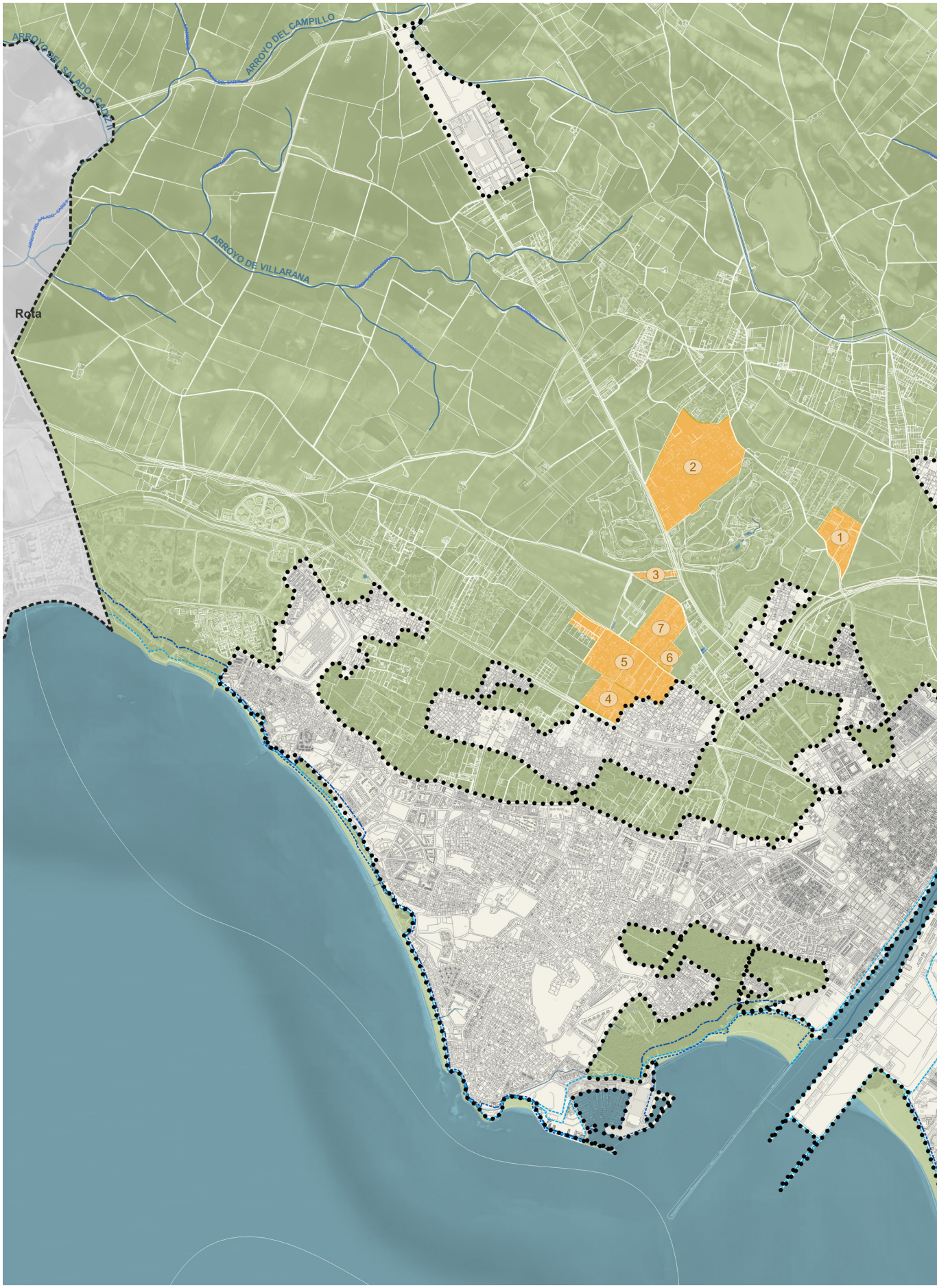
3.5. Agrupación de edificaciones irregulares “Camino Viejo Rota”

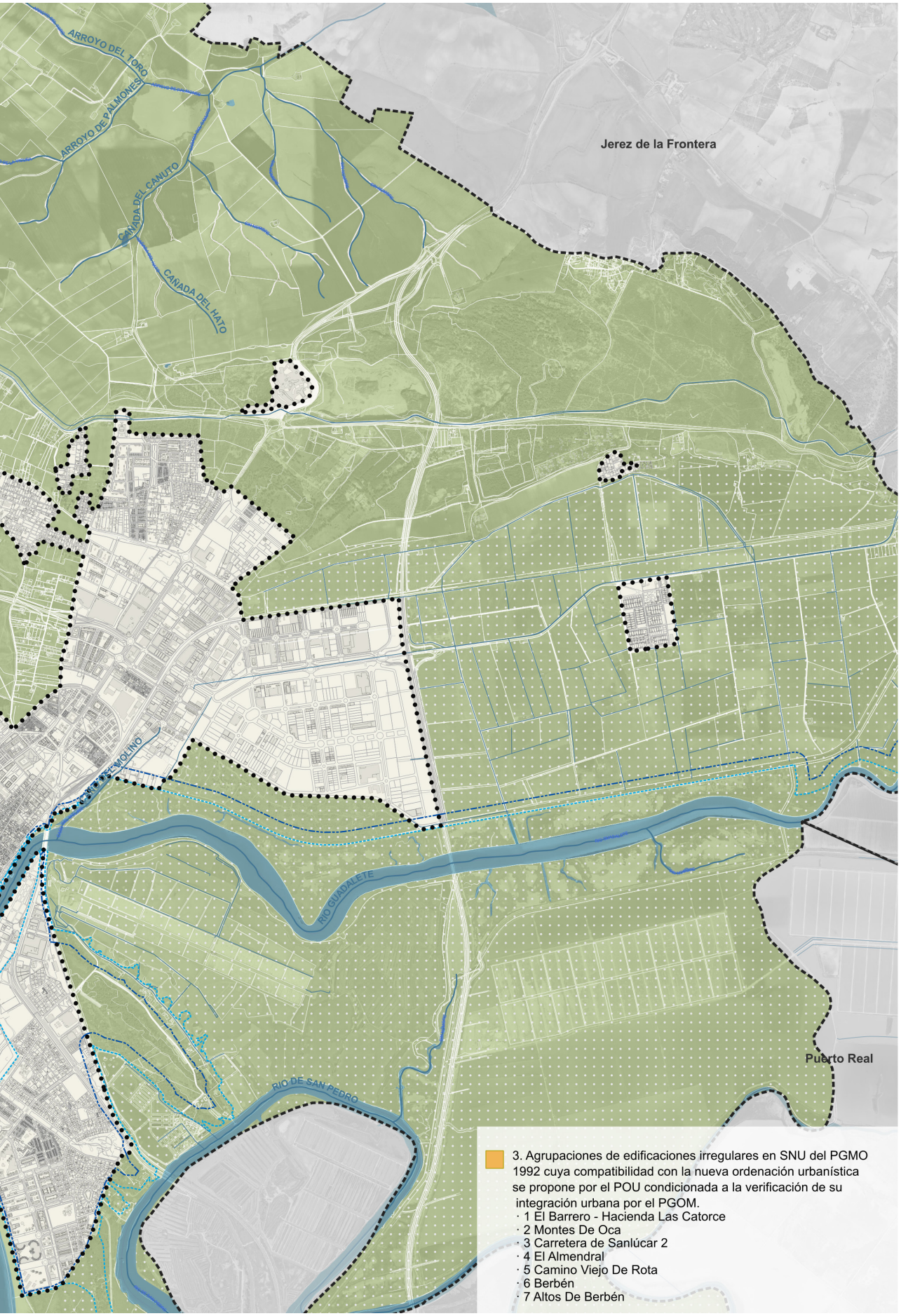
La agrupación de viviendas irregulares conocida como “Camino Viejo de Rota” se sitúa al norte de la variante de Rota (A-491), abarcando una superficie aproximada de 261.820 m².

En el PGMO 1992 se clasifica como suelo no urbanizable; en el PGOU 2016 (anulado) fue propuesto como suelo urbano no consolidado, siendo identificado como ARG.19.

El ámbito cuenta con acceso rodado a través del Camino Viejo de Rota.

En cuanto a infraestructuras, dispone de red de abastecimiento de agua, pero carece de red de saneamiento, red de pluviales y alumbrado público. Las redes eléctricas y de telecomunicaciones son aéreas. En consecuencia, es necesario completar su urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.


ARROYO DEL SALADO
ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1
2
3
4
5
6
7


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
3. Agrupaciones de edificaciones irregulares en SNU del PGMO 1992 cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística se propone por el POU condicionada a la verificación de su integración urbana por el PGOM.
· 1 El Barrero - Hacienda Las Catorce
· 2 Montes De Oca
· 3 Carretera de Sanlúcar 2
· 4 El Almendral
· 5 Camino Viejo De Rota
· 6 Berbén
· 7 Altos De Berbén

Tiene alto nivel de consolidación de la edificación, muy superior a los dos tercios del área apta para edificar: con 227 viviendas construidas para una capacidad residencial total de 280 unidades aproximadamente.

Este ámbito se enmarca dentro de los enclaves territoriales ZS-2 “Ferrocarril a Sanlúcar” de áreas su urbanizadas, definidos por el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC). En su artículo 43, la normativa del POTBC establece las determinaciones para la integración de estas áreas su urbanizadas, permitiendo el ajuste de sus delimitaciones con el fin de incorporar las dotaciones requeridas por su función residencial. De igual modo, establece la directriz de integración urbanística de las áreas suburbanizadas.

En síntesis, la propuesta de clasificación como suelo urbano, caso que se viabilice por el PGOM, se fundamentará en el artículo 13.1.c) de la LISTA (por contar con un elevado grado de consolidación edificatoria e integración en la malla urbana) y en los criterios establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz sobre necesidad de integración urbana y ambiental de las áreas suburbanizadas.

Se integra en la malla de un asentamiento urbanístico conformado por las agrupaciones de edificaciones de Berbén, Altos Berbén, El Almendral, Bella Bahía así como con el suelo urbano del PGMO de 1992 de Arenas Cárdenas

De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción.



3.6. Agrupación de edificaciones irregulares “Berbén”

La agrupación de viviendas irregulares conocida como “Berbén” se sitúa al norte de la variante de Rota (A-491), abarcando una superficie aproximada de 23.579 m².

En el PGMO 1992 se clasifica como suelo no urbanizable; en el PGOU 2016 (anulado) fue propuesto como suelo urbano no consolidado, siendo identificado como ARG.20.

El ámbito cuenta con acceso rodado a través del Camino Viejo de Rota.

Cuenta con estructura urbana interna a través de la calle Berbén, que resuelve la movilidad en el interior del mismo.

En cuanto a infraestructuras, dispone de red de abastecimiento de agua, pero carece de red de saneamiento, red de pluviales y alumbrado público. Las redes eléctricas y de telecomunicaciones son aéreas. En consecuencia, es necesario completar su urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.

Asimismo, el ámbito no cuenta con dotaciones públicas ni espacios libres, aunque existen suelos vacantes en su interior que podrían destinarse a tal fin.

Este ámbito se enmarca dentro de los enclaves territoriales ZS-2 “Ferrocarril a Sanlúcar” de áreas su urbanizadas, definidos por el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC). En su artículo 43, la normativa del POTBC establece las determinaciones para la integración de estas áreas su urbanizadas, permitiendo el ajuste de sus delimitaciones con el fin de incorporar las dotaciones requeridas por su función residencial. De igual modo, establece la directriz de integración urbanística de las áreas suburbanizadas.



El grado de consolidación edificatoria supera los dos tercios del área apta para edificar: actualmente cuenta con 18 viviendas, para una capacidad residencial máxima de 26 unidades aproximadamente.

Se integra en la malla de un asentamiento urbanístico conformado por las agrupaciones de edificaciones de Altos Berbén, El Almendral, Bella Bahía y Camino Viejo Rota así como con el suelo urbano del PGMO de 1992 de Arenas Cárdenas

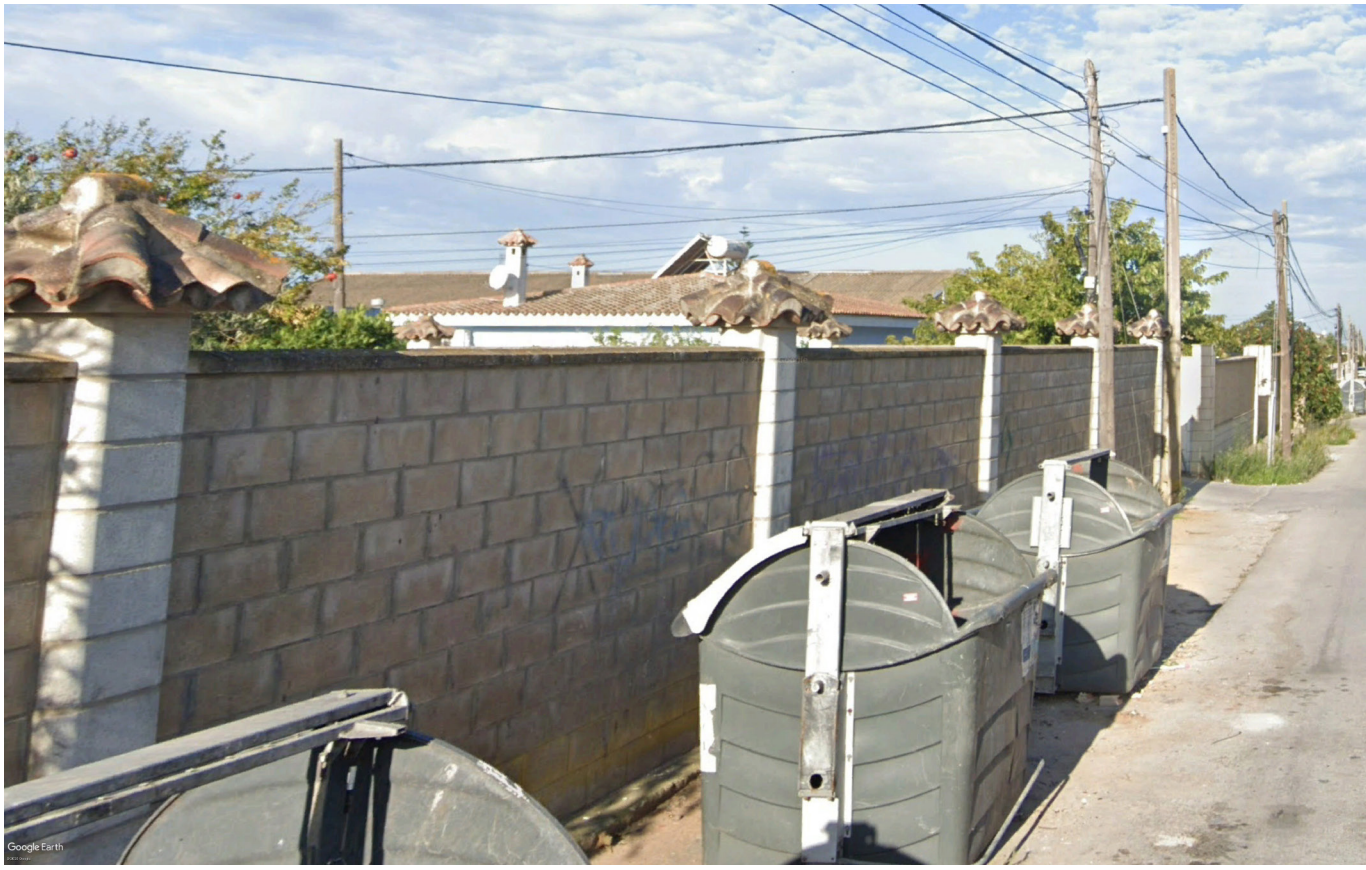
De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción

3.7. Agrupación de edificaciones irregulares “Altos Berbén”

La agrupación de viviendas irregulares conocida como “Altos de Berbén” se sitúa al norte de la variante de Rota (A-491), abarcando una superficie aproximada de 134.649 m².

En el PGMO 1992 se clasifica como suelo no urbanizable; en el PGOU 2016 (anulado) fue propuesto como suelo urbano no consolidado, siendo identificado como ARG.21.

El ámbito dispone de acceso rodado a través del Camino Viejo de Rota y presenta una estructura urbana interna conformada por una red viaria jerarquizada. Las calles Pico del Torreón, Pico del Reloj y Pico del Puntal articulan la movilidad en sentido norte-sur, mientras que las calles Las Botas y Puerto del Boyar lo hacen en sentido este-oeste, configurando un trazado ortogonal básico.



En cuanto a infraestructuras, el ámbito cuenta con red de abastecimiento de agua potable, red de saneamiento, red de evacuación de aguas pluviales y alumbrado público. Asimismo, dispone de redes de suministro eléctrico y telecomunicaciones. En consecuencia, es necesario completar su urbanización para que las parcelas alcancen la condición de solar.

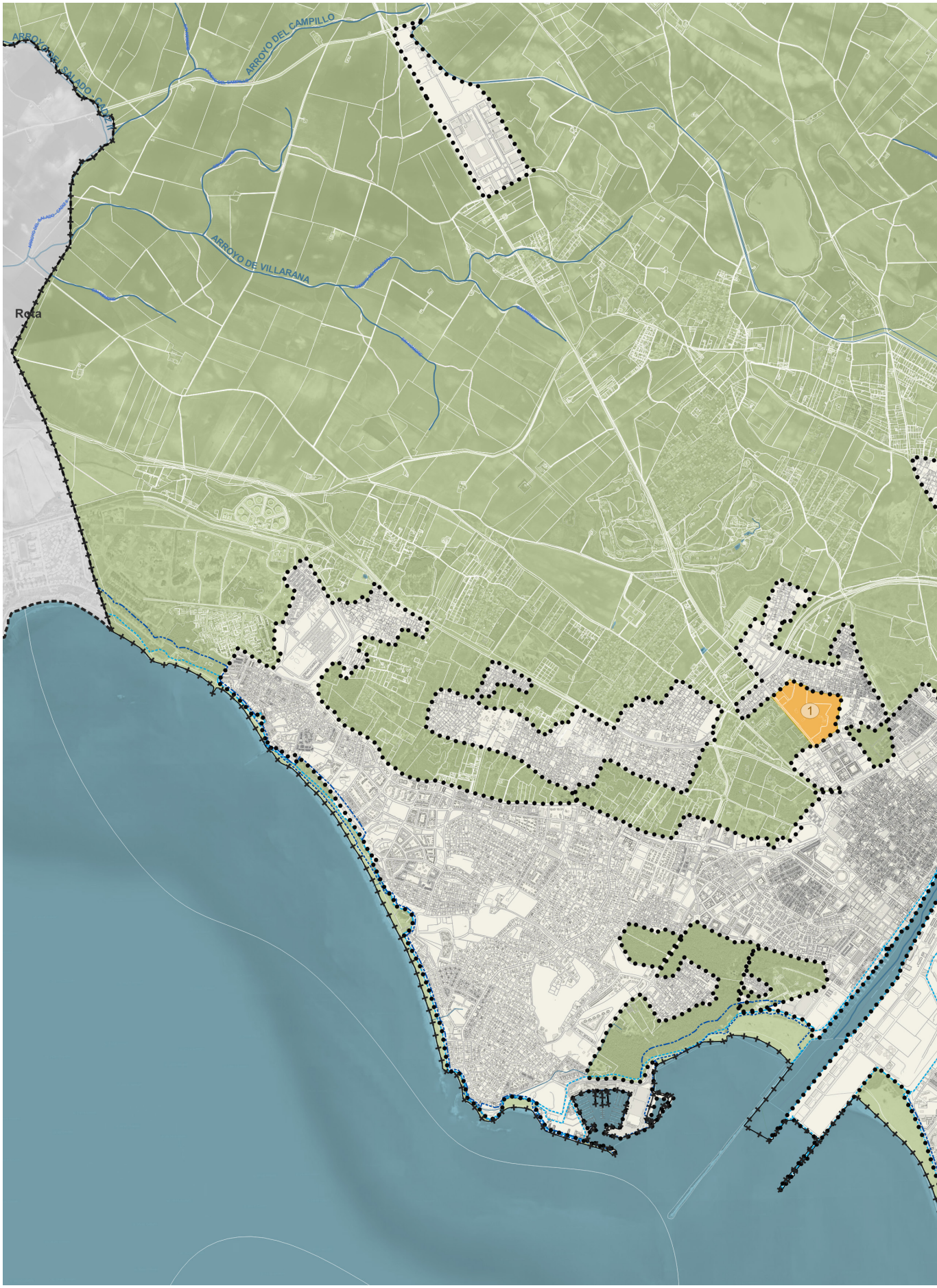
Asimismo, el ámbito carece de dotaciones públicas y espacios libres, aunque existen algunos suelos vacantes en su interior que podrían destinarse a tal fin.

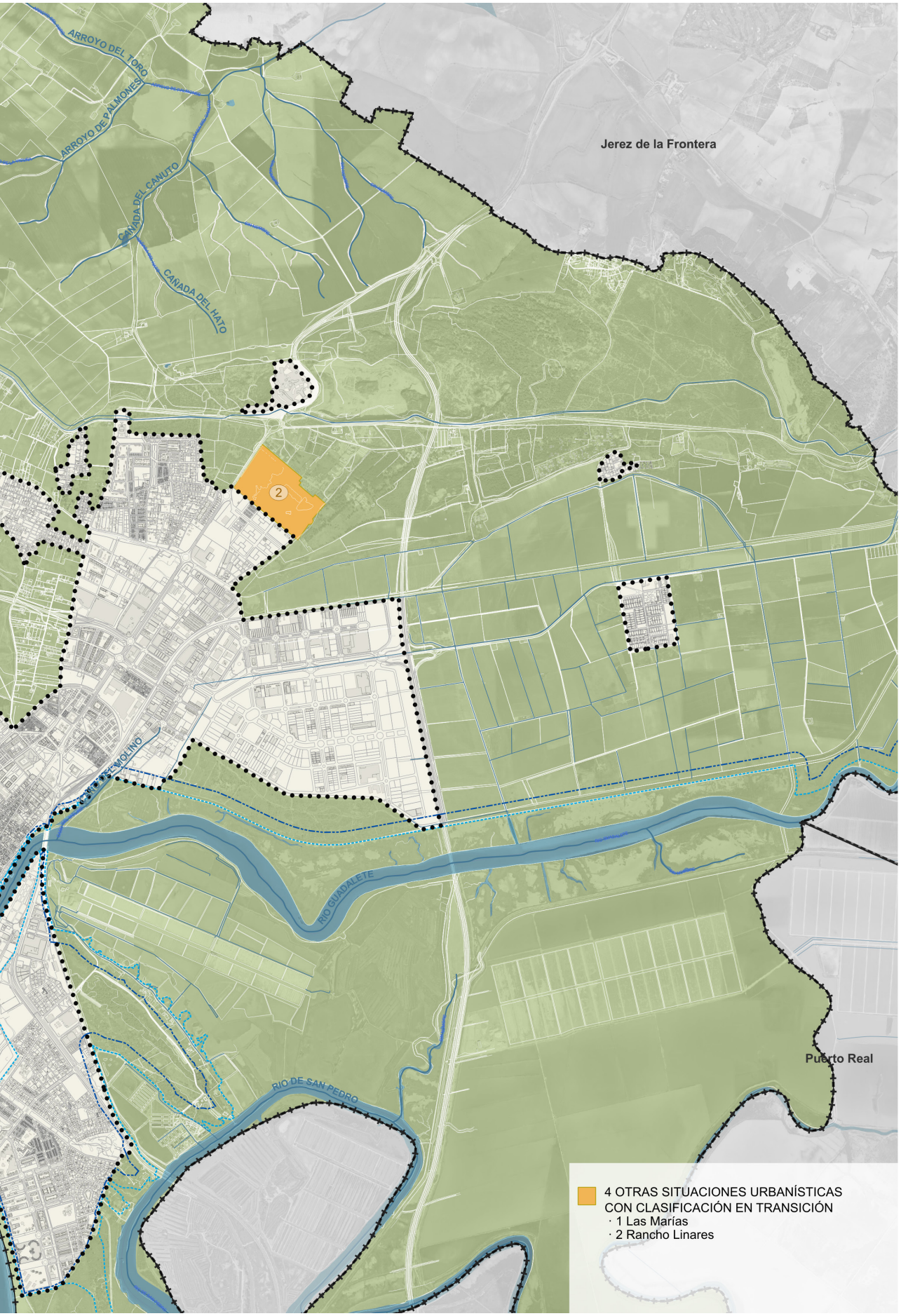
El grado de consolidación edificatoria supera con creces los dos tercios del área apta para edificar: actualmente cuenta con 180 viviendas, para una capacidad residencial máxima de 196 unidades aproximadamente.

Este ámbito se enmarca dentro de los enclaves territoriales ZS-2 “Ferrocarril a Sanlúcar” de áreas su urbanizadas, definidos por el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC). En su artículo 43, la normativa del POTBC establece las determinaciones para la integración de estas áreas su urbanizadas, permitiendo el ajuste de sus delimitaciones con el fin de incorporar las dotaciones requeridas por su función residencial. De igual modo, establece la directriz de integración urbanística de las áreas suburbanizadas.

Se integra en la malla de un asentamiento urbanístico conformado por las agrupaciones de edificaciones de Berbén, El Almendral , Bella Bahía y Camino Viejo Rota así como con el suelo urbano del PGMO de 1992 de Arenas Cárdenas

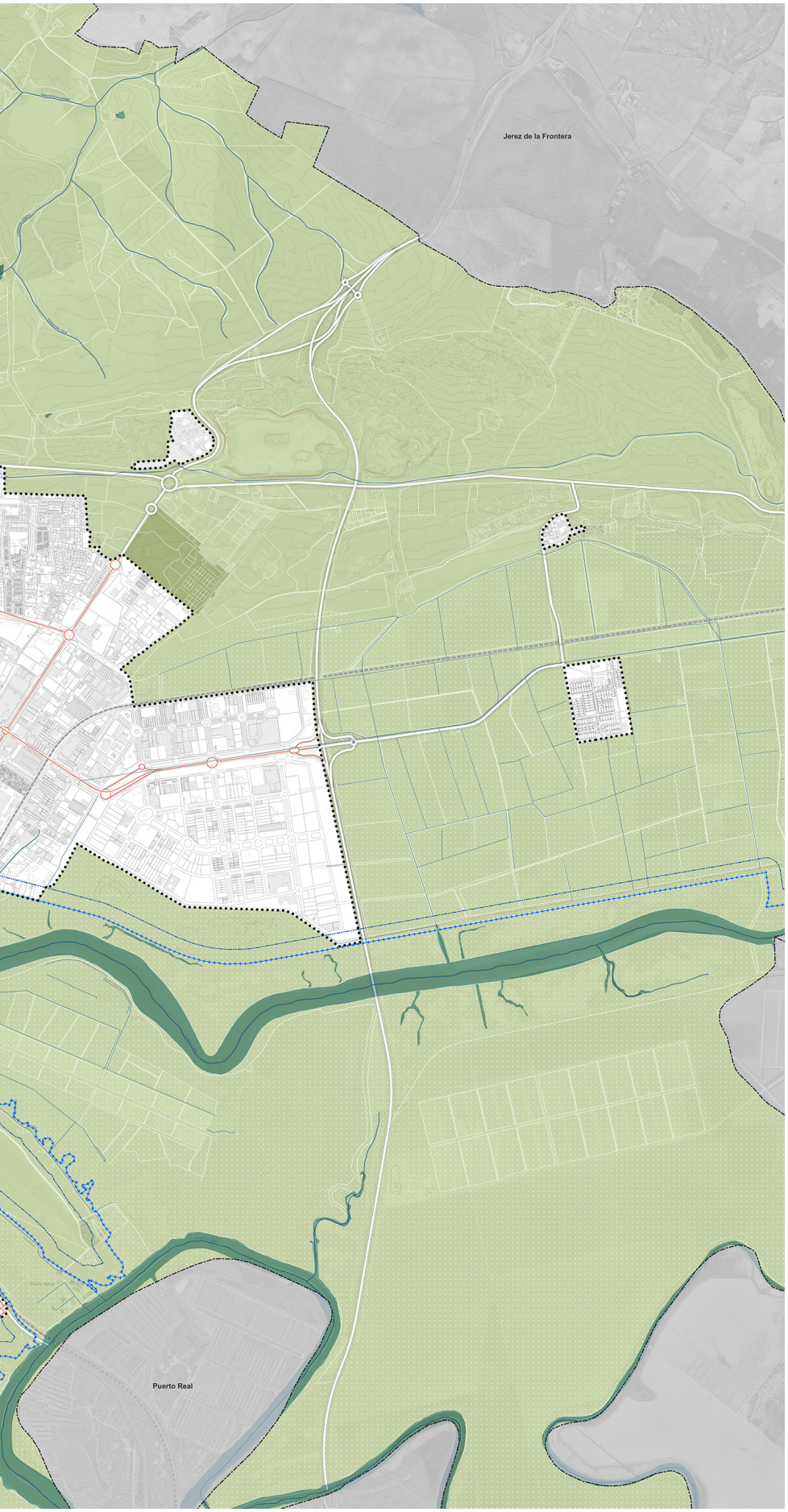



ARROYO DEL CAMPILLO
ARROYO DE VILLARANA
Rota
1


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
2
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
4 OTRAS SITUACIONES URBANÍSTICAS CON CLASIFICACIÓN EN TRANSICIÓN
· 1 Las Marías
· 2 Rancho Linares



Delimitación del suelo urbano.



1. SUELO URBANO

- Delimitación del suelo urbano propuesta
- Límite del conjunto histórico
- Límite del ámbito del PEPRICHyE

2. DETERMINACIONES GRÁFICAS

- Límite del término municipal
- Suelo rústico
- Terrenos en transformación con clasificación en transición hacia suelo urbano
- Suelo Rústico Común con propuesta de delimitación aprobada y Plan Parcial en tramitación
- Agrupaciones de edificaciones irregulares en suelo No Urbanizable del PGMO 1992 cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística se propone en el POU condicionada a su verificación de su integración en el PGOM
- Suelo Rústico Común con urbanización parcialmente ejecutada en desarrollo de un planeamiento anterior anulado por sentencia judicial y con proyecto de reparcelación inscrito
- Marisma
- Dominio público hidráulico cartográfico (DPH)
- Red ferroviaria
- Red viaria principal dentro del ámbito del POU
- Red viaria principal existente fuera del ámbito del POU

Dominio público marítimo terrestre (DPMT)

- Límite dominio público marítimo terrestre
- Límite DPMT provisional o en tramitación
- Límite de la ribera del mar
- Límite servidumbre de protección

- PEPRICHyE (Instrumento vigente para el conjunto histórico)

De ser refrendada la propuesta por el PGOM, en la fase siguiente de redacción del proyecto de POU el ámbito de ordenación de suelo urbano de éste se ampliará incorporando la superficie de esta Agrupación, requiriendo prever una actuación de transformación (artículo 176.5 LISTA), en este caso, de reforma interior con fines de compleción

3.4. OTRAS SITUACIONES URBANÍSTICAS.

3.4.1. Otras situaciones urbanísticas con clasificación en transición.

Las actuaciones urbanísticas de nueva urbanización cuando están delimitadas y ordenadas detalladamente cuentan con una clasificación de suelo dinámica, pues en el momento de su recepción pasarán automáticamente a adquirir la condición de suelo urbano (por efectos del artículo 13.1.a) LISTA).

Por ello, a continuación se describen aquellos sectores de suelo urbanizable del PGMO 1992 o de sus Modificaciones que cuentan con Plan Parcial aprobado y su urbanización se ha iniciado, siendo previsible que en proceso de tramitación del Plan de Ordenación Urbana la ejecución de la misma culmine bien con la recepción (artículo 13.1.a) LISTA) o bien con un nivel de ejecución de todos los elementos de infraestructuras básicas definidos en el artículo 13.1.b) LISTA.

Actuación	Denominación en PGOM 1992/ Adaptación Parcial	Aprobación de ordenación detallada	Estado de gestión y ejecución	Situación urbanística
4.1 Las Marías	Sector NO-3 del suelo urbanizable no sectorizado.	El Plan de Sectorización y Plan Parcial del Sector NO-3 fue aprobado definitivamente: 11-11-2008 y Texto Refundido por acuerdo plenario de 10-03-2021	Su gestión se encuentra avanzada: cuenta con aprobación definitiva del proyecto de Reparcelación (publicación BOP 02-03-2024), habiendo aprobado definitivamente en mayo de 2025 la Junta de Gobierno Local el Proyecto de Urbanización	A efectos LISTA, se encuentra en un régimen transitorio correspondiente al suelo urbanizable con Plan Parcial aprobado; esto es régimen de suelo rústico con delimitación de actuación de nueva urbanización y ordenación detallada establecida. La urbanización ha iniciado su ejecución; sin embargo, no consta en la actualidad que haya alcanzado a culminar los servicios urbanísticos básicos, para su reconocimiento como suelo urbano en esta fase. Previsiblemente en el proceso de tramitación del POU alcanzará el carácter de suelo urbano sea por aplicación del artículo 13.1.a) o 13.1.b) LISTA. Ahora en el documento de Avance se idéntica como Suelo Transitorio objeto de ATU en ejecución.
4.2. Rancho Linares	Sector PP CN.4	Surgido de Modificación PGOM de 26.05.2011 con ordenación detallada directamente establecida	Tras obtener la autorización ambiental unificada por el órgano ambiental el proyecto de urbanización se aprueba por la Junta de Gobierno Local de 13-06-2024.	A efectos LISTA, se encuentra en un régimen transitorio correspondiente al suelo urbanizable con Plan Parcial aprobado; esto es régimen de suelo rústico con delimitación de actuación de nueva urbanización y ordenación detallada establecida. Aunque ha comenzado la obra urbanizadora en la actualidad no consta que haya alcanzado a culminar los servicios urbanísticos básicos, para su reconocimiento en como suelo urbano en el documento de Avance. En el proceso de tramitación del POU previsiblemente alcanzará el carácter de suelo urbano sea por aplicación del artículo 13.1.a) o 13.1.b) LISTA. Ahora en el documento de Avance se idéntica como Suelo Transitorio

3.4.2. Otras situaciones en el suelo rustico común.

Se trata de un Suelo Rústico Común, conocido como Viña Rango, con urbanización parcialmente ejecutada en desarrollo de un planeamiento anterior anulado por sentencia judicial y con proyecto de reparcelación inscrito.

En el caso, de que el PGOM habilite la posibilidad de implementar una actuación de nueva urbanización en “Viña Rango” (suelo rústico común) no cabe duda de que la urbanización de ésta permitirá la integración urbana del ámbito de la agrupación de edificaciones irregulares colindantes que podrá justificarse su clasificación como urbano por aplicación del artículo 13.1.c) LISTA.


© 2024 Google

AO. 4 /

REFERENTES ESTRATÉGICOS Y CONCEPTUALES DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

En el contexto del planeamiento urbanístico y territorial, los referentes estratégicos y conceptuales son aquellos marcos, documentos, principios o enfoques que orientan y fundamentan la elaboración del plan, dotándolo de coherencia, sentido y alineación con políticas de mayor escala o con valores fundamentales.

Son las bases ideológicas, normativas y metodológicas sobre las que se construye la propuesta de ordenación del territorio. Constituyen un marco de referencia que asegura que el plan no se diseñe de manera aislada o arbitraria, sino de forma alineada con estrategias y objetivos superiores, tanto a nivel nacional como internacional, y que responda a una visión coherente del desarrollo urbano y territorial.

En la práctica, los referentes estratégicos y conceptuales:

- **Justifican las decisiones del plan**, explicando por qué se propone un determinado modelo de ciudad o territorio.
- **Favorecen la coherencia y legitimidad técnica y política** del documento.
- Permiten **integrar la planificación municipal con políticas de escala superior** y con compromisos internacionales.
- Sirven como base para establecer los **criterios de evaluación y seguimiento** del plan.

Cinco son los referentes estratégicos y conceptuales que se asumen por este Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María y de los que se han deducidos los objetivos y propuestas que se disponen como contenido del mismo (que se expresan en el Capítulo V y siguientes de esta Memoria)

1º. LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) DE LAS NACIONES UNIDAS.

En el año 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un ambicioso plan de acción global orientado a erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos. Esta agenda se articula en torno a 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), cada uno de los cuales incluye metas específicas que los Estados miembros se han comprometido a alcanzar en un horizonte temporal de quince años, es decir, para el año 2030.



La definición de desarrollo sostenible adoptada por la ONU remite a un modelo de desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Para lograr este tipo de desarrollo, es esencial garantizar la integración equilibrada de tres pilares fundamentales: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente. Estos tres elementos no solo deben considerarse de manera conjunta, sino que han de interrelacionarse para alcanzar un modelo de desarrollo verdaderamente sostenible.

Aunque los ODS no tienen carácter jurídicamente vinculante, los Estados firmantes de la Agenda 2030, entre ellos España, han asumido un compromiso político de primer orden. Este compromiso implica adoptar los ODS como parte integral de sus políticas públicas, incorporándolos en sus marcos legislativos, estratégicos y presupuestarios a nivel nacional, regional y local. En este sentido, los ODS funcionan como una guía orientadora para la formulación de políticas públicas que respondan a los retos globales desde una perspectiva territorialmente sensible.

En el ámbito de la ordenación del territorio y el urbanismo, los ODS adquieren una relevancia especial. Las ciudades y los asentamientos humanos concentran buena parte de los desafíos contemporáneos del desarrollo sostenible, como la gestión del crecimiento urbano, el acceso equitativo a los servicios básicos, la movilidad sostenible, la calidad ambiental o la resiliencia frente al cambio climático. Por esta razón, agendas urbanas de diferentes niveles —internacional, nacional, regional y local— han incorporado los ODS como principios rectores y objetivos estructurantes, adaptándolos a las particularidades de cada contexto urbano y territorial.

En este proceso de adaptación, se reconoce que no existe una solución única ni uniforme. Cada territorio debe interpretar y operacionalizar los ODS de acuerdo con su propia realidad social, económica, ambiental y cultural. Este enfoque contextualizado permite que los ODS no sean solo un marco normativo abstracto, sino una herramienta práctica para orientar políticas y acciones que fomenten ciudades y territorios más sostenibles, inclusivos, seguros y resilientes.

2º
AGENDA URBANA ESPAÑOLA 2019.

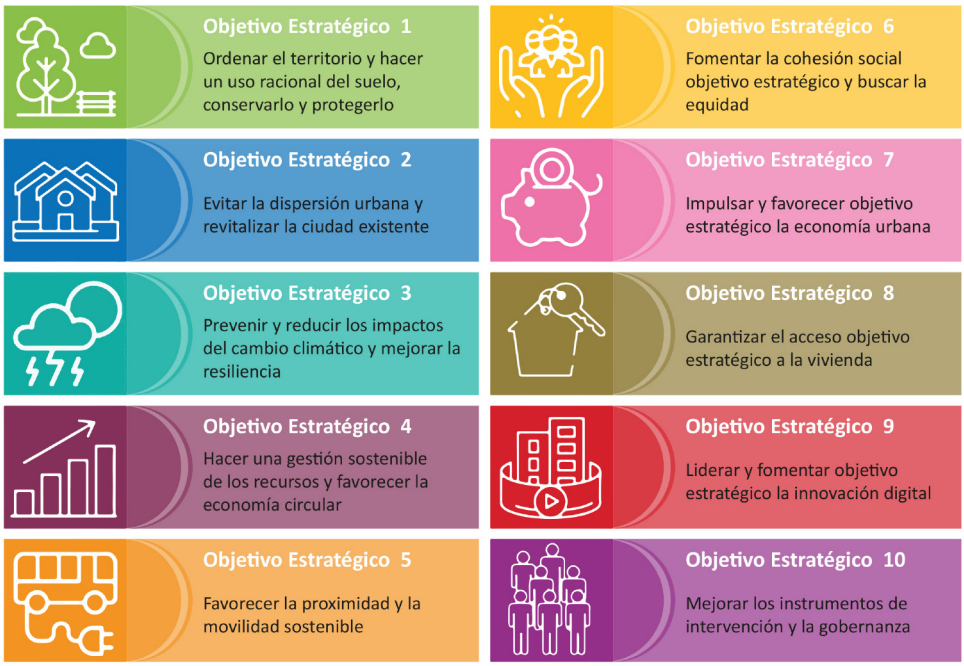
Tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, constituye la hoja de ruta estratégica para orientar el desarrollo urbano y territorial en España hasta el año 2030. Se trata de un documento de planificación no normativo, pero con un alto valor estratégico, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, así como con otros marcos internacionales y europeos como la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat y la Agenda Urbana para la Unión Europea.

Su finalidad principal es la de transformar los pueblos y ciudades en espacios de convivencia más amables, acogedores, saludables, seguros y comprometidos con la sostenibilidad y la equidad social. Para ello, promueve un modelo urbano basado en la sostenibilidad ambiental, la eficiencia económica, la inclusión social y la cohesión territorial.

La estructura de la Agenda Urbana Española gira en torno a diez objetivos estratégicos, que abordan de manera integral y transversal los principales retos a los que se enfrentan las ciudades y los territorios en la actualidad. Estos objetivos estratégicos se concretan en un total de 30 objetivos específicos, cada uno de ellos acompañado de una o varias líneas de actuación que ofrecen herramientas, medidas o propuestas para su aplicación práctica en diferentes contextos.

Los diez objetivos estratégicos son:

1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
3. Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
4. Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.
6. Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.
7. Impulsar y favorecer la economía urbana.
8. Garantizar el acceso a la vivienda.
9. Liderar y fomentar la innovación digital.
10. Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.



En el marco del Plan General de Ordenación Municipal y del Plan de Ordenación Urbana, la Agenda Urbana Española sirve como referente estratégico y conceptual. Se identifican y asimilan aquellos objetivos estratégicos y específicos que mejor se integran con el modelo de ciudad definido para El Puerto de Santa María, asegurando su coherencia con los principios del desarrollo urbano sostenible. Asimismo, se ha tomado en consideración la complementariedad con otros documentos estratégicos de carácter regional, autonómico o sectorial, con el fin de maximizar la eficacia y alineación de las políticas públicas de planificación urbana y territorial.

De este modo, la AUE no solo proporciona una visión de futuro para el desarrollo urbano en España, sino que también se convierte en un instrumento práctico y flexible para guiar las decisiones locales, adaptándolas a las particularidades sociales, económicas, ambientales y culturales del territorio.

Por último, cabe destacar un aspecto clave de la Agenda Urbana Española 2019: la inclusión de un conjunto de datos descriptivos y evaluables a través de un sistema de indicadores asociados, diseñados para diagnosticar la situación de partida de los municipios, establecer prioridades y definir líneas de actuación concretas. Este enfoque facilita no solo la planificación estratégica adaptada al contexto local, sino también la lectura homogénea de la realidad urbana y la comparabilidad entre municipios con características similares, promoviendo el aprendizaje mutuo y la colaboración intermunicipal.

En este sentido, el establecimiento de un sistema de indicadores coherente y homologable con los utilizados en otros municipios y en distintas agendas estratégicas resulta no solo deseable, sino necesario. Un sistema de este tipo, que además trascienda el ámbito estrictamente urbanístico, permitirá una mejor integración y coordinación entre los distintos planes y programas con incidencia territorial y urbanística. De esta manera, se facilitará la articulación futura entre los instrumentos de ordenación urbanística y las estrategias globales de desarrollo urbano sostenible, garantizando un marco común de evaluación y seguimiento que refuerce la gobernanza local y la eficacia de las políticas públicas.

3º.
AGENDA URBANA DE ANDALUCÍA 2030.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030 constituye el marco estratégico de referencia para la acción pública urbana en la comunidad autónoma, impulsado por la Junta de Andalucía con el objetivo de orientar y coordinar las políticas sectoriales con impacto en el territorio. Esta agenda se enmarca en los compromisos de sostenibilidad asumidos a nivel internacional (Agenda 2030, ODS) y nacional (Agenda Urbana Española), adaptándolos a la realidad específica de Andalucía mediante un enfoque territorializado.

A diferencia de otros instrumentos más generalistas, la Agenda Urbana de Andalucía presenta una clara vinculación con el Sistema de Ciudades definido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Para ello, emplea un Sistema Urbano de Referencia, que organiza el territorio andaluz en cinco categorías funcionales que reflejan la diversidad y jerarquía urbana existente. En eses sentido, la Agenda Urbana de Andalucía 2030 no solo proporciona un marco estratégico regional, sino que también ofrece criterios útiles para el diseño y la implementación del Plan.

La Agenda Urbana de Andalucía se estructura a partir de cuatro elementos fundamentales:

- Hechos: diagnóstico territorial y urbano actual basado en datos objetivos.
- Retos: desafíos identificados a corto, medio y largo plazo que condicionan la acción pública.
- Líneas estratégicas: orientaciones para afrontar los retos de forma coordinada.
- Ejes de actuación: medidas concretas organizadas para la implementación eficaz de la agenda.

Estos elementos se organizan a su vez en torno a cinco dimensiones principales del desarrollo sostenible:

1. Dimensión territorial y espacial, que abarca la ordenación del territorio, la movilidad y el modelo urbano.
2. Dimensión económica, centrada en el fomento de la actividad productiva, la innovación y la sostenibilidad financiera.
3. Dimensión social, que incorpora aspectos como la equidad, la inclusión, el acceso a la vivienda y los servicios básicos.
4. Dimensión ambiental, orientada a la mitigación del cambio climático, la eficiencia en el uso de recursos y la protección del patrimonio natural.
5. Dimensión de gobernanza, que promueve la coordinación interadministrativa, la participación ciudadana y la evaluación de políticas públicas.

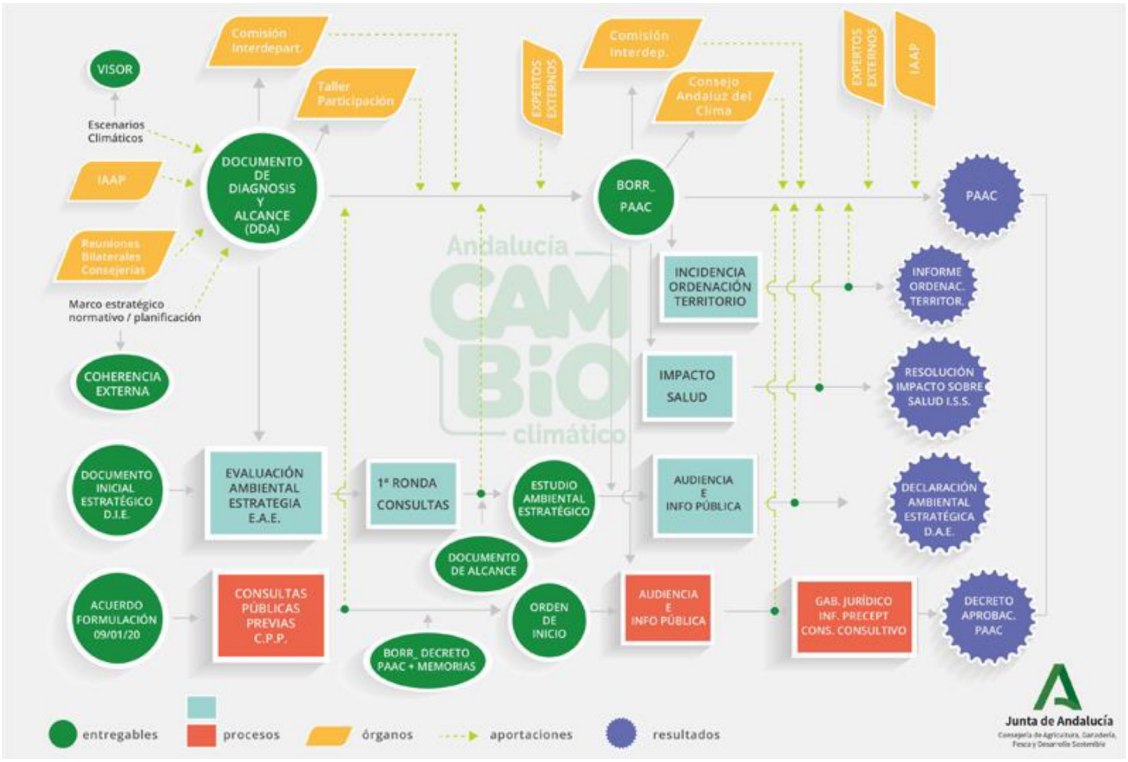


Según el artículo 79 del Reglamento General de la LISTA (Decreto 550/2022) la ordenación urbanística a establecer por los instrumentos como el POU tendrá en cuenta las estrategias de la Agenda 2030 y procurará la alineación de sus determinaciones con los objetivos de desarrollo sostenible.

4º.
EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA

El Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC 2021–2030), aprobado en desarrollo de la Ley 8/2018, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, constituye un instrumento fundamental en la estrategia regional para afrontar los retos derivados del cambio climático. Su carácter transversal, vinculante y adaptado al contexto territorial de Andalucía lo convierte en un referente estratégico imprescindible en la planificación urbanística municipal, y particularmente en la elaboración y revisión del Plan.

El PAAC integra políticas y actuaciones orientadas a la mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, la adaptación al cambio climático, y la concienciación y participación social, en coherencia con los compromisos internacionales asumidos por España (Acuerdo de París, Agenda 2030) y con las estrategias nacionales de clima y energía. Esta orientación se articula en tres grandes programas —mitigación y transición energética, adaptación, y comunicación/participación—, desarrollados a través de seis objetivos estratégicos, doce objetivos sectoriales y más de 130 líneas de acción concretas.



En el marco del presente PLAN, la incorporación del PAAC como referente estratégico y conceptual permite:

- **Alinear la ordenación urbanística con los objetivos climáticos regionales y globales**, facilitando la coherencia entre la planificación territorial y las políticas públicas de sostenibilidad.

- **Integrar la dimensión climática de manera transversal en el modelo de ciudad**, favoreciendo la planificación de una estructura urbana más compacta, eficiente y resiliente.

- **Incorporar medidas específicas de mitigación**, como la promoción de la movilidad sostenible, la eficiencia energética en edificación o la integración de energías renovables en el tejido urbano.

- **Planificar con criterios de adaptación**, mediante la localización preventiva de usos, la protección frente a riesgos climáticos (inundaciones, incendios, olas de calor) y la potenciación de infraestructuras verdes y azules.

- **Establecer indicadores de seguimiento y evaluación** coherentes con los definidos en el PAAC, lo que permitirá medir el grado de cumplimiento de los compromisos climáticos asumidos por el municipio.

Asimismo, el PAAC refuerza el principio de territorialización del cambio climático, promoviendo que las medidas de acción climática sean diseñadas desde una perspectiva local, considerando la vulnerabilidad y la capacidad adaptativa de cada territorio. En este sentido, el PGOU constituye una herramienta clave para aterrizar los objetivos climáticos en el planeamiento urbano, permitiendo un enfoque integrado, operativo y evaluable.

5º.
AGENDA URBANA - PLAN DE ACCIÓN LOCAL 2030. EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

El Plan se plantea como un instrumento estratégico para el desarrollo social, económico, territorial y ambiental, para conformar una base para la implementación de proyectos sectoriales y estratégicos impulsadas a escala de ciudad y una herramienta útil para la configuración de nuevas propuestas en los próximos años.

El enfoque para la elaboración del Plan se resume brevemente en cuatro elementos fundamentales:

- **Estratégico** → Se alinea con la Agenda Urbana Española y con planes locales previos, para mantener una trayectoria coherente hacia un desarrollo urbano sostenible frente a retos físicos, ambientales, económicos y sociales.

- **Holístico** → Analiza la ciudad desde diferentes perspectivas, combinando datos oficiales con los aportes de mesas de trabajo, consultas a agentes locales y participación ciudadana.

- **Territorializado** → Identifica problemas y soluciones específicas según la realidad social, económica, urbana y ambiental de El Puerto, con una visión de presente y futuro.

- **Participativo** → Involucra a la ciudadanía y actores clave en la definición de prioridades y proyectos estratégicos.



Objetivo general.

Convertir El Puerto en una ciudad **inclusiva, sostenible, resiliente y cohesionada**, alineada con la **Agenda 2030** de la ONU y la **Agenda Urbana Española**, mediante acciones concretas en urbanismo, economía, movilidad, gobernanza, cohesión social y medio ambiente.

Ejes estratégicos.

1. **Modelo de ciudad, ordenación y población**

   - Fomentar un modelo urbano **compacto, cohesionado y sostenible**.
   - Rehabilitar barrios degradados, consolidar equipamientos de proximidad y reconectar la ciudad con su entorno natural.
   - Revitalizar el centro histórico y frenar la dispersión urbana.

2. **Cambio climático, resiliencia y sostenibilidad ambiental**

- Ampliar y proteger la red verde y azul del municipio (parques, riberas, marismas).
- Impulsar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.
- Mejorar la gestión del agua, residuos y la protección del litoral.

3. **Economía urbana sostenible y diversificada**

- Reducir la dependencia del turismo estacional.
- Promover la **economía azul** (vinculada al mar y al puerto).
- Reforzar la agroindustria, la economía circular y la innovación tecnológica.

4. **Movilidad y transporte sostenible**

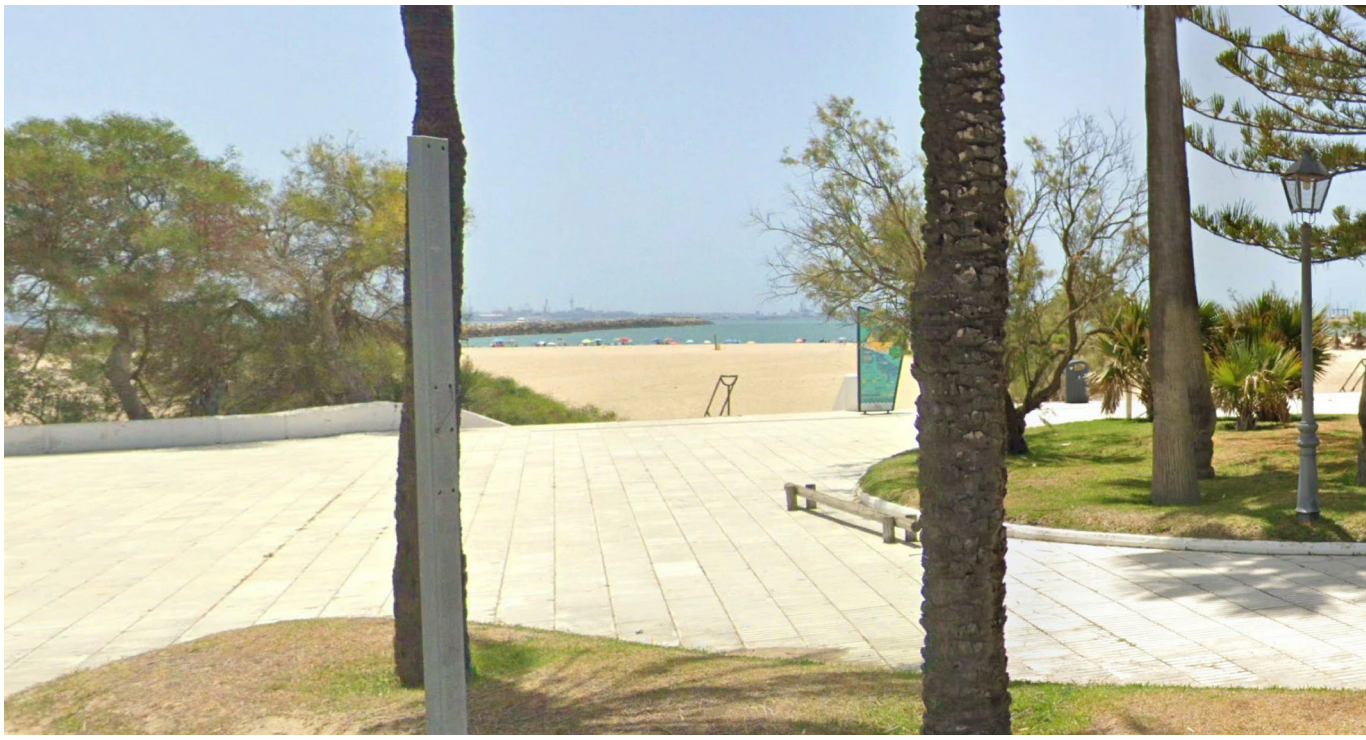
- Superar el modelo dependiente del automóvil privado.
- Potenciar transporte público eficiente, accesible y conectado.
- Crear redes seguras para peatones y ciclistas.

5. **Cohesión social y vivienda**

- Reducir la desigualdad social y laboral, con atención especial al desempleo juvenil y femenino.
- Ampliar y rehabilitar el parque de vivienda pública y de alquiler asequible.
- Transformar barrios vulnerables mediante planes integrales de rehabilitación.

6. **Gobernanza y participación ciudadana**

- Administración más cercana, transparente y digital.
- Fomentar la **cogobernanza** con asociaciones, colectivos sociales y sector privado.
- Potenciar los presupuestos participativos y la planificación colaborativa.



Proyectos palanca.

La Agenda se articula en **10 proyectos clave** que condensan los objetivos anteriores:

1. **Ciudad cohesionada**: recuperación del centro, integración de barrios y mejor conexión con la Bahía.
2. **Ciudad azul**: regeneración del río Guadalete, protección del litoral y resiliencia climática.
3. **Ciudad verde**: creación de corredores ecológicos, más zonas verdes y renaturalización urbana.
4. **Movilidad sostenible**: ampliación del transporte público, carriles bici y red peatonal.
5. **Turismo sostenible**: desestacionalizar la oferta, diversificar productos turísticos y proteger la identidad cultural.
6. **Economía de futuro**: apuesta por sectores innovadores, digitalización y formación vinculada a la economía azul y verde.
7. **Destino para vivir**: vivienda asequible, rehabilitación de barrios y servicios de proximidad.
8. **Ciudad social e inclusiva**: atención a colectivos vulnerables, reducción de la pobreza y fortalecimiento de servicios sociales.
9. **Al servicio de la ciudadanía**: Ayuntamiento moderno, digital y participativo.
10. **Ciudad inteligente**: sensorización, gestión eficiente de recursos y datos al servicio de la ciudadanía.





AO.5/

OBJETIVOS Y PROPUESTAS PARA ADECUAR LAS DETERMINACIONES DEL POU_PSM A LOS CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTABLECIDOS POR EL REGLAMENTO GENERAL DE LA LISTA.

La Sección 4ª del Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para sostenibilidad del territorio de Andalucía se dedica al establecimiento de los criterios de sostenibilidad para la ordenación urbanística, que se concreta en:

- Criterios generales para la ordenación urbanística.
- Criterios de ordenación del espacio público urbano y el espacio verde urbano.
- Criterios de ordenación de las dotaciones.
- Reservas y estándares dotacionales.
- Reserva de vivienda protegida.

5.1 OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Para incorporar el principio de **desarrollo urbano y territorial sostenible** en la planificación urbanística —siguiendo los principios generales del artículo 4 de la LISTA—, se propone que el **Plan de Ordenación Urbana**:

- Se oriente de manera coherente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Integre las directrices de la Agenda Urbana 203.
- Y formule sus determinaciones siguiendo los criterios que se detallan a continuación.

A) Dar prioridad a mejorar y reforzar la ciudad ya existente, consolidando los núcleos urbanos actuales, favoreciendo el equilibrio territorial del sistema de asentamientos urbanos y evitando nuevos crecimientos que supongan una expansión innecesaria del territorio.

Este primer objetivo del Plan de Ordenación Urbana (POU) responde al mandato establecido en el artículo 4.2 de Ley para el Impulso de la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), que incorpora como uno de los principios generales de la ordenación territorial el de ocupación sostenible del suelo.

Este principio se concreta en la obligación de promover un uso racional del suelo —considerado un recurso natural no renovable—, impulsando un modelo de ciudad compacta. Para ello, se fomenta la rehabilitación edificatoria, la regeneración y renovación urbana, así como la preferencia por culminar las actuaciones urbanísticas ya iniciadas frente a la apertura de nuevos desarrollos.

Este enfoque no es nuevo, ya que también está presente en la normativa estatal. Así, el artículo 20.1.a) del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU 2015) establece que toda nueva actuación de urbanización debe justificarse adecuadamente, en función de su necesidad y adecuación, y dimensionarse estrictamente según el suelo imprescindible para satisfacer esas necesidades.

En esta misma línea, el artículo 61.1 de la LISTA señala que los instrumentos de ordenación urbanística general, como los Planes de Ordenación Urbana, deben incluir directrices y estrategias orientadas a evitar la dispersión urbana y revitalizar los tejidos existentes. A su vez, el artículo 79.2 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) establece que debe priorizarse la consolidación de los núcleos urbanos ya existentes, anteponiendo la intervención sobre suelos urbanos y la finalización de transformaciones urbanísticas en curso frente a la expansión sobre suelos rústicos.

Por tanto, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María adopta como objetivo prioritario la reactivación de suelos ya transformados, actualmente en desuso o degradados, así como la finalización de tejidos urbanos incompletos, relegando a un segundo plano la creación de nuevas urbanizaciones o la extensión de los núcleos existentes.

Esta orientación es clave para alcanzar un modelo de desarrollo urbano sostenible, ya que permite optimizar el uso del suelo y los recursos disponibles, al tiempo que contribuye a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y a preservar el entorno para las generaciones futuras.

De acuerdo con el principio de ocupación sostenible del suelo recogido en el artículo 4.2 de la LISTA, y en coherencia con el artículo 61.1 de dicha norma, el Plan define en su modelo urbano estratégico un conjunto de directrices destinadas a consolidar los núcleos urbanos existentes, favoreciendo su cohesión territorial y a intervenir preferentemente en la ciudad consolidada, evitando así procesos innecesarios de expansión.

La consolidación de los núcleos urbanos también requiere favorecer su cohesión e integración para superar el desequilibrio territorial del municipio surgido de los planes generales anteriores y consagrado por el PGOU 1992.

El Avance del PGOM ha puesto de relieve que el asentamiento urbano de El Puerto de Santa María presenta un elevado desequilibrio, con un centro urbano muy desconectado de las urbanizaciones de la Costa Noroeste, desde Vistahermosa hasta Fuentebravía y la Base Naval de El Puerto de Santa María Rota, comunicado exclusivamente por la carretera de Fuentebravía.

Igualmente, la urbanización de Valdelagrana se encuentra incomunicada del centro urbano de El Puerto de Santa María debido en gran medida a que el puerto comercial presenta una escasa actividad portuaria y bajo nivel de integración urbana, ocupando ambas márgenes del río Guadalete, que se convierte así en una barrera.

De otra parte, el modelo adoptado por el PGMO 1992 al tiempo que incorporó una extensa oferta de suelo urbanizable reconoció diversos enclaves del suelo urbano desconectados del núcleo principal: además de los núcleos surgidos en las décadas anteriores de Vistahermosa y Valdelagrana, el Poblado de Doña Blanco o el mismo Poblado de la Base Naval, se reconocieron los asentamientos aislados de Cantarranas, El Carmen, Arenas Cárdenas, Andreíta, Los Romanos, La Caridad, El Chinarral, La Valenciana, Serones y Rompeserones.

Ahora se trataría de reconducir ese modelo urbano estableciendo medidas concretas a corto plazo y estrategias para el medio y largo plazo que favorezcan su cohesión territorial y su compactación con la identificación de actuaciones de reforma interior en terrenos de la ciudad

existente en desuso y, complementariamente, con propuestas de integración urbana en terrenos del entorno de los enclaves que se encuentren colindantes con la actual malla urbana y que ya han alcanzado un alto nivel consolidación mediante actuaciones irregulares que es preciso reorientar para asegurar su adecuación urbana y ambiental.

Y adopta los siguientes criterios generales de ordenación para satisfacer este primer objetivo adoptado.

Criterios de ordenación para satisfacer el objetivo de consolidación de los núcleos existentes y el reequilibrio territorial del municipio.

a) La nueva pasarela en el río Guadalete debe favorecer las relaciones peatonales entre ambos márgenes y acerque Valdelagrana y el centro histórico. El nuevo puente que desemboca en la Plaza de la Pescadería puede permitir mejorar la integración urbana del puerto y contribuir al acercamiento funcional de Valdelagrana para lo cual el Plan de Ordenación Urbana debe dotarse de estrategias de implementación de actuaciones de transformación que aproveche la sinergia de esta nueva infraestructura de movilidad.



https://www.elpuertodesantamaria.es/

b) Favorecer la cohesión territorial del municipio mejorando la integración urbana de los enclaves reconocidos en el PGOU 1992 como suelo urbano (salvo aquellos que deban mantener su condición aislada por su singularidad como es el caso del Poblado de Doña Blanca) con incorporación de áreas intersticiales con alto nivel de consolidación de la edificación y capacidad de acceso a los servicios infraestructurales.

c) Dotar del nivel infraestructural y dotacional adecuado a las agrupaciones de edificaciones irregulares que tengan con capacidad de integración y viabilidad de ejecución (culminación expedientes de modificación PGMO iniciados a finales de 2021) así como otras agrupaciones colindantes con condiciones similares y que conjuntamente con aquellas constituyan asentamientos urbanísticos.

d) Asegurar la culminación de las ATU ya iniciadas o planteadas en el suelo urbano en instrumentos específicos que cuentan con ordenación detallada aprobada con el correspondiente evaluación ambiental estratégica (las actuaciones específicas de revitalización del PEPRICHyE, Actuación de Mejora Urbana factoría AIRBUS, la Actuación

de Transformación Urbanística de Mejora Urbana del Hospital General Santa Maria del Puerto, la actuación de Mejora Urbana en Avda. del Cisne, entre otras).

e) Coordinar con la Autoridad Portuaria la implementación de un puente transbordador de La Puntilla a Valdelagrana para mejorar la conexión ciudad central-Valdelagrana sin pérdida de funcionalidad de la actividad pesquera y portuaria.

f) Desarrollar el Frente fluvial del Guadalete como espacio de identidad y movilidad blanda.

B) Favorecer una ciudad más compacta y cohesionada, impulsando la combinación de diferentes usos del suelo (residencial, comercial, servicios, espacios públicos, etc.) para enriquecer la vida urbana y reducir desplazamientos innecesarios.

El segundo objetivo general del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María se alinea con la directriz establecida en el artículo 61.1 de la LISTA) que orienta a los instrumentos de ordenación general —entre ellos el POU— a fomentar la consolidación de los núcleos urbanos existentes y la diversidad de usos mediante intervenciones de mejora, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

De forma complementaria, el artículo 79.3 del Reglamento General de la LISTA (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre) establece que los instrumentos de ordenación deben propiciar la integración de usos compatibles con el residencial dentro del medio urbano, con el objetivo de alcanzar una mayor diversidad funcional.

El modelo de ciudad compacta se reconoce ampliamente como el más eficiente desde el punto de vista territorial, ya que permite obtener el máximo rendimiento con un consumo mínimo de recursos (Santcovsky, 2014). Esta visión es compartida por la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles (2007), que subraya que una estructura urbana compacta es clave para un uso eficiente y sostenible del suelo y los recursos. La combinación de usos residenciales, laborales, educativos, de servicios y de ocio en el espacio urbano ha demostrado ser especialmente sostenible.

En la misma dirección, la Agenda Urbana Española (AUE, 2019) formula como Objetivo Estratégico 2 la necesidad de evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente. Para ello, plantea la necesidad de configurar estructuras urbanas compactas y polifuncionales, centradas en la rehabilitación de tejidos urbanos existentes y en la reutilización de suelos en desuso dentro de los límites urbanos.

La AUE también pone en valor las cualidades del modelo urbano español —compacidad, densidad cualificada, mezcla de usos, integración del espacio público y diversidad social— y advierte que estos atributos han sido frecuentemente ignorados en los desarrollos periféricos recientes, caracterizados por esquemas uniformes, despersonalizados y ajenos a la identidad local. En consecuencia, aboga por incentivar la mezcla de usos y evitar la terciarización de los centros urbanos, promoviendo la coexistencia funcional en el interior de los edificios.

En este sentido, se trata de evitar la configuración de espacios urbanos segregados y monofuncionales, excesivamente dependientes del vehículo privado. Para ello, se propone vincular los tejidos urbanos a redes de transporte colectivo y modos no motorizados, promoviendo tipologías edificatorias coherentes con estos objetivos.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030 refuerza esta línea de actuación, al asumir el reto del equilibrio territorial mediante la consolidación de tramas urbanas compactas, priorizando actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, así como la recuperación de suelos en desuso. Asimismo, promueve la proximidad entre los lugares de residencia, los servicios y equipamientos, fortaleciendo la cohesión social y fomentando la convivencia.

No obstante, como señala la Carta para la Planificación Ecosistémica de las Ciudades (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona), es necesario evitar los efectos negativos de una compacidad excesiva. Los tejidos urbanos con alta densidad residencial suelen presentar un déficit de espacios públicos de calidad, lo que hace imprescindible liberar espacio hoy destinado a la movilidad —preferentemente motorizada— para destinarlos a zonas de estancia y encuentro social, ya que es más factible recuperar suelo ocupado por el tráfico que por la edificación.

En conjunto, este enfoque genera múltiples beneficios en términos de sostenibilidad urbana:

- Disminuye la necesidad de transporte motorizado y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Reduce los costes asociados a infraestructuras y servicios públicos.
- Potencia la actividad económica y el empleo local mediante sinergias territoriales.
- Facilita el acceso a servicios y oportunidades dentro de distancias caminables.
- Contribuye a generar entornos urbanos más vibrantes, diversos y atractivos.

Los Criterios de ordenación adoptados para el objetivo de la compacidad y diversificación funcional:

a) Aprovechar los vacíos en el interior del perímetro urbano con capacidad para mejorar el nivel dotacional y aportar usos que generen empleos y proporcionen viviendas sometidas a algún régimen de promoción pública (actuación de reforma en paseo de la Puntilla en terrenos desafectados del dominio público portuario).

b) Dotar de nuevas funcionalidades a grandes parcelas del suelo urbano en desuso (como es el ámbito del antiguo Hotel Caballo Blanco) a través de actuaciones de reforma interior.

c) Activación de actuaciones de renovación urbana en zonas en declive (como es el entorno del Monasterio de la Victoria).

d) Formulación de estrategia para reutilización del espacio de la estación mercancías en la hipótesis de desafectación.

e) La previsión de programas de mejora y revitalización de barrios en declive: Barrio Alto, Barriada José Antonio, El Tejar, Sudamérica, Los Frailes, Barriada La Playa, Sericícola. Crevillet, Los Madrileños y Cante de Los Puertos.

f) Reservar dosis adecuadas de actividades económicas en las actuaciones de transformación de uso global residencial para la diversificación funcional de las zonas de la ciudad.

g) Mejorar el nivel dotacional de los asentamientos urbanísticos exteriores al perímetro del núcleo principal

C) Proteger y poner en valor el patrimonio histórico y el paisaje, garantizando su conservación como parte esencial de la identidad y la memoria colectiva de la ciudad.

Tal como lo define la UNESCO, el patrimonio es el legado heredado del pasado, que permanece vigente en el presente y se proyecta hacia el futuro, constituyendo una fuente insustituible de vida e inspiración, tanto en su dimensión cultural como natural. En esta línea, el patrimonio cultural de un territorio adquiere un valor duradero, al convertirse en un testimonio que supera el paso del tiempo y permanece en la memoria colectiva. Su importancia radica en que permite reflejar la identidad del lugar, preservar sus expresiones tradicionales y relatar su historia, tanto en sus manifestaciones artísticas como en los aspectos cotidianos de la vida local.

La salvaguarda del patrimonio cultural comienza con el reconocimiento exhaustivo de todos los elementos que lo integran. Contar con un inventario actualizado y sistemáticamente revisado permite realizar diagnósticos continuos, optimizar las estrategias de intervención y minimizar, e incluso eliminar, los riesgos y afecciones que puedan comprometer la integridad de estos bienes.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030, en su apuesta por un modelo de ciudad sostenible e integrada, establece como una de sus Líneas Estratégicas la necesidad de preservar y mantener el patrimonio cultural y natural andaluz. Este mandato se proyecta tanto en el ámbito urbano como territorial, e incorpora el patrimonio paisajístico y la valoración de la diversidad y los modos tradicionales de habitar el territorio como elementos intrínsecamente dignos de protección.

En coherencia con esta visión, el artículo 79.2 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) establece que los instrumentos de ordenación urbanística general y los Planes de Ordenación Urbana deben promover la preservación y puesta en valor del patrimonio histórico y su entorno, así como de los valores paisajísticos. Para ello, se priorizará la implantación de usos compatibles con los regímenes de protección existentes y con los valores a conservar.



La Ciudad Central conserva un patrimonio histórico-artístico de excepcional valor: el casco histórico y el Barrio Alto, el Monasterio de la Victoria, el entorno fluvial del Guadalete y las bodegas y naves industriales tradicionales. El POU, debe adoptar las decisiones oportunas que conserven, mejoren y revitalice estos valores.

En consecuencia, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María incorpora entre sus objetivos prioritarios la protección de los elementos patrimoniales —ya sean arquitectónicos, arqueológicos, históricos, etnológicos o naturales—, reconociendo su valor como componente esencial de la identidad urbana y del atractivo de la ciudad. Esta protección no solo contribuye a enriquecer la vida cotidiana de sus habitantes, sino que también genera oportunidades en términos de dinamización económica y desarrollo sostenible.

Este enfoque permite alcanzar múltiples beneficios:

- Preservar y fortalecer la identidad cultural y el sentido de pertenencia al lugar.
- Asegurar la transmisión del patrimonio histórico y paisajístico a las futuras generaciones.
- Potenciar el turismo cultural, generando ingresos y empleo local.
- Promover un turismo responsable y sostenible, que valore y proteja el entorno patrimonial.
- Contribuir a la conservación de ecosistemas relevantes, reforzando la sostenibilidad ambiental.
- Estimular la implicación ciudadana en la protección del patrimonio y del paisaje, generando cohesión social.
- Incrementar la sensibilización y educación sobre el valor del patrimonio, fomentando una cultura de conservación.



Criterios de ordenación para el objetivo de preservación del patrimonio histórico y la integración del paisaje.

- Asumir los principios, criterios de ordenación y protección así como las determinaciones del PEPRICHyE aprobado definitivamente como un Ámbito de Planeamiento Incorporado, sin perjuicio de realizar un análisis de su ejecución para ajustar o perfeccionar determinaciones puntuales y no sustantivas que así lo requieran, ya sea a través de expediente de modificación específico del PEPRICHyE ya sea mediante su alteración directa en el propio POU en función de su alcance.

- Revisar y ampliar los contenidos del Catálogo del PGOU 1992 de inmuebles localizados en el ámbito del suelo urbano propuesto localizados en el exterior a la delimitación del Conjunto Histórico y de su entorno para dotar de la adecuada protección a los inmuebles de interés en estas zonas.

- Asegurar la correcta ordenación del entorno del Monasterio de la Victoria en congruencia con los valores de este bien de interés.

- Integrar la perspectiva del paisaje como condicionante de las actuaciones de transformación y edificatorias asegurando que la ejecución de las previsiones de ordenación que proponga el POU se realice en armonía con los valores de protección del patrimonio histórico y cultural.

- Fomentar las actuaciones de conservación y rehabilitación del mismo.

D) Garantizar que las actividades económicas se integren de forma adecuada en la planificación urbana, de modo que contribuyan al progreso económico y social de la ciudad, siempre en equilibrio con los criterios de sostenibilidad. Además, impulsar un entorno urbano que favorezca las actividades creativas, emprendedoras e innovadoras.

El artículo 3.2 de la LISTA establece, entre los fines de la ordenación urbanística, la necesidad de promover “un desarrollo sostenible y cohesionado del municipio en términos sociales, culturales, económicos, sanitarios y ambientales”, con el propósito fundamental de preservar y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.

En consonancia con ello, la Nueva Carta de Leipzig (30 de noviembre de 2020) subraya la importancia de la dimensión económica en el marco de la ciudad productiva. Esta visión propone garantizar una economía diversificada y generadora de empleo, que a su vez proporcione una base sólida para el desarrollo urbano sostenible, en un entorno propicio para la innovación y la creatividad.

El fortalecimiento de la competitividad urbana requiere una apuesta decidida por la mejora del entorno urbano, entendida como un elemento estratégico para atraer e implantar nuevas actividades económicas vinculadas a sectores emergentes como la logística, las tecnologías ambientales, la formación, las artes o el turismo.

Partiendo de este enfoque, el Plan de Ordenación Urbana incorpora como objetivo central la adecuada integración de las actividades económicas en el modelo territorial de la ciudad. Se persigue así impulsar el desarrollo económico y social de manera armónica con los principios de sostenibilidad, fomentando un crecimiento equilibrado que minimice los impactos ambientales,

y que permita compatibilizar las funciones económicas, residenciales y recreativas dentro del tejido urbano.

Este planteamiento también busca facilitar un entorno urbano que estimule iniciativas emprendedoras y dinámicas innovadoras, reforzando la capacidad de la ciudad para adaptarse a los nuevos retos económicos y tecnológicos, al tiempo que se garantiza la calidad de vida y la cohesión social.

Criterios de ordenación para asegurar el objetivo de la adecuada integración urbana de las actividades económicas que contribuyan al progreso económico y social del municipio:

a) Mantener como uso global productivo las zonas actuales destinadas a actividades económica.

b) Asegurar que una parte de la edificabilidad de la actuación de transformación urbanística en el ámbito de La China así como la de los terrenos del Paseo de la Puntilla desafectados del sistema general portuario se destinen a usos hoteleros.

c) Favorecer el desarrollo de actividades que generen empleo y sinergias en los terrenos del sistema general portuario en la margen izquierda. Se trata de aprovechar terrenos sin uso portuario para actividades económicas no portuarias y para destinos que contribuyan a la mejora de la calidad urbana y ambiental (interacción con la ciudad)

d) Ratificar la actuación de mejora urbana para consolidar y fortalecer el proyecto de la factoría AIRBUS.

e) Incorporar estrategias que permitan la formulación de propuestas de delimitación de actuaciones de mejora urbana que permitan revitalizar los polígonos industriales históricos.

f) Asegurar que la actividad turística se desarrolle de manera coherente con la estructura urbana, priorizando las acciones de rehabilitación en los establecimientos turísticos existentes y controlando la expansión de las viviendas con fines turísticos.

g) Dinamizar el comercio local y de proximidad mediante la creación de ejes comerciales Conjunto Histórico- zona del ensanche. Se trata de asegurar la accesibilidad de los espacios comerciales existentes en la ciudad, estableciendo itinerarios y esos comerciales fundados en la movilidad sostenible.

h) Favorecer la progresiva consolidación del Polígono Las Salinas de Poniente como centro logístico de referencia de la Aglomeración.

i) Implementar estrategias que favorezcan actuaciones de mejora urbana destinadas al desarrollo de actividades de la economía azul.

j) Fortalecer los espacios de actividad económica en el eje del antiguo trazado de la CN.IV ya integrada como tramo urbano en la ciudad.

5.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO Y EL ESPACIO VERDE URBANO.

A) Asegurar una movilidad eficiente, sostenible e inclusiva, mejorando tanto las conexiones internas de la ciudad como las vinculaciones externas con su entorno.

Este objetivo se encuentra estrechamente vinculado con el principio de compacidad urbana, entendida como una expresión funcional de la proximidad. Esta relación es reconocida expresamente por la Agenda Urbana Española (AUE, 2019), que en su Objetivo Estratégico 5 plantea la necesidad de favorecer la proximidad y la movilidad sostenible, con el propósito de reducir los desplazamientos diarios de largo recorrido dentro del ámbito urbano.

En la misma línea, la Agenda Urbana de Andalucía 2030 incorpora, como una de sus Líneas Estratégicas asociadas al reto de consolidar una territorialidad interconectada, el avance hacia un modelo de movilidad sostenible e integrado. Este modelo debe priorizar el transporte compartido, la movilidad motorizada basada en energías limpias, la electrificación del parque móvil, los desplazamientos peatonales en distancias cortas y la movilidad ciclista.

Esta orientación se traslada al marco normativo autonómico a través del artículo 61.2 de la LISTA, que establece como función de la ordenación urbanística la mejora de la movilidad urbana. En concreto, se dispone la necesidad de reforzar las redes viarias, ciclistas y peatonales, fomentar el uso del transporte colectivo, y facilitar el acceso a las dotaciones a través de medios sostenibles. Asimismo, se establece la prioridad del uso del espacio público urbano por parte del peatón frente al vehículo motorizado, promoviendo su conexión con el entorno rural y garantizando las condiciones de accesibilidad universal.



De forma congruente, el artículo 80.1 del Reglamento General de la LISTA (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre) incorpora como directriz para los instrumentos de ordenación territorial y urbanística la promoción de la movilidad peatonal. Este artículo enfatiza la necesidad de prestar especial atención al diseño del sistema de movilidad destinado al peatón y al transporte no motorizado, asegurando recorridos cómodos y seguros desde el punto de vista del paisaje, la calidad del aire, el confort acústico, lumínico y térmico, así como de la seguridad vial.

Debe recordarse que el diagnóstico que hace el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que se viene redactando y comparte este POU es que la ciudad afronta importantes desafíos en términos de movilidad y transporte, derivados de un crecimiento poblacional moderado, una alta dependencia del transporte privado, insuficiencias en la infraestructura de transporte y un envejecimiento progresivo de la población. La falta de implementación de mejoras en el transporte público, junto con la creciente motorización y la congestión en áreas clave, subraya la necesidad de un enfoque integral para mejorar la movilidad y accesibilidad en El Puerto de Santa María.

La movilidad peatonal en El Puerto de Santa María está bien desarrollada en el casco histórico, donde se han implementado varias zonas peatonales y áreas de plataforma compartida para fomentar el tránsito a pie. Sin embargo, fuera del centro histórico, las infraestructuras peatonales se limitan a aceras estrechas en calles con tráfico rodado, lo que dificulta la movilidad peatonal.

La infraestructura ciclista en El Puerto de Santa María se ha desarrollado como parte de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), dotando al municipio de una red de carriles bici que, aunque en expansión, presenta algunas deficiencias en cuanto a su continuidad y seguridad.



El transporte público urbano en El Puerto de Santa María encuentra dificultades para su desarrollo al existir una alta dispersión de la población en diferentes núcleos urbanos dentro del municipio, lo que obliga a trayectos largos de cada línea dificultando contar con una frecuencia competitiva; el resultado final es el fomenta del uso del vehículo privado debido a la falta de alternativas de transporte eficientes y conectadas

El objetivo principal que se ha expresado por el PMUS en formulación es desarrollar un marco integral para la movilidad en El Puerto de Santa María, abordando todas las áreas que influyen en la movilidad del municipio, con especial énfasis en la zona EDUSI (Distrito 1). Para ello busca una gestión coordinada y eficiente de los distintos modos de transporte, con criterios de sostenibilidad, igualdad y perspectiva de género.

A la vista, de este diagnóstico y objetivo principal del PMUS, el POU, por su parte y en atención a sus funciones propios, **asume el objetivo de configurar un modelo urbano que favorezca la movilidad eficiente y sostenible en coordinación con el nuevo PMUS**

En este sentido, el artículo 81.c) del mismo Reglamento establece que la planificación debe procurar un modelo de movilidad sostenible e integrado, mejorando las redes viarias, ciclistas y peatonales, y priorizando la intermodalidad, el transporte compartido, el uso de energías limpias, y los modos de transporte no motorizados.

Este enfoque permite alcanzar múltiples beneficios:

- Reducción de los tiempos de desplazamiento y disminución de la congestión del tráfico, mediante una gestión más eficiente del sistema de transporte.

- Disminución significativa de emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes, al potenciar medios de transporte menos contaminantes.

- Mejora de la calidad del aire y de la salud pública urbana.

- Aumento de la inclusión social al garantizar un acceso equitativo a todos los modos de transporte.

- Optimización del transporte de bienes y servicios, favoreciendo la competitividad del tejido económico local.

- Atracción de inversión y dinamización del desarrollo económico gracias a una infraestructura de movilidad moderna, eficiente y sostenible.

Por ello, la asunción de este objetivo de la movilidad sostenible desde el punto de vista de la ordenación se vincula al de la compacidad urbana y requiere de una coordinación y confluencia con las estrategias del nuevo PMUS

<u>Criterios de Ordenación para reducir las necesidades de desplazamiento favoreciendo la movilidad no motorizada y mejorar la eficiencia del transporte público</u>

a) Fomentar la compacidad urbana integrando áreas consolidas dispersas que cuenten con capacidad de acceso a las infraestructuras y conectividad a la estructura general.

b) Favorecer la intensificación y diversificación funcional de la ciudad existente, dotando a las ATU de densidades eficientes adaptadas al entorno. así como incorporar una edificabilidad

mínima destinadas a actividades económicas de proximidad en las ATU de uso global residencial.

c) Asumir como criterio de utilización del espacio público la preferencia por los modos de movilidad sostenible.

d) Implementar acciones de recuperación del espacio público actualmente cautivos del automóvil para su disfrute por la ciudadanía en los barrios.

e) Definición de una red peatonal básica que conecte las distintas zonas de la ciudad.

f) Propiciar el uso de espacios verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano por corredores peatonales, red ciclista o transporte público.

g) Realizar las previsiones oportunas que permitan la implementación futura de la propuesta del Tranvía de la Costa Noroeste realizando las oportunas reservas de suelo y preparando la ciudad para acoger este proyecto supramunicipal previsto en la revisión del POTA en tramitación.

h) Establecer mejoras en la red principal del viario urbano que permita implementar plataforma reservadas para el TPC o BRT

B) Dar un papel central al sistema ambiental en la ordenación urbana, protegiendo y poniendo en valor todos los elementos de la infraestructura verde dentro del suelo urbano y garantizando su conexión y continuidad con los espacios naturales del suelo rústico.

La Agenda Territorial de la Unión Europea 2020 (ATUE/2020) subraya la necesidad de integrar los sistemas ecológicos y las zonas naturales protegidas en redes de infraestructura verde a escala local, regional y nacional. En esta misma línea, la modificación de la Ley 4/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, introducida en 2015, incorpora en su artículo 15 la figura de la *Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas*, cuya aprobación culminó con la publicación de la Orden PCM/735/2021, de 9 de julio.

Por su parte, la *Carta para la Planificación Ecosistémica de las Ciudades* —en su principio 8, "Verde versus Asfalto"— plantea la necesidad de conformar un entramado verde interconectado que articule parques, espacios intersticiales, interiores de manzana, cubiertas vegetales y calles con tráfico restringido. Este mosaico verde debe infiltrarse entre las matrices urbanas, tejiendo una red peatonal continua que articule las diferentes piezas del territorio. A su vez, la Carta alerta sobre los impactos negativos que se reproducen en las zonas de transición entre lo urbano y lo rural o natural, y reivindica el tratamiento cuidadoso de estas fronteras, evitando la fragmentación ecológica mediante su adecuada permeabilización.

Complementando esta visión, la Agenda Urbana Española (AUE/2019) establece entre sus objetivos específicos:

- Conservar el patrimonio cultural y natural, y proteger el paisaje (objetivo 1.2).
- Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con su contexto ecológico (objetivo 1.3).

La importancia de integrar la infraestructura verde en la planificación urbana y territorial radica en considerar el suelo como un recurso finito y portador de valores tanto ecológicos como culturales. Esta perspectiva se recoge de forma implícita en la Ley para un Urbanismo Sostenible en Andalucía (LISTA), que en su Exposición de Motivos promueve la continuidad entre espacios libres urbanos, zonas verdes y áreas periurbanas o rurales, mediante la creación de corredores ecológicos que favorezcan la conectividad, la biodiversidad y la accesibilidad al medio natural.

Asimismo, el artículo 4.2 de la LISTA incorpora como uno de los principios generales de la ordenación la *viabilidad ambiental y paisajística*, estableciendo que toda propuesta de ordenación debe justificar el respeto al medio ambiente, la biodiversidad y la puesta en valor del patrimonio natural.

En coherencia con este marco, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María asume como uno de sus objetivos estratégicos **otorgar protagonismo al sistema ambiental dentro de la estructura urbana, reconociéndolo como elemento estructurante del territorio y de su legibilidad.** Con ello, se busca:

- Promover un entorno urbano más saludable, habitable y resiliente, con acceso equitativo a espacios naturales.
- Favorecer el bienestar psicosocial de la población mediante el contacto directo con la naturaleza.
- Proteger y reforzar la biodiversidad dentro del medio urbano.
- Minimizar los impactos ambientales de la urbanización, mediante prácticas sostenibles e integración de soluciones basadas en la naturaleza.
- Aumentar la capacidad de la ciudad para mitigar y adaptarse al cambio climático.
- Reducir la vulnerabilidad ante riesgos naturales y fenómenos climáticos extremos.
- Fortalecer la identidad cultural y el sentido de pertenencia a través del paisaje.
- Revalorizar el patrimonio natural como recurso para el turismo sostenible y el desarrollo local.

<u>Criterios de ordenación otorgar protagonismo al sistema ambiental dentro de la estructura urbana</u>

a. Identificación, preservación y fortalecimiento de los diversos elementos que conforman la Infraestructura Verde en el ámbito del suelo urbano, poniendo en valor los elementos significativos del patrimonio natural y el paisajístico, y asegurando la continuidad ecológica con los espacios de valor ambiental localizados en el suelo rústico.

b. Asegurar los usos públicos en las zonas de servidumbres de protección de infraestructuras y dominio público natural que queden incorporadas en actuaciones de transformación urbanística y preservando los sistemas de espacios libres ya existentes.

c. Mantener y, en su caso mejorar, el estándar del sistema general de espacios libres en suelo urbano.

C) Adaptar el modelo urbano de El Puerto de Santa María a los impactos del cambio climático y avanzar en su prevención y resiliencia adoptando medidas para ello

Este objetivo general del POU de El Puerto de Santa María responde al mandato establecido en el artículo 4.2 de la Ley para un Urbanismo Sostenible en Andalucía (LISTA), que desarrolla el principio de viabilidad ambiental y paisajística. Este artículo exige que la ordenación urbanística garantice la implementación de medidas orientadas a la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.

Este mismo objetivo se refuerza en el artículo 61.2 de la LISTA, que establece como directriz para los instrumentos de ordenación general —incluido el POU— la necesidad de dotar a la ciudad de suficientes espacios libres y zonas verdes. Estas infraestructuras deben atender las necesidades de esparcimiento de la población y, al mismo tiempo, contribuir activamente a la mitigación del cambio climático.

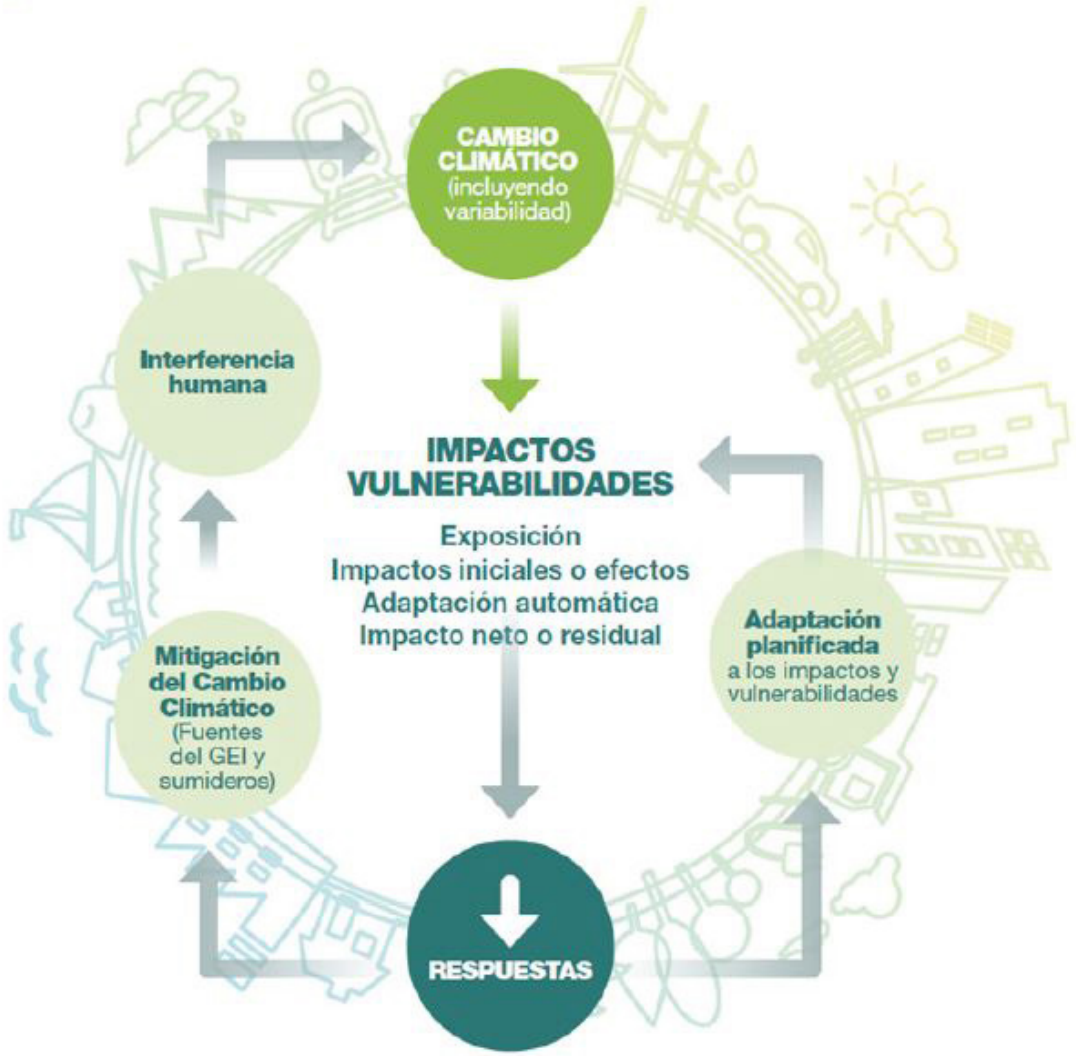


Diagrama de impactos y vulnerabilidades
Fuente de datos:
Adaptado de IPCC, 2014.

El contexto climático. Tendencias actuales y futuras.

En consonancia con este enfoque, el artículo 79.4 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) establece que la ordenación urbanística debe favorecer la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero mediante medidas como:

- La mejora de la envolvente térmica de los edificios en procesos de rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

- Un diseño y orientación adecuados de la trama urbana para optimizar las condiciones naturales (soleamiento, régimen de vientos, etc.).

- La instalación de sistemas de generación de energías renovables, tanto en los espacios libres como en las edificaciones, independientemente de su uso o titularidad.

La Agenda Urbana Española (AUE/2019) señala que el reto climático se jugará, en gran medida, en las ciudades. Estas son responsables de gran parte de los impactos ambientales y del consumo de recursos derivados del modelo económico lineal. Por tanto, deben desempeñar un papel clave en la transición hacia un modelo circular, que garantice una mejor calidad de vida urbana y convierta a las ciudades en espacios sostenibles y atractivos.

En este sentido, la AUE establece como Objetivo Estratégico 3 “Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia urbana”. Para su cumplimiento se plantean varios objetivos específicos:

- Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático, priorizando el papel de las infraestructuras verdes y azules.

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mediante estrategias de neutralidad en carbono y una menor dependencia del vehículo privado.

- Aumentar la resiliencia urbana, impulsando la restauración ecológica, el diseño bioclimático de los espacios abiertos y la mejora de los ecosistemas urbanos.

Estudios recientes demuestran que una ciudad planificada bajo criterios de sostenibilidad puede reducir hasta en un 50% las tendencias actuales de expansión urbana y disminuir significativamente las inversiones en infraestructuras y servicios. Asimismo, este tipo de planificación puede lograr una reducción sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

En coherencia con este marco normativo y estratégico, el POU de El Puerto de Santa María incorpora como objetivo prioritario la adaptación del modelo urbano a los efectos del cambio climático y el avance en su prevención. Este enfoque permitirá:

- Disminuir la vulnerabilidad frente a inundaciones, olas de calor y otros impactos climáticos.

- Reducir las emisiones de GEI y el impacto ambiental del desarrollo urbano.

- Crear un entorno más saludable, habitable y resiliente.

- Mejorar la capacidad de la ciudad para resistir y recuperarse ante fenómenos climáticos extremos.

Criterios de ordenación para satisfacer el objeto de adaptación del modelo urbano al cambio climático:

a) Identificación de las zonas más afectadas por riesgos derivados del cambio climático.

b) Renaturalizar la ciudad, incrementado el verde urbano con la recuperación de la calle como espacio público convivencial, fomentando las infraestructuras verdes y azules para evitar el estrés térmico, y en particular el efecto isla de calor.

c) Incentivar la presencia de arbolado en parcelas no sometidas a actuaciones de transformación localizadas en zonas urbanas que cuenten con un nivel dotacional de espacios libres por debajo de la medida, a través de la normativa del documento completo del POU.

d) Contribuir a través de las propuestas de ordenación a reducir el balance neto de emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia.

e) Promover la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenible en las propuestas de urbanización.

f) Reservar zonas en las actuaciones de transformación para la disposición de instalaciones de energía renovable y al tiempo, posibilitar la realización de las obras precisas para la instalación de dispositivos bioclimáticos adosados a las fachadas o cubiertas de edificios existentes y promover la construcción de cubiertas vegetales

g) Completar las infraestructuras de depuración y saneamiento, reduciendo alivios en tiempos de lluvia, y potenciando la reutilización de aguas residuales.

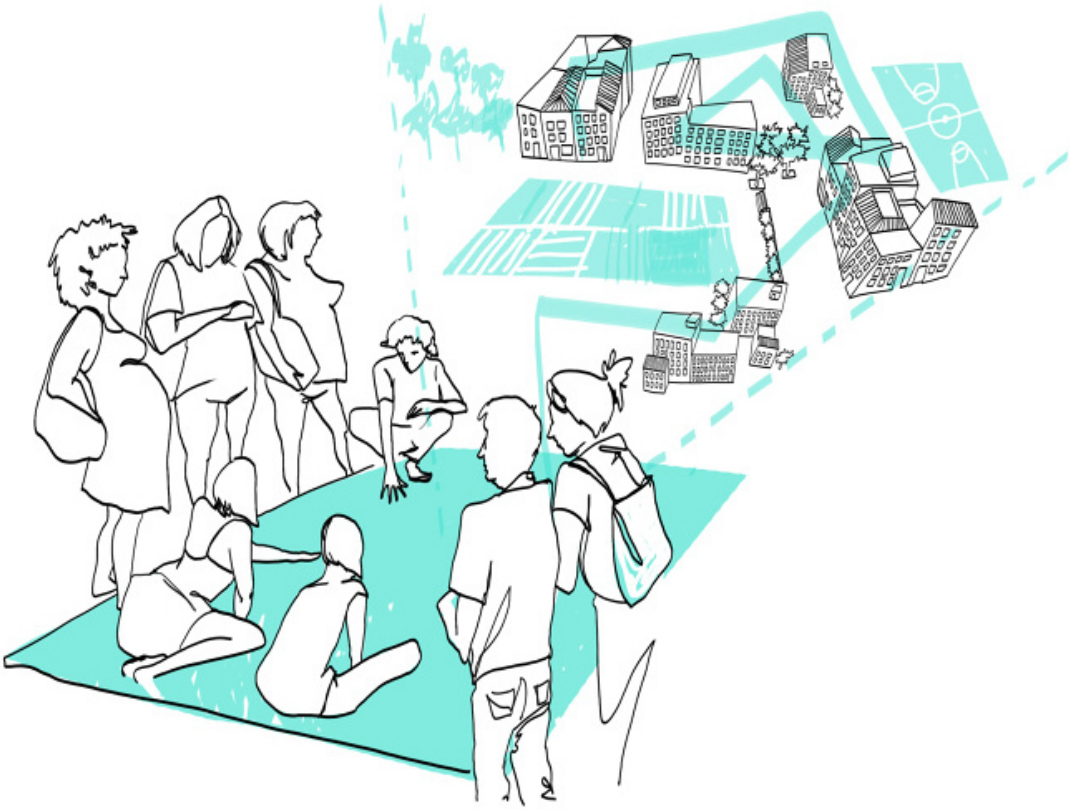
h) Atender la demanda de agua con una garantía de suministro adecuada y una calidad conforme a las necesidades, propiciando criterios y soluciones que redunden en el ahorro y eficiencia, tales como: la renovación y/o ampliación de depósitos, o la renovación de redes de distribución que puedan producir perdidas

i) Fomentar, a través de las ordenanzas municipales de edificación y urbanización, la utilización de materiales durables y reciclables, así como de los de origen biológico, en cuyo diseño, producción y posterior reciclado se minimicen los impactos generados sobre el medio.

D) Incorporar la perspectiva de género en la ordenación urbana y reforzar las dotaciones y equipamientos, con el fin de avanzar hacia una mayor cohesión social.

La Exposición de Motivos de la LISTA identifica como uno de los principales retos del urbanismo contemporáneo el reconocimiento y garantía del derecho a la ciudad. Este concepto implica preservar la identidad urbana como una suma de rasgos sociales, espaciales, históricos y culturales, en tanto soporte de la vida cotidiana en un entorno seguro, de calidad y socialmente integrado.

La cohesión social es una condición imprescindible para la sostenibilidad del sistema urbano. Alcanzarla exige incorporar de manera transversal la perspectiva de género en la ordenación y gestión del espacio urbano, entendiendo que el diseño inclusivo de la ciudad es una herramienta para corregir desigualdades estructurales.



La Agenda Urbana de Andalucía 2030 reconoce la exclusión social como uno de los desafíos clave en el entorno urbano, junto con otros retos derivados de los cambios en el perfil sociodemográfico de la población. Del mismo modo, la Carta Europea de Ordenación del Territorio (1983) ya señalaba la necesidad de mejorar las condiciones de vida urbana, fomentar el transporte colectivo y frenar la expansión periférica de baja calidad.

La Carta para la Planificación Ecosistémica de las Ciudades define la cohesión social como el resultado de la convivencia y las relaciones entre las personas en el espacio urbano. Esta función integradora solo puede cumplirse si se garantiza el equilibrio social, la diversidad cultural y una elevada calidad del entorno urbano.

En este marco, el acceso a la vivienda constituye un factor clave, aunque dada su relevancia, el Plan lo aborda como un objetivo específico. Paralelamente, la dotación adecuada y equitativa de equipamientos también es determinante para la cohesión social. Así lo establece el Principio 15 de la Carta para la Planificación Ecosistémica, al señalar que los equipamientos son esenciales para complementar la habitabilidad urbana y garantizar una distribución justa de los servicios.

La Agenda Urbana Española (AUE/2019) recoge de manera explícita estos principios en su Objetivo 6.2, promoviendo un modelo urbano que favorezca la cohesión social, la igualdad de oportunidades y la equidad. Entre sus líneas de actuación destacan:

- Garantizar la igualdad de trato y el acceso al empleo.
- Asegurar prestaciones sociales adecuadas para personas dependientes y con discapacidad.
- Incrementar la seguridad en el espacio público (iluminación, mobiliario, etc.).

- Mejorar la accesibilidad universal y facilitar la denominada *movilidad del cuidado*, reduciendo tiempos, costes y barreras en los desplazamientos vinculados al trabajo de cuidados.

En la misma línea, la Agenda Urbana de Andalucía 2030 propone como Línea Estratégica asegurar el acceso a servicios y equipamientos públicos, desde una lógica de equidad espacial y adecuación funcional.

Desde el punto de vista normativo, el artículo 3.2 de la LISTA incluye como uno de los fines de la ordenación urbanística la integración del principio de igualdad de género, considerando las diferencias entre mujeres y hombres en el uso del espacio, las infraestructuras y los equipamientos, y garantizando una gestión sensible a estas necesidades. Esta exigencia se concreta en el artículo 79.5 del RGLISTA, que amplía la perspectiva integrando también los principios de igualdad de oportunidades, accesibilidad universal, atención a la infancia, la tercera edad y la diversidad familiar.

En consecuencia, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María asume como objetivo estratégico la incorporación de la perspectiva de género en la ordenación urbana y la mejora de las dotaciones, como herramientas para reforzar la cohesión social. Esto implica diseñar infraestructuras y servicios urbanos que respondan a las necesidades y experiencias de todos los géneros y grupos sociales, asegurando el acceso equitativo a espacios públicos y servicios esenciales.

Entre los beneficios esperados se incluyen:

- Reducción de desigualdades de género en el acceso a oportunidades urbanas.
- Empoderamiento de mujeres y colectivos subrepresentados mediante una participación equitativa en la vida urbana.
- Fortalecimiento del tejido social a través de servicios públicos inclusivos.
- Mayor implicación ciudadana en la planificación urbana.
- Espacios públicos más seguros, acogedores y accesibles para todas las personas.
- Mejora del bienestar colectivo y de la calidad de vida urbana.

Para ello, el POU establecerá que los instrumentos de ordenación detallada deben contribuir activamente a los objetivos de igualdad entre hombres y mujeres y entre diferentes grupos sociales. El POU sin llegar a establecer una evaluación de impacto de género establecerá directrices para integrar la perspectiva de género en los instrumentos de ordenación detallada; evidentemente como el resto de directrices su cumplimiento deberá quedar acreditado en la Memoria de Ordenación del PRI o Estudio de Ordenación.

Se establecen los siguientes criterios y directrices de ordenación para satisfacer el objetivo de cohesión social definido:

a) Los espacios públicos libres deberán ser de calidad, seguros e inclusivos. A tal fin, se debe promover la convivencia en el diseño de los parques y jardines, permitiendo incrementar la percepción de seguridad.

b) La dotación de equipamientos se ajustará a las necesidades del entorno funcional o barrio.

Se promoverán las mejoras de equipamientos en el Tejar–Sericícola, Los Milagros, Crevillent y Mala Cara, donde las dotaciones de proximidad resultan insuficientes

c) Se priorizará el desarrollo de equipamientos multifuncionales de proximidad.

d) El POU se limitará a establecer una directriz dirigida a los instrumentos de ordenación detallada de fomento para diversificar las soluciones tipológicas pero sin llegar a imponer porcentajes determinados de cada una de las tipologías en cada actuación de transformación. En el mismo sentido, para facilitar esa diversidad, lo que se establecerá es que la ordenación detallada posibilite también la implantación de fórmulas habitacionales alternativas como el cohousing, el alquiler social o asequible, las cooperativas de vivienda y otros esquemas de gestión compartida, que respondan a nuevas formas de habitar; sin imponer un porcentaje, sino como fórmula de admisibilidad.

e) Los proyectos de urbanización y reurbanización deberán justificar en su memoria la integración de la perspectiva de género en el diseño de los espacios públicos.

f) Los equipamientos y servicios urbanos de uso cotidiano deben cumplir con las normas de accesibilidad universal, tanto internamente como en su entorno inmediato y en su conexión con el ámbito de la ciudad a la que sirven.

g) Fomentar la multifuncionalidad y complementariedad de los equipamientos. Se trata de favorecer la combinación de servicios del cuidado destinados a diferentes grupos sociales; equipamientos que alberguen servicios variados.

5.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DE LAS DOTACIONES.

A) Infraestructura verde y movilidad sostenible al servicio del bienestar urbano.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 81 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA), las normas urbanísticas que integran el documento completo del Plan de Ordenación Urbana establecerán criterios específicos para el diseño de los espacios libres y las zonas verdes. Estas determinaciones deberán garantizar su adaptación progresiva a las necesidades cambiantes de la población, promoviendo un diseño versátil que contemple distintas funciones: áreas de estancia, zonas de tránsito y espacios destinados al desarrollo de actividades específicas como deporte, ocio, hostelería, huertos urbanos u otros usos complementarios al carácter principal de espacio libre.

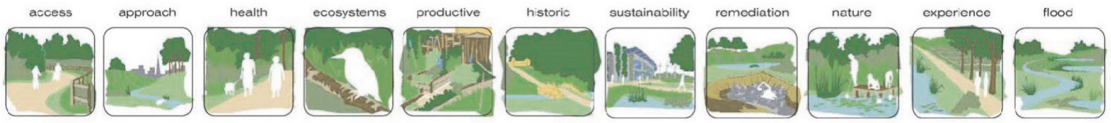
En el diseño de los espacios libres y zonas verdes urbanas se procurará que su configuración responda a una combinación equilibrada de elementos ajardinados y áreas forestadas, de forma que los elementos urbanizados e infraestructuras queden en un segundo plano respecto a su carácter natural. Estos espacios deberán trazarse respetando los valores urbanísticos o culturales del territorio que los acoge, incorporando criterios de diseño seguro —como los establecidos por el método CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) o mediante encuestas de victimización—, con el fin de fomentar su uso cotidiano por parte de la población, especialmente de los grupos más vulnerables, tanto desde una perspectiva objetiva como subjetiva.

Asimismo, se promoverá la conservación *in situ* del mayor número posible de ejemplares de arbolado y matorral existentes. Se mantendrán y mejorarán las escorrentías naturales, tanto permanentes como estacionales, impulsando su regeneración hídrica y vegetal. Para ello, se deberán incorporar dispositivos que impidan la entrada de aguas residuales y sólidos en suspensión. En aquellos casos en los que sea necesario, se podrán llevar a cabo actuaciones orientadas a la recuperación de la vegetación termomediterránea propia del entorno.

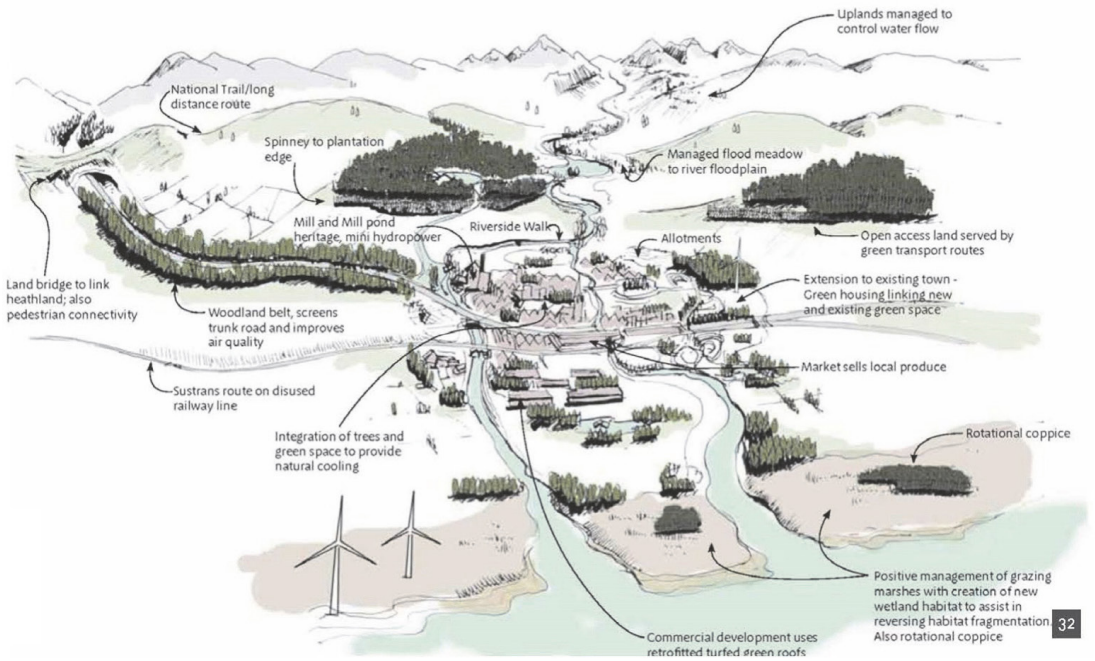
El diseño de estos espacios deberá priorizar soluciones que requieran un mantenimiento reducido, por encima del mantenimiento ordinario, y este último, a su vez, sobre el mantenimiento esmerado, que resulta más costoso y demandante de recursos.

Cuando los espacios libres se vean solapados por infraestructuras viarias, se garantizará la continuidad del tránsito peatonal mediante soluciones adecuadas, incluyendo barreras de protección cuando sea necesario. En las zonas verdes urbanas ubicadas en ámbitos con masas arbóreas consolidadas u otros valores ambientales relevantes, se evitará su fragmentación. Solo se permitirá la apertura de nuevos viarios cuando esté expresamente prevista por el POU, y en tales casos, se deberán adoptar medidas que mitiguen el efecto barrera, incluyendo pasos adaptados para la fauna.

Con el objetivo de contribuir a la resolución de los problemas de movilidad, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María contempla la mejora y ampliación de las redes viarias, ciclistas y peatonales, impulsando un modelo de movilidad sostenible e integrado. Este modelo prioriza la intermodalidad, el transporte compartido, el uso de energías limpias, la electrificación de vehículos, los desplazamientos a pie en distancias cortas y la movilidad ciclista.



La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente*: GreenArc Strategic Green Infrastructure Plan; LUC, Land Use Consultants)*



La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente: GreenArc

Se establecen las siguientes directrices de ordenación relacionadas con el objetivo de la movilidad y la infraestructura verde, complementarias de las anteriores ya enunciadas.:

a) Mejora de la seguridad vial y calmado del tráfico urbano. Se promoverán actuaciones que recuperen espacio público para aceras más amplias y vías ciclistas, especialmente en entornos residenciales. Estas intervenciones permitirán que los barrios recuperen su función como espacios de convivencia, incrementando la calidad ambiental —más zonas de sombra, arbolado, mobiliario urbano, terrazas, etc.— y generando calles más accesibles, seguras y atractivas para personas mayores, niños y niñas, personas con movilidad reducida y familias con cochecitos.

b) Prioridad al transporte público y electrificación del sistema de movilidad. Se plantea la implantación de plataformas reservadas para transporte público en calles de sección suficiente, reduciendo el espacio destinado al automóvil privado y ampliando el espacio peatonal. Estas actuaciones incluirán también la renovación y creación de infraestructuras que favorezcan el uso de vehículos eléctricos y de combustibles de bajo impacto ambiental, tanto para transporte público como privado. Además, se incentivará la implementación de sistemas de gestión energética inteligente en el transporte de personas y mercancías.

c) Desarrollo de una red ciclista estructural. Se impulsará la creación de una red extensa y funcional de vías ciclistas que permita convertir la bicicleta en una alternativa real al automóvil en los desplazamientos cotidianos, especialmente los relacionados con el trabajo, los estudios y el acceso a equipamientos básicos de barrio y de ámbito urbano.

d) Refuerzo de la movilidad peatonal como eje vertebrador. El Puerto de Santa María cuenta con condiciones favorables para la movilidad a pie. En este sentido, se proyectará una red básica de itinerarios peatonales de largo recorrido, que garantice recorridos seguros, cómodos y continuos a lo largo de toda la ciudad, facilitando el acceso entre barrios y hacia los principales espacios públicos y dotacionales.

e) Gestión del aparcamiento como herramienta de movilidad. Se redefinirá el papel del estacionamiento para que actúe como instrumento de gestión de la movilidad urbana, fomentando el uso de modos sostenibles y desincentivando el uso indiscriminado del vehículo privado.

B) Equipamientos y redes al servicio de la cohesión social y la transición ecológica.

Se asume el **objetivo de dotar a la ciudad de un sistema de equipamientos y redes al servicio de la cohesión social y la transición ecológico**.

En relación con los equipamientos, la propuesta derivada del Avance del Plan se fundamenta en cinco criterios básicos de ordenación que orientarán el proceso de toma de decisiones:

a) Implantación de dotaciones polifuncionales. Se promoverán equipamientos versátiles, capaces de adaptarse tanto en su uso como en su gestión a la diversidad de la demanda social. Esta flexibilidad permitirá responder a las necesidades cambiantes de la población, priorizando usos vinculados al ocio, la práctica deportiva, las actividades culturales, y los servicios asistenciales, sanitarios y administrativos.

b) Localización estratégica en suelo urbano consolidado. Dado que se actúa mayoritariamente sobre suelo ya urbanizado, se procurará ubicar los equipamientos de manera selectiva en puntos clave de la estructura urbana, con el objetivo de conseguir una distribución equilibrada en el conjunto del municipio.

c) Integración con el sistema viario y los espacios libres. La ubicación de los equipamientos deberá estar vinculada a las redes de movilidad y al sistema de espacios libres, con el propósito de reforzar la legibilidad del espacio urbano mediante la introducción de elementos que singularicen la escena urbana.

d) Sistema dotacional multiescalar. Se fomentará la coexistencia de equipamientos de ámbito ciudad con dotaciones de proximidad, destinadas a satisfacer las necesidades cotidianas de los distintos barrios y unidades urbanas. Este enfoque favorecerá el modelo de "ciudad de proximidad", más equitativo y eficiente.

e) Inclusión de alojamientos dotacionales. En las actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano se incluirán, entre los equipamientos de bienestar social, los denominados "alojamientos dotacionales", en cumplimiento de lo previsto en el artículo 61.2.f) de la LISTA.

Por otra parte, respecto a las redes y espacios técnicos vinculados al desarrollo sostenible, y con el objetivo de contribuir de forma activa a la lucha contra el cambio climático, se priorizará su máxima eficiencia. Esto se aplicará especialmente a las redes de abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, favoreciendo el ciclo integral del agua; a las redes energéticas, mediante el impulso de fuentes renovables, tecnologías de bajo consumo y sistemas de control de la contaminación lumínica; a las telecomunicaciones, garantizando un acceso universal y de calidad; y al sistema de residuos, apostando por modelos de recogida, tratamiento y gestión basados en los principios de la economía circular.



Equipamiento deportivo situado en el paseo Marítimo de la Puntilla.

5.4. OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS RESERVAS Y ESTÁNDARES DOTACIONALES.

El Plan de Ordenación Urbana deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 82 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA), incorporando criterios que garanticen una dotación adecuada de espacios libres, zonas verdes y equipamientos comunitarios. Esta dotación deberá responder tanto a las necesidades y demandas de la población como a las particularidades del municipio de El Puerto de Santa María. Asimismo, tal como se ha señalado en el apartado anterior, se fomentará una aplicación flexible de los usos, que permita adaptar estos espacios a diferentes funciones según el contexto y la evolución de la ciudad.

En el ámbito del POU, en lo relativo a espacios libres y zonas verdes, en el documento completo se deberá, al menos, mantener el estándar existente en el suelo urbano, asegurándose de alcanzar una dotación mínima de 7 m2 por habitante.

En los ámbitos objeto de actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano, los Planes de Reforma Interior o, en su caso, los Estudios de Ordenación, deberán prever la reserva de dotaciones locales necesarias para equipamientos comunitarios básicos, así como para espacios libres y zonas verdes, en función del incremento de población previsto. Esta previsión deberá considerar tanto el nivel dotacional objetivo del entorno en el que se inserta la actuación como los deberes establecidos en el artículo 49 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA), evitando, en la medida de lo posible, situaciones que puedan justificar su sustitución por compensación económica.

Para las actuaciones de transformación de reforma interior, especialmente cuando se trate de vacíos urbanos, se procurará que las reservas de dotaciones locales respondan a los mismos estándares previstos para las actuaciones urbanísticas de nueva urbanización.

A fin se establecen los siguientes criterios de ordenación para alcanzar el objetivo propuesto:

a) Para el sistema local de espacios libres y zonas verdes más el sistema local de equipamientos comunitarios básicos:

   En actuaciones de uso global residencial, al menos:

   - 12,5 m2 de suelo por habitante, si la densidad es igual o superior a 100 viviendas por hectárea.
   - 14 m2 de suelo por habitante, si la densidad es igual o superior a 70 viviendas por hectárea y menor de 100 viviendas por hectárea.
   - 16 m2 de suelo por habitante, si la densidad es igual o superior a 40 viviendas por hectárea y menor de 70 viviendas por hectárea.
   - 18 m2 de suelo por habitante, si la densidad es inferior 40 viviendas por hectárea.

   En actuaciones de uso global distinto al residencial, al menos:

   - El 14% de la superficie del ámbito.

   En todos los casos, la reserva de sistema local de espacios libres y zonas verdes no será inferior a 10 m2 por habitante ni al 10% de la superficie del ámbito de la actuación, y la reserva de sistema local de equipamientos comunitarios básicos no será inferior a 2,5 m2 por habitante, debiendo destinarse al menos el 4% de la superficie de la actuación a equipamientos comunitarios básicos.

b) Una plaza de aparcamiento para automóviles por cada 100 m2 de edificabilidad lucrativa no residencial más media plaza adicional por cada habitante previsto, de las que al menos el 50% tenga carácter público.

c) La plantación o conservación de un árbol por cada vivienda o 100 m2 edificables,

5.5. OBJETIVOS Y CRITERIOS RESPECTO A LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA.

Contar con una oferta suficiente de vivienda asequible en la ciudad es un requisito esencial para prevenir procesos de exclusión social y garantizar el equilibrio territorial y social.

La vivienda constituye uno de los factores clave para la calidad de vida de la población y un reflejo directo del nivel de cohesión social de un territorio. Sin embargo, la dinámica del mercado inmobiliario ha demostrado ser insuficiente para garantizar el acceso universal a la vivienda, acentuando los procesos de segregación socioespacial en el ámbito urbano.

Actualmente el acceso a la vivienda de primera residencia encuentra en el municipio graves dificultades y cada vez se produce un retraso en la emancipación de los jóvenes derivado de los precios de alquiler o de comprar. De igual modo, la competencia del alojamiento turístico en vivienda desactiva el alquiler con destino a primera residencia

Estas dificultades para la emancipación de la población joven suponen un riesgo de pérdida de esta población por encontrar oferta de viviendas más asequible en Jerez-Puerto Real

Disponer de un parque suficiente de vivienda asequible es una condición imprescindible para evitar la exclusión social y mantener el equilibrio territorial. En este sentido, la *Agenda Urbana Española (AUE/2019)*, a través de sus objetivos específicos 8.1 y 8.2, aboga por la creación y mantenimiento de un parque residencial adecuado, accesible económicamente y orientado especialmente a los colectivos más vulnerables.

Diseñar una política de vivienda verdaderamente inclusiva y solidaria requiere mucho más que medidas presupuestarias o programas subsidiarios impulsados por los Planes de Vivienda y Suelo. Es necesario, además, articular estas políticas sobre un soporte territorial adecuado: una ciudad compacta, diversa en usos, socialmente integradora y ambientalmente sostenible, capaz de dar eficacia al marco normativo urbanístico y de fortalecer la oferta de vivienda social.

Asimismo, debe abordarse una realidad estructural del municipio: una parte significativa del parque residencial se encuentra sin regularizar, lo que limita el acceso de estas viviendas a servicios urbanos básicos y a mecanismos de financiación, como el crédito hipotecario, dificultando la mejora de condiciones habitacionales o la contribución a infraestructuras.

Aunque El Puerto de Santa María no presenta en términos generales situaciones críticas de infravivienda o chabolismo, sí existen áreas localizadas que requieren intervenciones urgentes de transformación o erradicación de condiciones habitacionales inadecuadas.

Por ello, resulta prioritario implementar estrategias orientadas a:

- Ampliar la oferta de vivienda asequible.
- Mejorar la calidad del parque residencial existente.
- Desarrollar un entorno urbano sostenible.
- Promover la integración social en todos los ámbitos de la ciudad.

Estas acciones deben integrarse en políticas públicas de vivienda con enfoque transversal, participativo e inclusivo, capaces de atender las necesidades habitacionales de todos los grupos sociales y avanzar hacia una ciudad más justa, equitativa e inclusiva.

En consecuencia, se asume como objetivo garantizar el acceso a una vivienda asequible y adecuada como condición para la equidad urbana

Criterios de ordenación para garantizar el acceso a una vivienda asequible y adecuada:

a) La propuesta del Avance del Plan plantea que, aunque el artículo 83 del RGLISTA fija una reserva mínima del 10% de la nueva edificabilidad residencial para vivienda protegida en las actuaciones de reforma interior, se dispone como objetivo que con carácter general dicha reserva se eleve hasta el 30% y, en todo caso, como mínimo alcance el 20% (conforme a la D.F. 4ª Ley 12/2023, de 24 de mayo, por el derecho a la vivienda que modifica el artículo 20.1 b) TR la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana) en estos ámbitos excepto en áreas que por condiciones de edificación no dispongan de tipologías adecuadas para su implantación.

b) Asimismo, en las actuaciones de transformación de mejora urbana con uso residencial, se promoverá la inclusión de una reserva destinada a vivienda protegida, con la voluntad de alcanzar, al menos, el 15% de la nueva edificabilidad residencial que se proponga (salvo en ámbitos que por inadecuación de la tipología o reducidas dimensiones no sea oportuno establecer la reserva).

   El documento del POU es consciente que ni el TRLSRU 2015 ni la LISTA han establecido la obligación de reservar un porcentaje de vivienda protegida para las actuaciones de mejora urbana (de dotación en términos TRLSRU). Por ello, con carácter general no se dispondrá reserva de vivienda en las citadas actuaciones de mejor urbana. No obstante, nada impide que aquellas actuaciones de mejora urbana con usos residenciales en las que se deriva una alta rentabilidad y configuren tipologías adecuada para el establecimiento del régimen de VPO, pueda disponerse esa reserva, en especial cuando las actuaciones se propongan en terrenos del Patrimonio Público de Suelo. Evidentemente que en las siguientes fases del POU, las determinaciones de ordenación detallada sobre vivienda, como del resto de usos, deberán asegurar la viabilidad económica como presupuesto para su establecimiento.

c) Promover la rehabilitación de barrios en declives: Barrio Alto, B. José Antonio, El Tejar, Sudamérica, Los Frailes, B. La Playa, Sericícola. Crevillet, Los Madrileños y Cante de Los Puertos.

d) Implementar estrategias para la densificación en ámbitos del suelo urbano con presencia de parcelas del Patrimonio Municipal del Suelo con capacidad de acogida para ellos siempre que las mayores densidades se vinculen a la mejora de la reserva de vivienda protegida.

e) Establecimiento de limitaciones a la implantación de viviendas destinadas al uso turístico en zonas saturadas o en tipologías inadecuadas.

f) Fomentar las actuaciones de rehabilitación en los barrios del Tejar, Milagros y Crevillent, en los que predominan los bloques plurifamiliares construidos entre los años 60 y 80 del siglo pasado, con patologías constructivas y déficit de mantenimiento.

AO. 6

PROPUESTAS DEL AVANCE DEL POU EPSM PARA ADECUAR LA ORDENACIÓN A LOS CRITERIOS PARA EL MANTENIMIENTO, LA MEJORA Y REGENERACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE.

Según establece el artículo 89 del RGLISTA, en ausencia de Plan General, los Planes de Ordenación Urbana, incorporarán los criterios para el mantenimiento, la mejora y la regeneración de la ciudad, con el establecimiento de las determinaciones del artículo 76 sobre la planificación estratégica de la evolución del modelo general de ordenación con relación al suelo urbano.

Como en el Avance del PGOM aprobado no se han establecido los referidos criterios, pasamos a avanzarlos en este POU en base a lo establecido en el artículo 76 apartado primero del RGLISTA, que regula y detalla las estrategias para el mantenimiento, la mejora y la regeneración de la ciudad existente.

Efectivamente, deben integrarse en esta estrategia:

- Las directrices para las **zonas del suelo urbano**
- Las directrices para la delimitación de **nuevas actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística**
- Directrices y recomendaciones **para la mitigación del efecto isla de calor urbano y mejorar los aspectos relacionados con la salud y bienestar de las personas,** la contaminación urbana y el consumo energético.
- Directrices **para el establecimiento de un modelo urbano equilibrado que fomente la diversidad funcional y de usos y la accesibilidad universal** a la dotación de servicios básicos y espacios públicos.

En base a estas determinaciones, el Plan de Ordenación Urbana deberá establecer la ordenación urbanística detallada, que se concreta según lo dispuesto en el artículo 78 del RGLISTA, en el desarrollo de las siguientes determinaciones para cada una de las Zonas Urbanas Homogéneas que se identifiquen:

1º La caracterización de cada zona, definiendo: el uso global y, en su caso, uso pormenorizado que haya justificado la diferenciación de la zona, la edificabilidad global, la densidad, el nivel dotacional, el espacio verde urbano y los aparcamientos públicos.

2º Directrices generales de actuación en cada zona con identificación de:

a) Áreas preferentes para la delimitación de actuaciones de reforma interior por encontrarse en alguna de las siguientes circunstancias: Presentar tipologías

edificatorias inadecuadas para los usos y técnicas edificatorias actuales que necesiten una nueva configuración de la malla urbana; contener usos obsoletos, molestos o insalubres que precisen de su traslado por incompatibilidad con las áreas urbanas en que se encuentran; presentar una carencia o insuficiencia de espacios libres, zonas verdes o equipamientos adecuados para la población asentada en la zona o urbanización deficiente por problemas de movilidad (rodada, ciclista y peatonal) o accesibilidad que deban ser resueltas mediante la reforma de la urbanización.

b) Áreas preferentes para la delimitación de actuaciones de mejora urbana y de rehabilitación edificatoria que, no necesitando una nueva configuración de la malla urbana, presenten tipologías edificatorias inadecuadas para los usos y no conlleven la necesidad de reforma o renovación de la urbanización.

Pues bien, en base a todo ello, el presente documento de Avance en el marco de sus atribuciones (artículo 101 del RGLISTA), establece una propuesta para los criterios y propuestas generales para la ordenación del POU en relación con el mantenimiento, la mejora y regeneración de la ciudad existente.

Para ello se establece, en un primer apartado una propuesta de identificación y caracterización de las zonas de suelo urbano, y en un segundo apartado, una propuesta de Directrices Generales para las actuaciones de transformación y actuaciones urbanísticas en el medio urbano.

6.1. IDENTIFICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS ZONAS URBANAS HOMOGÉNEAS DEL SUELO URBANO.

Para la delimitación de las zonas en las que queda dividido el ámbito objeto de ordenación del POU, se ha tenido en cuenta lo dispuesto en el artículo 66 de la LISTA, que regula en su apartado 1ª) el deber de establecer por parte del POU, la división de su ámbito en diferentes zonas, en función de sus usos globales, y pormenorizados, así como lo dispuesto en el artículo 78 del Reglamento General de la LISTA, en el que se establece la obligación de establecer además del uso, la edificabilidad global, la densidad y el nivel dotacional, el espacio verde urbano y los aparcamientos públicos, teniendo esto el carácter de norma (evidentemente, ello no significa que el POU establezca todas estas decisiones en todos los ámbitos, dado que en los ámbitos de reforma interior y de mejora urbana, cuando no sean ordenados detalladamente por el POU, esta función será asumida por el PRI o Estudio de Ordenación que completará y desarrollará las determinaciones del POU).

Las Zonas Urbana Homogéneas son ámbitos territoriales que se caracterizan por:

a) Contar con una implantación mayoritaria de un uso pormenorizado que permite identificar el uso global del área

b) Contar sus inmuebles con una caracterización tipo morfológica similar que les permite una atribución de ordenanza o subzona de ordenanza específica, sin perjuicio que en su interior puedan existir concretas parcelas con una calificación de zonas de ordenanza distinta (con otros usos y aprovechamientos diferenciados). No obstante, se han distinguido Subzonas, cuando la Zona no resulta continúa y resulta necesario esa división para homogeneizar el ámbito a efectos de un cálculo adecuado de su nivel dotacional.

c) La definición de los caracteres básicos de su estructura urbana se ha configurado en una determinada etapa temporal de la evolución urbana de la ciudad.

El POU idéntica las siguientes Zonas (y Subzonas) Urbanas Homogéneas de El Puerto de Santa María, exponiéndose también sus determinaciones básicas-

Los valores de edificabilidad y densidad contemplados para cada zona homogénea tienen carácter orientativo y no vinculantes función es exclusivamente referencial en el marco de la definición estratégica del modelo del Avance, quedando su concreción, ajuste y eventual diferenciación en subzonas remitida al Documento Completo del POU, donde se establecerán, en su caso, las determinaciones urbanísticas con carácter normativo.

ZUH_01. CONJUNTO HISTÓRICO Y ENTORNO

USO GLOBAL: Residencial.
EDIFICABILIDAD Y DENSIDAD GLOBAL: Según PEPRICHyE.

Se corresponde con el ámbito que abarca el Plan Especial de Protección y Reforma interior del Conjunto Histórico y Entorno de El Puerto de Santa María aprobado definitivamente el 28/04/2021 por el Pleno municipal, que el POU asume como tal instrumento de ordenación, sin alterarlo.

Es un área urbana consolidada por la urbanización y la edificación que por contar con valores patrimoniales se identifica como zona urbana homogénea con fines de protección, mantenimiento y mejora urbana.

En consecuencia, el POU atribuye a esta Zona Urbana Homogénea una caracterización o tratamiento urbanístico de Protección, Mantenimiento y Mejora que se expresa en los siguientes criterios de ordenación para el Conjunto Histórico y su entorno, que son coincidentes con los establecidos en el PEPRICHyE vigente:

- Se dispone como criterio de ordenación garantizar la preservación, mejora e incremento de los valores de la ciudad histórica y su entorno inmediato, así como promover una mejora general del área, compatibilizando la preservación de los valores del tejido urbano existente con un desarrollo sustentable del mismo.

- Reconocimiento del uso global residencial consolidado

- Respeto a la estructura urbana existente; con carácter general las alineaciones serán las históricas con las excepciones aprobadas en el PEPRYCHyE vigente para la mejora y la recuperación del trazado histórico

- Preservación y puesta en valor del patrimonio histórico.

- Condiciones de edificación: las establecidas en la normativa del PEPRICHyE vigente deducidas de las características tipológicas consolidadas del conjunto histórico.

  La asunción como criterio general de las condiciones del PEPRICHyE no imposibilita la alteración puntual de algunos de sus aspectos que puedan ser mejorados siempre que redunden en los fines de protección, conservación y mejora compatibles con un desarrollo sustentable del mismo.

- Preferencia de las actuaciones edificatorias de rehabilitación frente a las de sustitución.

- Las actuaciones de transformación urbanísticas y las actuaciones urbanísticas: se asumen las establecidas en los ámbitos de las Actuaciones Específicas de Revitalización (AER) que delimita, ordena detalladamente y programa el PEPRICHyE.

  Con carácter general, el Avance no plantea nuevas actuaciones de transformación, sin perjuicio de que, en fases posteriores, puedan delimitarse aquellas que, debidamente justificadas, respondan a objetivos de interés general, tales como la preservación del patrimonio edificado o la mejora de las condiciones ambientales del ámbito.

  Sin embargo, no impide que en el futuro se puedan formular actuaciones edificatorias de rehabilitación o regeneración en el medio urbano no previstas.

- Se impulsarán programas de rehabilitación energética, accesibilidad universal y fomento de usos mixtos, integrando vivienda, comercio de proximidad y actividades culturales.

- Promoción de la mejora del espacio público mediante actuaciones de renaturalización discreta, sombra y pavimentos sostenibles, en especial con ocasión de las intervenciones aisladas (AA) previstas en el PEPRICHyE.

ZUH_02. ENSANCHE NORTE

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 1.10 m^2t/m^2s
DENSIDAD GLOBAL: 80 viv/Ha

Esta Zona Urbana Homogénea (ZUH_02) integra ámbitos urbanos consolidados que combinan dos realidades edificatorias diferenciadas, vinculadas a distintas etapas de crecimiento de la ciudad.

En el Ensanche Norte se establece un tratamiento urbanístico de consolidación, mantenimiento y mejora, con el objetivo de preservar su estructura urbana existente. Solo se permitirán intervenciones puntuales en ámbitos concretos, destinadas a completar la urbanización, mejorar las dotaciones, elevar la calidad urbana o acometer actuaciones de reforma interior. Las actuaciones previstas en esta zona son las siguientes:

AU/MCSU.01	Barriada del Tejar-Sericícola
AU/MCSU.02	Sudamérica
AU/MCSU.03	Los Frailes
AU/MCSU.04	Virgen de los Milagros
AU/MCSU.07	Los Madrileños
AU/MCSU.08	Cante de los Puertos
AU/AS.06	Ampliación Parque del Cementerio
AU/AS.10	Espacio libre C/ Granja San Javier
AU/CTU.01	Reconfiguración del viario del entorno del Monasterio de la Victoria
AU/CTU.13	Los Romanos
ATU/RI.01	Monasterio de la Victoria
ATU/RI.02	Calle Zarza

Los criterios generales de la Zona son:

- Reconocimiento del uso global residencial consolidado.

- Mantenimiento del nivel dotacional alcanzado en proporción a la densidad.

- Respeto de la estructura urbana existente, sin perjuicio de su mejora puntual.

- Ratificación de las condiciones sustantivas de la edificación incorporadas en la ordenanza consolidada ya establecida en planeamiento anterior.

- Ya cuenta un nivel alto de densidad por lo que no precisa implementar una directriz genérica de incentivación para la densificación.

- No obstante, podrán plantearse actuaciones de mejora urbana en parcelas en desuso o no edificadas, así como en aquellos ámbitos que presenten potencial de transformación o mejora funcional, orientadas a optimizar su integración urbana y su eficiencia.

Dichas actuaciones podrán desarrollarse sin requerir una reconfiguración sustancial de la estructura urbana, siempre que contribuyan a la incorporación de nuevos usos o a la mejora de los existentes, favoreciendo la revitalización del entorno.

Se identifican dos subzonas, cada una con características propias, criterios de ordenación específicos y estrategias de intervención también específicas:

a) Subzona integrada por Ámbitos de edificación plurifamiliar y conjuntos residenciales unitarios. Comprenden edificaciones existentes, mayoritariamente plurifamiliares, localizadas en las zonas de extensión colindantes con la ciudad histórica. En algunos casos proceden de ordenaciones de manzana previas; en otros, de promociones unitarias o proyectos de conjunto. También se incluyen edificaciones de uso terciario situadas en ámbitos derivados del desarrollo de áreas o sectores del Plan General objeto de revisión, cuya ordenación pormenorizada fue establecida mediante Plan Parcial o Plan Especial de Reforma Interior.

   En estas Subzonas, el objetivo es preservar las condiciones de parcelación y tipología edificatoria existentes, estableciendo criterios claros para la sustitución o renovación del parque edificado.

   Se promoverán programas de rehabilitación energética, mejora de la accesibilidad y conservación estructural, fomentando la gestión y mantenimiento cooperativo entre propietarios.

   Los conjuntos residenciales con espacios libres interiores podrán abrirse parcialmente al uso vecinal, siempre que dicha apertura resulte compatible con su régimen de propiedad, uso y mantenimiento. En tal caso, podrán incorporarse soluciones de naturalización, drenaje urbano sostenible y áreas de estancia que favorezcan la calidad ambiental y la integración urbana del conjunto.

b) Subzona de Ámbitos de vivienda tradicional popular. Se corresponden con suelos colmatados o en proceso de colmatación, ocupados por viviendas unifamiliares de carácter tradicional, muchas de ellas autoconstruidas y de una o dos plantas, medianeras, con alineación rigurosa al vial y patios traseros destinados a ventilación y servicio. Estas edificaciones reproducen las tipologías propias de los antiguos núcleos rurales que fueron integrados en el tejido urbano.

   En esta Subzona el objetivo es preservar la identidad del caserío popular, manteniendo la alineación a vial, la disposición de patios traseros y la escala edificatoria, sin incremento del aprovechamiento urbanístico.

Se fomentarán programas de mejora barrial, centrados en la rehabilitación con apoyo técnico y financiero, la eficiencia energética y la accesibilidad.

Asimismo, se impulsará la revitalización del comercio de proximidad y la creación de microplacas y zonas de sombra como espacios de encuentro vecinal.

ZUH_03. ENSANCHE SUROCCIDENTAL

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 1.00 m^2t/m^2s
DENSIDAD GLOBAL: 75 viv/Ha

Esta Zona Urbana Homogénea comprende ámbitos urbanos consolidados en las áreas de ensanche suroccidental en la que se pueden diferenciar tres subzonas resultado de distintas etapas en el desarrollo de la ciudad.

En todas las Subzonas Homogéneas del Ensanche Suroccidental se establece una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, Mantenimiento y Mejora con la finalidad de no alterar su estructura urbana excepto de forma puntual en concretos ámbitos para la compleción de la urbanización o mejora dotacional mejora urbana y reforma interior. Las actuaciones previstas en esta zona son las siguientes:

AU/MCSU.05	Barriada de la Playa
AU/MCSU.06	Crevillet
AU/MCSU0.09	Barrio de los Toreros
ATU/MU.06	Hospital General Santa María del Puerto
ATU/MU.08	Avenida de los Descubrimientos
ATU/MU.09	Un alto en el Camino
ATU/RI.14	La Puntilla

Los criterios generales de la Zona son:

- Reconocimiento del uso global residencial consolidado.
- Mantenimiento del nivel dotacional alcanzado en proporción a la densidad.
- Respeto de la estructura urbana existente, sin perjuicio de su mejora puntual.
- Ratificación de las condiciones sustantivas de la edificación incorporadas en la ordenanza consolidada ya establecida en planeamiento anterior.
- Podrán proponerse delimitaciones de actuaciones de mejora urbana en parcelas en desuso o no edificadas, así como en aquellos ámbitos que presenten tipologías edificatorias susceptibles de adaptación o mejora, o que ofrezcan oportunidades para incrementar su eficiencia y funcionalidad.

Estas actuaciones podrán desarrollarse sin requerir necesariamente una nueva configuración de la estructura urbana, siempre que los ámbitos cuenten con condiciones favorables —por sus dimensiones, configuración, posición territorial o accesibilidad— para acoger nuevos usos o intensificaciones edificatorias o de densidad, contribuyendo con ello a la revitalización del entorno en el que se insertan.

Se identifican tres subzonas, cada una con características propias, criterios de ordenación específicos y estrategias de intervención también específicas:

a) Subzona integrada por Ámbitos de edificación plurifamiliar y conjuntos residenciales unitarios.

Incluyen edificaciones existentes, mayoritariamente de carácter plurifamiliar, situadas en zonas de expansión colindantes con el centro histórico. En algunos casos, derivan de antiguas ordenaciones de manzana; en otros, de promociones unitarias o proyectos integrales. También se contemplan edificios de uso terciario ubicados en áreas desarrolladas conforme a sectores del Plan General objeto de revisión, cuya ordenación pormenorizada fue definida mediante Planes Parciales o Especiales de Reforma Interior.

Estos ámbitos se han caracterizado por contar normativamente con una ordenanza que ha permitido la preservación de la estructura parcelaria y la tipología edificatoria predominante, estableciendo criterios claros para la sustitución o renovación del parque edificado.

En estas subzonas del ensanche suroccidental se promoverán programas de rehabilitación energética, accesibilidad universal y conservación estructural, incentivando la gestión cooperativa entre propietarios.

Los conjuntos residenciales con espacios libres interiores podrán abrirse parcialmente al uso vecinal, siempre que dicha apertura resulte compatible con su régimen de propiedad, uso y mantenimiento. En tal caso, podrán incorporarse soluciones de naturalización, drenaje urbano sostenible y áreas de estancia que favorezcan la calidad ambiental y la integración urbana del conjunto.

b) Subzonas integrada por Ámbitos de vivienda tradicional popular.

Corresponden a tejidos urbanos consolidados o en proceso de consolidación, caracterizados por viviendas unifamiliares tradicionales, muchas de ellas autoconstruidas, de una o dos plantas, adosadas y con estricta alineación al vial. Cuentan con patios traseros destinados a ventilación y servicio, y reproducen las tipologías propias de antiguos núcleos rurales absorbidos por el crecimiento urbano.

En estos ámbitos, el objetivo principal es preservar la identidad del caserío popular, manteniendo su alineación, escala y disposición de espacios, sin incremento del aprovechamiento urbanístico.

Se impulsarán programas de mejora barrial centrados en la rehabilitación autogestionada con apoyo técnico y financiero, la eficiencia energética y la accesibilidad.

Asimismo, se fomentará el comercio de proximidad y la creación de microplazas y zonas de sombra como espacios de encuentro vecinal.

c) Subzona correspondiente a Ámbitos de vivienda unifamiliar aislada

Integran esta subzona suelos residenciales consolidados o en proceso de consolidación, con edificaciones unifamiliares aisladas —ocasionalmente pareadas—, donde el espacio libre ajardinado constituye un rasgo distintivo de la estructura urbana.

El objetivo específico en estos ámbitos es conservar la trama ajardinada característica y reforzar la conectividad entre núcleos residenciales mediante una red continua de itinerarios peatonales y ciclistas. Se promoverá la permeabilidad de las parcelas, entendida como la capacidad de los espacios privados para favorecer la continuidad visual y ambiental con el entorno urbano, evitando configuraciones cerradas que generen barreras, mediante soluciones como cerramientos permeables o vegetales y la integración de espacios libres.

Asimismo, se fomentará la mejora del confort climático mediante el incremento de la vegetación y la implantación de sistemas de gestión sostenible del agua.

Además, se incentivarán actuaciones que mejoren la accesibilidad y favorezcan la adaptación de las viviendas al envejecimiento, todo ello sin alterar la baja densidad y el paisaje urbano verde que define estos entornos.

ZUH_04. VALDELAGRANA I

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 1.00 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL¨75 viv/Ha

Dado su grado de consolidación de edificación y nivel de urbanización se establece para la ZUH_07 una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, y Mantenimiento para mantener su estructura básica.

La zona se compone, en su mayor parte, de edificaciones existentes correspondientes a tipologías residenciales plurifamiliares, localizadas fundamentalmente en las áreas próximas a la línea de costa. En determinados casos, estos conjuntos edificatorios derivan de ordenaciones de manzana previas, mientras que en otros responden a iniciativas de promoción conjunta.

Asimismo, se incluyen en esta zona edificaciones residenciales plurifamiliares, promociones unitarias configuradas mediante el agrupamiento seriado de tipologías unifamiliares, así como edificaciones destinadas a usos terciarios. Estas se ubican en ámbitos resultantes del desarrollo de áreas o sectores definidos por el Plan General objeto de revisión, cuya ordenación pormenorizada ha sido establecida mediante instrumentos de planeamiento de desarrollo, tales como Planes Parciales o Planes Especiales de Reforma Interior.

Dentro de esta zona se contemplan diversas situaciones derivadas de las condiciones de partida, incluyendo tanto edificaciones aisladas como conjuntos residenciales unitarios conformados por varias edificaciones y espacios libres vinculados, generalmente de carácter privado.

La actuación propuesta en esta zona es la siguiente:

AU/CTU.02	Espacio Libre en C/ Catalina Santos la Guachi

Son objetivos específicos de la ordenación en esta ZUH_04:

a) Preservar las condiciones existentes de parcelación y tipología edificatoria.

b) No se precisa establecer una directriz general de renovación urbana mediante propuestas de delimitación de ATU o AMU, dado su nivel de densidad eficiente y calidad de la urbanización.

c) No obstante, se podrán habilitar propuestas específicas de actuaciones de mejora urbana en parcelas con edificación obsoleta siempre que asuman las obligaciones vinculadas a este tipo de actuación de transformación y suponga una evidente mejora de las condiciones de ordenación actuales.

d) Se promoverán programas de rehabilitación energética.

e) Los conjuntos residenciales con espacios libres interiores podrán abrirse parcialmente al uso vecinal, siempre que dicha apertura resulte compatible con su régimen de propiedad, uso y mantenimiento. En tal caso, podrán incorporarse soluciones de naturalización, drenaje urbano sostenible y áreas de estancia que favorezcan la calidad ambiental y la integración urbana del conjunto.

ZUH_05. VALDELAGRANA II-LAS VIÑAS

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0.30 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL: 18 viv/Ha

Zona Urbana Homogénea de uso global residencial con tratamiento o caracterización urbanística de Consolidación, Mejora Urbana y Renovación Puntual incluyendo la posibilidad de ejecutar actuaciones aisladas orientadas a mejorar la conectividad viaria y peatonal. Las actuaciones previstas en esta zona son las siguientes:

AU/CTU.08	Avda. de Cádiz
AU/AS.14	Espacio libre en C/Cepa. Las Viñas
AU/AS.15	El Cuvillo
ATU/MU 01	Camino del Sarmiento
ATU/RI.15	Caballo Blanco
ATU/RI.19	Camping de Valdelagrana

Las áreas que integran esta zona se corresponden con suelos residenciales, colmatados o en vías de colmatación, con edificaciones de viviendas unifamiliares aisladas y, ocasionalmente pareadas, cuyo espacio libre ajardinado constituye uno de los elementos característicos de la trama urbana en la que se encuentran.

Los objetivos específicos de ordenación de la ZUH_05 son:

a) mantener la trama ajardinada característica

b) mejorar la conectividad entre núcleos residenciales mediante una red continua de sendas peatonales y ciclistas.

c) Se fomentará la permeabilidad de las parcelas, entendida como la capacidad de los espacios privados para favorecer la continuidad visual y ambiental con el entorno urbano, evitando configuraciones cerradas que generen barreras, mediante la utilización de cerramientos permeables o vegetales y la integración de espacios libres. Asimismo, se promoverá la eficiencia hídrica y el confort climático mediante el incremento de la vegetación.

d) Se promoverán actuaciones que garanticen la accesibilidad y adaptación de la vivienda al envejecimiento, manteniendo la baja densidad y el paisaje urbano verde

ZUH_06. VISTA HERMOSA

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD. 0.30 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL: 15 viv/Ha

Las áreas que integran esta zona se corresponden con suelos residenciales, colmatados o en vías de colmatación, con edificaciones de viviendas unifamiliares aisladas y, ocasionalmente pareadas, cuyo espacio libre ajardinado constituye uno de los elementos característicos de la trama urbana en la que se encuentran.

Dado su grado de consolidación de edificación, nivel de urbanización y alta calidad ambiental, se establece para la ZUH_06 una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, y Mantenimiento para mantener su estructura básica, sin perjuicio de mejoras puntuales de actuaciones urbanísticas aisladas para completar la red viaria en todo caso garantizando su integración ambiental y paisajística; y renovación puntual. Las actuaciones previstas en esta zona son las siguientes:

AU/AS.04	Conexión C/ Javier Merello-Azucena (peatonal y servicios)
ATU/RI.08	La China
AU/AS.16	Prolongación calle Mar Báltico (peatonal y servicios)

El objetivo general es mantener la trama ajardinada característica y mejorar la conectividad entre núcleos residenciales mediante una red continua de sendas peatonales y ciclistas. Se fomentará la permeabilidad de las parcelas, entendida como la capacidad de los espacios privados para favorecer la continuidad visual y ambiental con el entorno urbano, evitando configuraciones cerradas que generen barreras, mediante soluciones como cerramientos permeables o vegetales y la integración de espacios libres.

Asimismo, se promoverá la mejora del confort climático a través del incremento de la vegetación y la gestión sostenible del agua. Se impulsarán actuaciones que garanticen la accesibilidad universal y la adaptación de la vivienda al envejecimiento de la población, manteniendo la baja densidad edificatoria y el carácter verde del paisaje urbano.

Así mismo, comprende aquellas parcelas que formando una unidad funcional autónoma se han ordenado por su titular para dar cabida a la práctica de una actividad turística-deportiva de campo de golf. Se identifican como tales existentes en suelo urbano de un mínimo de 9 hoyos, y que están o deben homologarse para su uso público conforme a su reglamento de aplicación. En este caso específico, el objetivo es mantener su función urbana, turística y deportiva garantizando el uso público y sostenible del espacio. Evidentemente, se constata que un campo de golf de 9 hoyos resulta pequeño para su plena funcionalidad. Por ello, la opción de ajustar la calificación de equipamiento deportivo privado, eliminando su uso específico de campo de golf y sustituyéndolo por el de equipamiento deportivo al aire libre y zonas verdes privadas (sin que ello suponga incremento de edificabilidad ni alteración del aprovechamiento objetivo atribuido en el planeamiento vigente), se considera una alternativa viable que deberá concretarse en el documento completo del POU.

Se promoverán planes de eficiencia hídrica y energética, fomentando la reutilización de aguas y la introducción de biodiversidad vegetal en su entorno. Se impulsará la integración paisajística con la infraestructura verde municipal, mediante sendas perimetrales y control del impacto edificatorio.

ZUH_07. AVENIDA DE FUENTEBRAVÍA (Antigua carretera de Rota)

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0.50 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL: 45 viv/Ha

El ámbito denominado "Antigua Carretera de Rota" se configura como una zona urbana consolidada integrada por tejidos residenciales con tipologías diversas y grados de densidad variables.

Su ordenación se orienta a preservar las características edificatorias existentes, promover la rehabilitación del parque construido, e impulsar la mejora ambiental y funcional del entorno urbano.

En consecuencia, en todas las Subzonas Homogéneas de la ZUH_07 se establece una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, Mantenimiento y Mejora con la finalidad de no alterar su estructura urbana excepto de forma puntual en concretas áreas para la compleción de la urbanización, aumentar la calidad urbana o acometer actuaciones de mejora reforma interior.

Las actuaciones propuestas en esta zona son las siguientes:

AU/CTU.01	Reurbanización viario en C/ de la Corchuela
AU/CTU.06	Nuevo enlace C/Popa-Antigua carretera de Rota
AU/CTU.07	Nuevo enlace camino de la Bermeja-Antigua carretera de Rota
AU/CTU.18	Reurbanización viario en C/ de la Corchuela
AU/AS.01	Espacio libre C/ La Mora
AU/AS.02	Parque del Litoral I
AU/AS.03	Parque del Litoral II
AU/AS.05	Equipamiento Avda. La Libertad
ATU/MU.02	Estación de servicio las Palmas
ATU/MU.03	El Faro
ATU/MU.05	Parcelas en Ctra. Puerto-Rota, 21 y Avda. del Cisne 2A y 2B
ATU/RI.07	La Inmaculada UEb
ATU/RI.11	Entorno estación de servicios las Palmas

Se identifican cuatro subzonas, cada una con características propias, criterios de ordenación específicos y estrategias de intervención también específicas:

a) Subzona de Áreas de Mantenimiento de la Edificación

Comprenden mayoritariamente edificaciones plurifamiliares existentes, localizadas en zonas próximas a la línea de costa. En algunos casos, estos conjuntos derivan de ordenaciones de manzana anteriores o de proyectos unitarios, incluyendo edificaciones destinadas a usos terciarios.

Así mismo, estas áreas pueden presentar edificaciones aisladas o conjuntos residenciales unitarios con espacios libres vinculados, generalmente de dominio privado.

El objetivo es mantener las condiciones actuales de parcelación y tipología, definiendo criterios de sustitución y mejora del parque edificado. Se promoverán programas de rehabilitación energética, mejora de la accesibilidad y conservación estructural, así como la gestión comunitaria del mantenimiento.

Los conjuntos residenciales con espacios libres interiores podrán abrirse parcialmente al uso vecinal, siempre que dicha apertura resulte compatible con su régimen de propiedad, uso y mantenimiento. En tal caso, podrán incorporarse soluciones de naturalización, drenaje urbano sostenible y áreas de estancia que favorezcan la calidad ambiental y la integración urbana del conjunto.

b) Subzona de Áreas de Ciudad Jardín

Se identifican como Ciudad Jardín aquellas zonas residenciales de baja o media densidad, compuestas por viviendas unifamiliares (aisladas, adosadas o pareadas)

Su localización se concentra principalmente en los desarrollos de la Costa Oeste

El objetivo es preservar el carácter ajardinado y de baja densidad, promoviendo la eficiencia ambiental, la conectividad verde y la coherencia paisajística. Se elaborarán guías de diseño urbano relativas a retranqueos, cerramientos y ajardinamiento, asegurando la permeabilidad visual.

Se fomentará la movilidad de proximidad, la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en parcela y la incorporación de energías renovables en cubiertas y edificaciones.

c) Subzona de Áreas de Vivienda Unifamiliar Adosada

Corresponden a ámbitos colmatados donde predomina la vivienda unifamiliar entre medianeras. En los desarrollos más recientes se observa una tendencia hacia actuaciones unitarias en manzanas completas, configurando bloques horizontales de viviendas adosadas.

El objetivo es mejorar la calidad urbana y ambiental del viario, reforzando su papel como elemento estructurante del tejido urbano.

Se promoverán proyectos integrales de calle que contemplen la renovación de pavimentos, arbolado, accesibilidad universal y drenaje sostenible.

d) Áreas de Vivienda Unifamiliar Aislada

Incluyen suelos colmatados o en proceso de colmatación con tipología predominante de vivienda unifamiliar aislada, y ocasionalmente pareada, donde el espacio libre ajardinado constituye un elemento esencial del paisaje urbano.

El objetivo es mantener la estructura ajardinada y de baja densidad, mejorando la conectividad entre núcleos residenciales mediante una red continua de sendas peatonales y ciclistas.

Se fomentará la permeabilidad de las parcelas, entendida como la capacidad de los espacios privados para favorecer la continuidad visual y ambiental con el entorno urbano, evitando configuraciones cerradas que generen barreras, mediante la utilización de cerramientos permeables o vegetales y la integración de espacios libres. Asimismo, se promoverá la eficiencia hídrica y el confort climático mediante el incremento de la vegetación.

Se promoverán medidas de accesibilidad y adaptación funcional de las viviendas, garantizando la sostenibilidad y la continuidad del paisaje urbano verde.

ZUH_08. ANGELITAS ALTAS

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0.80 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL: 70 viv/Ha

Se trata de una zona de uso dominante residencial y con una urbanización adecuada localizada en el entorno de la Carretera de Sanlúcar en tipologías de vivienda plurifamiliar, en su mayoría de parcelas ya edificadas. Proviene del desarrollo homologado de un sector del PGOU 1992; la edificación se dispone alineada al viario, configurando así la imagen característica del entramado urbano. En estas áreas se identifican conjuntos edificatorios desarrollados mediante proyectos unitarios, en los que el espacio libre comunitario se sitúa en el interior de la manzana, adoptando generalmente la forma de patio cerrado —aunque en algunos casos puede permanecer abierto—. Este espacio actúa como elemento estructurante de la tipología edificatoria, aportando un alto grado de uniformidad al entorno urbano en el que se insertan.

El POU asume su ordenación detallada completa con una caracterización o tratamiento urbanístico de mantenimiento a través de los siguiente criterios de ordenación:

- Uso residencial.
- Mantenimiento de la estructura urbana materializada y de la tipología.
- Asunción de las condiciones de edificación de la ordenanza del Plan Parcial aprobado cuyas determinaciones se integran en el POU.
- Dado su nivel y calidad de la urbanización y edificación no precisa delimitar ni proponer la delimitación de actuaciones de transformación.
- Ya cuenta un nivel alto de densidad por lo que no precisa implementar una directriz genérica de incentivación para la densificación.
- Los conjuntos residenciales con espacios libres interiores podrán abrirse parcialmente al uso vecinal, siempre que dicha apertura resulte compatible con su régimen de propiedad, uso y mantenimiento. En tal caso, podrán incorporarse soluciones de naturalización, drenaje urbano sostenible y áreas de estancia que favorezcan la calidad ambiental y la integración urbana del conjunto.

ZUH_09. SAN JOSÉ DEL PINO

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0,65 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL. 54 viv/Ha

Zona Urbana Homogénea de uso global residencial con tratamiento o caracterización urbanística de Mantenimiento y Consolidación del ámbito de San José del Pino y actuación puntuales de reforma.

ATU/RI 13	Cañada del Verdugo

Esta zona se corresponde con el ámbito de San José del Pino, en el que aún quedan parcelas sin edificar. La tipología dominante es la de ciudad jardín (CJ-6), que combina concentración edificatoria y amplias zonas libres privadas y púbicas, fomentando un modelo

de urbanización integrado con el paisaje y adaptado a la topografía del terreno. Este enfoque permite la coexistencia de viviendas unifamiliares (UAD-1) en las manzanas más próximas a la antigua carretera nacional CN-IV, con edificaciones colectivas en el resto del ámbito, reforzando la transición entre el entorno urbano y los espacios abiertos.

Los objetivos específicos de ordenación de la ZUH_09 son:

a) completar la consolidación del tejido residencial previsto, conforme al Plan Especial de Reforma Interior (AD 04-11-05), garantizando la coherencia tipológica, funcional y paisajística del conjunto urbano, y preservando el modelo de ciudad jardín colectiva como elemento estructurante del ámbito.

b) se persigue la culminación ordenada de las parcelas lucrativas aún vacantes, manteniendo los parámetros de edificabilidad (0,65 m²t/m²s) y densidad global (54 viv/Ha), de acuerdo con la ordenación aprobada, promoviendo un desarrollo residencial equilibrado, sostenible y de calidad arquitectónica y favorecer la accesibilidad interna, la conectividad peatonal y ciclista.

c) En las actuaciones edificatorias pendientes de materializar se promoverá la calidad del diseño urbano y arquitectónico, incentivando el uso de soluciones constructivas sostenibles y eficientes energéticamente, con especial atención a la integración paisajística y al confort ambiental.

ZUH_10. VALLE ALTO

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0.40 m²t/m²s
DENSIDAD GLOBAL: 30 viv/Ha

Zona Urbana Homogénea de uso global residencial con tratamiento o caracterización de urbanística de Mantenimiento y Consolidación, con culminación de las actuaciones de transformación iniciadas en proceso de ejecución. En esta zona, las actuaciones previstas son las siguientes:

AU/CTU .05	Ctra. del Juncal
AU/CTU .12	La Caridad
AU/CTU .14	Rompeserones
AU/CTU .15	Serones
AU/AS.12	Ampliación nudo Camino del Juncal
ATU/RI.02	Casino
ATU/RI.05	El Chinarral I
ATU/RI.06	El Chinarral II
ATU/RI.16	Pryca Oeste
ATU/RI/RG.09	Puerto Bajo
ATU/RI/RG/T.01	La Valenciana

El ámbito de Valle Alto se configura como una zona residencial de baja y media densidad, caracterizada por la predominancia de la vivienda unifamiliar aislada en sus tipologías Tipo 1 y Tipo 2, coexistiendo con viviendas adosadas en determinadas áreas de mayor consolidación o reciente desarrollo.

El conjunto urbano presenta una trama planificada y jerarquizada, con parcelas de tamaño medio y grande, calles amplias, abundante arbolado y una morfología basada en edificaciones exentas de una o dos plantas, retranqueadas respecto a los linderos y acompañadas de espacios libres privados ajardinados. Esta estructura otorga al área una imagen abierta, ordenada y de elevada calidad ambiental.

Valle Alto combina actualmente áreas consolidadas con ámbitos en transformación o ejecución, donde se desarrollan nuevas actuaciones de transformación destinadas a completar la malla urbana y reforzar la dotación de infraestructuras, equipamientos y espacios públicos.

Los objetivos específicos de ordenación de la ZUH_10 son:

a) consolidar y completar el carácter residencial unifamiliar del ámbito, asegurando su coherencia morfológica, funcional y paisajística,

b) la integración armónica de las nuevas actuaciones con el tejido urbano existente.

c) garantizar la continuidad y conexión urbanística entre las zonas consolidadas y los nuevos desarrollos, completando las redes de viario, infraestructuras, espacios libres y dotaciones locales.

ZUH_11. NUEVA CARRETERA DE ROTA

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0.35 m^2t/m^2s
DENSIDAD GLOBAL. 20 viv/Ha

Zona Urbana Homogénea de uso global residencial con tratamiento o caracterización urbanística de Consolidación y Mejora Urbana, con ejecución de las actuaciones de compleción precisas para dotar de la condición de solar y mejorar el nivel infraestructural y dotacional. Las actuaciones previstas en esta zona son las siguientes:

AU/CTU .11	Arenas Cárdenas
ATU/RI.04	El Caracol
ATU/RI/RG.02	Bella Bahía
ATU/RI/RG.03	Hijuela del tio Prieto
ATU/RI/RG.05	Los Almendros
ATU/RI/RG.06	Valdeazahares
ATU/RI/RG.08	El Carmen II
ATU/RI/RG.11	La Cerería

Las áreas que conforman esta zona se corresponden con agrupaciones de edificaciones, en su mayoría localizadas entre la antigua carretera de Rota y su actual variante (A-491), existiendo asimismo ámbitos situados al norte de dicha infraestructura viaria.

El conjunto incluye ámbitos plenamente urbanizados y otros parcialmente , todos ellos con un elevado grado de consolidación edificatoria. Predomina la tipología de vivienda unifamiliar aislada, cuya presencia se articula en parcelas con espacios libres ajardinados que constituyen uno de los elementos morfológicos característicos de la trama urbana en la que se integran.

Los objetivos específicos de ordenación de la ZUH_11 se estructuran en función de dos tipos de ámbitos diferenciados:

- En las áreas ya urbanizadas, se persigue la preservación de la trama ajardinada característica, favoreciendo la continuidad y conectividad entre los núcleos residenciales adyacentes mediante una red integrada de itinerarios peatonales y ciclistas. Se promoverá igualmente la permeabilidad de las parcelas, entendida como la capacidad de los espacios privados para favorecer la continuidad visual, ambiental y, en su caso, funcional con el espacio público y las áreas colindantes, evitando configuraciones cerradas que generen barreras urbanas.

  A tal efecto, se fomentarán soluciones de diseño tales como la utilización de cerramientos permeables o vegetales, la disposición de espacios libres conectados visualmente, la integración de zonas verdes y la posible habilitación de recorridos peatonales compatibles con el régimen de propiedad y uso, contribuyendo todo ello a la mejora del confort climático mediante el incremento de la vegetación y la gestión sostenible del agua, así como a garantizar la accesibilidad universal y la adaptación de las viviendas al envejecimiento de la población. Todo ello, manteniendo la baja densidad edificatoria y el carácter verde del paisaje urbano.

- En las áreas con déficits de urbanización, el objetivo es completar las infraestructuras interiores, reforzar las redes de abastecimiento y saneamiento, y mejorar el nivel dotacional, de modo que se alcance un grado de urbanización homogéneo y coherente con el entorno consolidado.

ZUH_12. DOÑA BLANCA

USO GLOBAL: RESIDENCIAL
EDIFICABILIDAD: 0.20 m^2t/m^2s
DENSIDAD GLOBAL: 15viv/Ha

Se trata de un Zona Urbana Homogénea de uso global residencial con tratamiento o caracterización de mantenimiento y mejora de su calidad.

Esta zona proviene de la implantación del Poblado de Colonización de Doña Blanca y que se ampliando recientemente mediante una ampliación del suelo urbano.

Se corresponden fundamentalmente con suelos consolidados o en proceso de consolidación mediante viviendas unifamiliares de carácter popular, configuradas según las tipologías edificatorias tradicionales de este original núcleo rural ahora núcleo urbano aislado.

Se trata, en su mayoría, de casas de una o dos plantas, en régimen de medianería y alineación a vial, con alta ocupación de parcela y la presencia habitual de un patio trasero destinado a ventilación, iluminación y usos domésticos complementarios.

El conjunto edificatorio conforma una trama urbana compacta, homogénea y de escala humana, cuya morfología y materiales constructivos reflejan la identidad rural originaria del Poblado de Doña Blanca y constituyen un valor patrimonial y paisajístico a preservar.

Los objetivos de ordenación específica de esta ZUH Doña Blanca son:

a) En conjunto, la ordenación persigue preservar el carácter tipológico y social del hábitat tradicional popular, compatibilizando su conservación con la mejora de las condiciones de vida y la sostenibilidad ambiental del ámbito.

b) proteger, conservar y rehabilitar el caserío tradicional popular, manteniendo sus alineaciones, alturas, volumetría y configuración de patios, así como los elementos arquitectónicos y constructivos característicos de esta tipología.

c) La intervención en estos ámbitos será preferentemente de rehabilitación edificatoria orientada a mejorar las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y eficiencia energética, sin incremento de aprovechamiento urbanístico ni alteración sustancial de la morfología existente.

   Se impulsarán programas integrales de rehabilitación y mejora urbana, con apoyo económico municipal o supramunicipal, en especial para la renovación de instalaciones, aislamiento térmico, eliminación de barreras arquitectónicas y adecuación estructural.

d) Se favorecerá la revitalización del comercio de proximidad y de las actividades artesanales y vecinales que contribuyen a mantener la vitalidad del núcleo, mejorando los espacios públicos de convivencia mediante la creación de zonas de sombra y áreas estanciales que refuercen la identidad y la vida comunitaria del poblado.

ZUH_13. LA BELLEZA

La zona denominada La Belleza se encuentra delimitada , al este por la carretera A- 2001, carretera de Sanlúcar, al oeste con Camino Viejo de Rota (calle Santa María de la Cabeza) y al sur con el tramo deslindado de la vereda del vado de Villarana y con la Colada del Cementerio.

Dispone de acceso rodado desde la calle Santa María de la Cabeza y a través de la carretera de Sanlúcar con la que incide el viario interior transversal de la zona (c/ la Belleza).

Dispone de una estructura viaria interior que permite el acceso a las diferentes parcelas residenciales con tipología de vivienda unifamiliar aislada. Los viarios interiores están asfaltados y carecen de acerados ni alumbrado público.

Destaca la existencia de un equipamiento deportivo privado destinado a Escuela de Pádel y parcelas destinadas a restauración y salón de celebraciones en el extremo sur del ámbito.

Se trata de una zona de uso dominante residencial, con acceso rodado al camino Viejo de Rota y desde la carretera de Sanlúcar. Cuenta con una estructura urbana con carencias funcionales, así como infraestructurales y presenta un alto nivel de consolidación de la edificación.

Se establece una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, Mantenimiento de las edificaciones existentes y reforma puntual con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. La actuación prevista en esta zona es la siguiente:

ATU/RI/RG 01	La Belleza

ZUH_14. LAS BANDERAS

La zona de Las Banderas se sitúa al norte del núcleo urbano, al norte de la A-491 y está delimitada al sur por el Centro Residencial para mayores Reifs y el IES Las Banderas (exteriores al ámbito), al oeste por los terrenos suelo rústico común en el nuevo régimen de la LISTA.

La trama viaria está formada por calles longitudinales dirección norte-sur, sensiblemente paralelas entre sí y de considerable longitud y escasa sección, Es un ámbito caracterizado por su nivel de consolidado por la edificación, no existiendo muchas parcelas vacantes.

Se trata de una zona de uso dominante residencial. El ámbito cuenta con un acceso directo desde el Recinto Ferial (calle Juana Jugán), colindante con el Centro Residencial, y con otro por el oeste, desde el Camino de la Boneas, sensiblemente paralelo a la carretera A-491. Cuenta con una estructura urbana con carencias funcionales, así como infraestructurales y presenta un alto nivel de consolidación de la edificación.

Se establece una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, Mantenimiento de las edificaciones existentes y reforma puntual con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. La actuación prevista en esta zona es la siguiente:

ATU/RI/RG 07	Las Banderas

ZUH_15. CANTARRANAS

La zona de Cantarranas se sitúa entre la antigua Carretera de Rota (ahora A-491-R1) y la nueva Carretera de Rota A-491. El ámbito tiene su origen en una parcelación de los años ochenta destinada a viviendas unifamiliares aisladas y una parte cuenta con un PERI-NO-13 aprobado en el año 1997 cuya urbanización aún no se ha ejecutado. Las parcelas ocupadas por edificación se destinan fundamentalmente a usos residenciales privativos, salvo algunas parcelas con usos comerciales localizadas en las proximidades de la carretera A-191-R1. Se han detectado carencias dotaciones, de espacios libres y zonas verdes, así como de servicos infraestructurales en el ámbito.

Se trata de una zona de uso dominante residencial. Con acceso desde la vía de servicio de la A-491-R1. Se establece para esta zona un tratamiento urbanístico orientado a la consolidación y mantenimiento del tejido edificado existente, así como actuaciones puntuales de mejora y de reforma con el objetivo de completar la urbanización interior y reforzar las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento. Asimismo, se prevé la mejora del nivel dotacional, tanto en términos de calidad como de accesibilidad y adecuación a las necesidades del entorno. Las actuaciones previstas en esta zona son las siguientes:

AU/CTU.03	Carretera de Rota I
AU/AS.09	Área dotacional Cantarranas
ATU/RI 09	Cantarranas I
ATU/RI/RG 04	Cantarranas II
ATU/RI/RG 10	Cantarranas III

ZUH_16. VEGA DE LOS PÉREZ

Se trata de un ámbito ubicado al norte del Poblado de Doña Blanca, con el que mantiene una cierta proximidad física, aunque se encuentra alejado del núcleo principal de población. Su acceso se realiza a través de la carretera CA-3106, que lo delimita por el oeste y lo conecta indirectamente con el resto del territorio municipal.

Es un asentamiento, en posición aislada, que el planeamiento general vigente incorporaba como suelo urbano. Se trata de una zona en la que el uso dominante es residencial

Se establece una caracterización o tratamiento urbanístico de Consolidación, Mantenimiento de las edificaciones existentes y reforma puntual con fines de compleción (de la urbanización interior y el refuerzo de las conexiones de abastecimiento y saneamiento) y mejora del nivel dotacional. La actuación prevista en esta zona es la siguiente:

AU/CTU 16	Vega de los Pérez

ZUH_17. LAS SALINAS

USO GLOBAL: PRODUCTIVO
EDIFICABILIDAD: 0.45 m^2t/m^2s

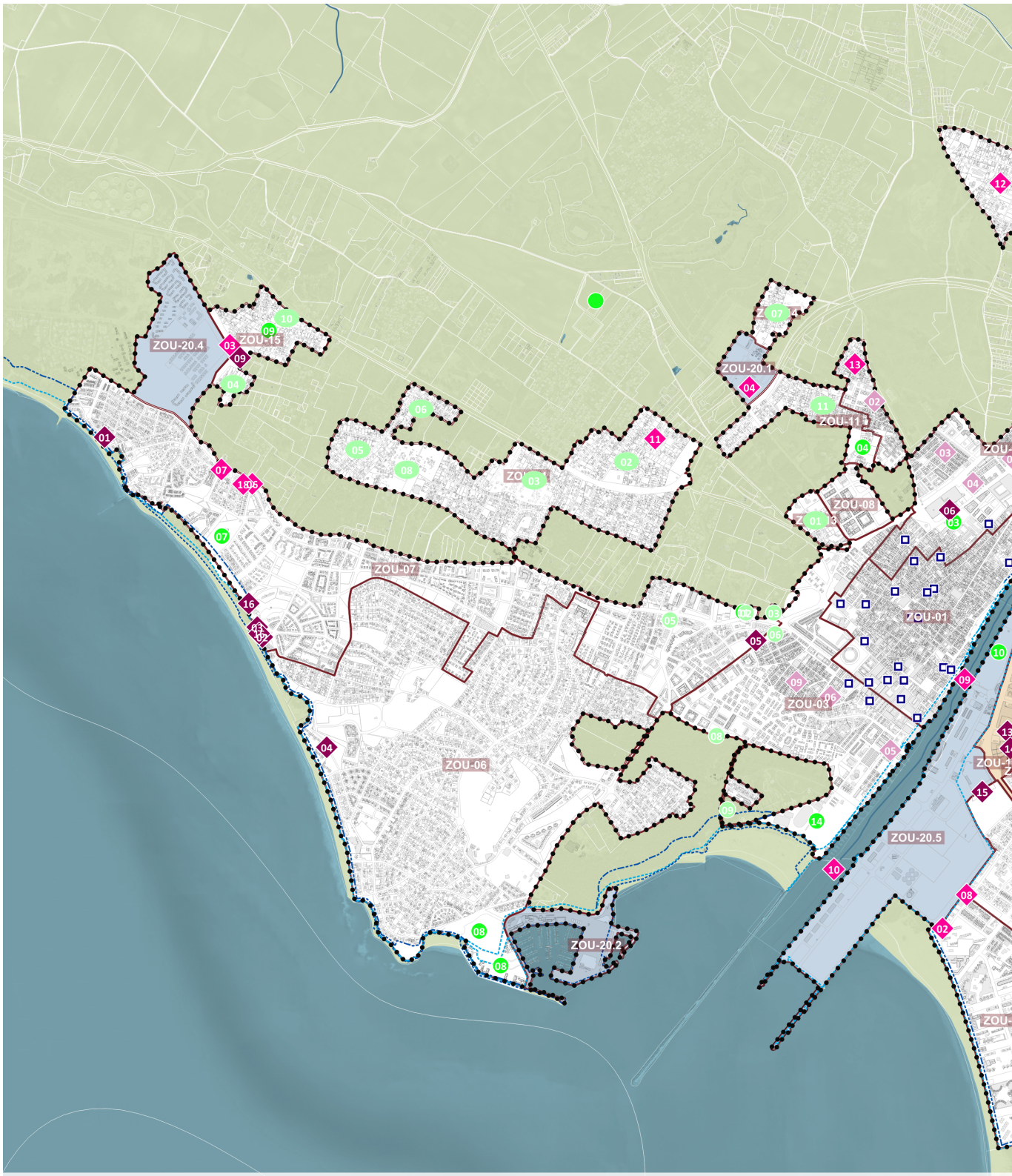
Comprende esta Zona las áreas o enclaves destinados a actividades productivas, dedicados tanto a actividades de pequeña, mediana y gran industria y almacenaje, como a las actividades de la industria bodeguera y de los servicios avanzados.

En ella pueden distinguirse varias Subzonas, entre las que se encuentran (polígono industrial el Palmar, polígono industrial Salinas de Sa José, polígono industrial La Salinas y Caño del Molino), diferenciadas, básicamente, por el tamaño mínimo de la parcela edificable y su aprovechamiento; y en menor grado por su uso específico, se incluye en esta zona, el complejo bodeguero situado en la avenida Rey Felipe VI

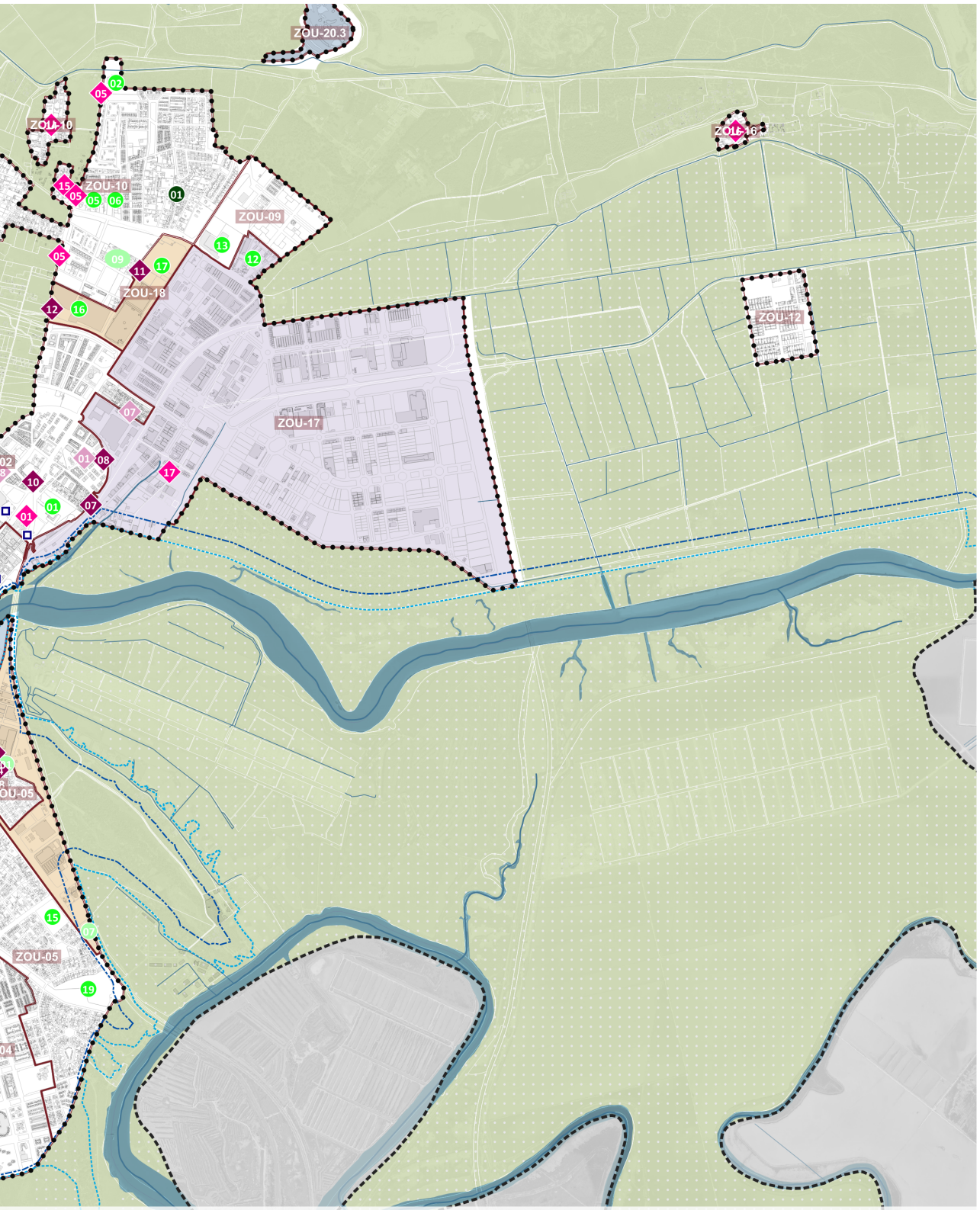
El objetivo es reconvertir los suelos industriales obsoletos hacia modelos de eco-parques productivos y distritos de innovación limpia, integrando usos tecnológicos, logísticos y de servicios avanzados compatibles con el entorno urbano. Se fomentará la renaturalización de los polígonos, la instalación de cubiertas solares y gestión sostenible del agua, y la mejora de accesos y conexiones con transporte público y vías principales. Las nuevas ordenaciones promoverán edificios energéticamente eficientes y de imagen urbana renovada.

Zona Urbana Homogénea de uso global productivo y de servicios con tratamiento o caracterización de urbanística de Mantenimiento y Consolidación, determinadas actuaciones de compleción de la urbanización, culminación de las actuaciones de transformación iniciadas en proceso de ejecución y actuaciones puntuales de reforma. En la presente zona (ZHU_17), las actuaciones previstas son las siguientes:

AU/CTU.17	Salinas de San José Bajo
AU/AS.07	Conexión Ronda Ferrocarril-entorno Monasterio De La Victoria I
AU/AS.08	Conexión Ronda Ferrocarril-entorno Monasterio De La Victoria II
AU/AS.11	Conexión A-491 con nueva ronda periurbana tramo II.
ATU/RI.12	Caño del Molino



Esquema de las zonas del suelo urbano, usos globales y tipologías de actuaciones urbanísticas y de transformación.



Localización de actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano (AU/MCSU)

Localización de actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana (ATU/MU)

Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior (ATU/RI)

Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regulariazción de agrupaciones de edificaciones de origenes irregulares (ATU/RI/RG)

Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regulariazción transitorias de agrupaciones de edificaciones de origenes irregulares (ATU/RI/RG/T)

Actuaciones que se mantienen propuestas por el PEPRICHyE

e sistemas no adscritos a actuaciones de

a ejecutar asistemáticamente (AU/CTU)

ZUH_18. LA ISLETA

USO GLOBAL: SERVICIOS
EDIFICABILIDAD: 0.50 m²t/m²s

Esta Zona que incluye el polígono industrial el Guadalete que comprende las parcelas o manzanas ocupadas o destinadas a ocuparse con edificaciones designadas a usos terciarios, fundamentalmente de comercio, en sus categorías de pequeño y mediano comercio, de oficinas, recreativo y espectáculos públicos, hospedaje y apartamentos turísticos. Asimismo se incluye en esta zona el área comercial existente "El paseo", así como su posible ampliación. El nivel de urbanización es óptimo, con caracterización o tratamiento urbanístico de consolidación, mejora y reforma puntual.

El objetivo de la ordenación es reconocer y preservar la vinculación de los usos terciarios a determinadas parcelas del suelo urbano, promoviendo al mismo tiempo su creación y diversificación en ubicaciones que, por su accesibilidad, situación o densidad, resulten adecuadas. Todo ello con el fin de evitar impactos negativos sobre el entorno residencial y permitir que dichas actividades se desarrollen con las características propias que las distinguen de aquellas que se integran de forma continua en la trama residencial.

En esta zona, las actuaciones previstas son las siguientes:

AU/AS.13	Viario C/ Sarmiento
ATU/MU 07	Parcela en Avenida de Valdelagrana
ATU/RI.17	Pryca Norte

ZUH_19. PARQUE INDUSTRIAL

USO GLOBAL: PRODUCTIVO
EDIFICABILIDAD: 0,32 m²t/m²s

Zona Urbana Homogénea destinada a actividades productivas con nivel de urbanización adecuado, con caracterización o tratamiento urbanístico de consolidación y mejora.

Comprenden aquellas zonas destinadas a actividades basadas fundamentalmente en nuevas tecnologías, actividades de investigación, desarrollo e innovación en sectores emergentes o de servicios empresariales y profesionales cualificados.

En esta zona, las actuaciones previstas son las siguientes:

ATU/MU.04	Airbus
ATU/RI.18	Ford

Son objetivos de ordenación específicos de la ZUH_13:

a) Consolidar y potenciar el Parque Industrial como un polo de innovación, conocimiento y producción tecnológica dentro del tejido urbano-industrial de El Puerto de Santa María, favoreciendo la diversificación económica, la modernización de las actividades industriales y la sinergia entre empresas de base tecnológica y sectores productivos tradicionales.

b) Admitir nuevas propuestas de Actuaciones de Mejora Urbana tendentes a mejorar las condiciones de edificación que permitan la ampliación de las industrias instaladas con la debida compensación dotacional y participación municipal en la recuperación de plusvalías por el incremento de aprovechamientos (aunque sea mediante compensación económica sustitutiva)

ZUH_20. ÁREA DOTACIONAL

USO GLOBAL: DOTACIÓN

Comprende esta Zona las parcelas o manzanas ocupadas o destinadas a ocuparse con edificaciones vinculadas al uso dotacional, tanto de carácter público como privado, orientadas a la prestación de servicios de interés colectivo en sus distintas modalidades: educativas, culturales, sanitarias, asistenciales, deportivas, institucionales o socio comunitarias y de defensa.

El objetivo de la ordenación es reconocer, preservar y cualificar la función dotacional de estos suelos, garantizando su adecuada inserción en la estructura urbana y su accesibilidad a la población se encuentre garantizada a través de algunos de los modos de transporte. Asimismo, se propiciará la implantación, mejora y modernización de equipamientos en localizaciones estratégicas, atendiendo a criterios de proximidad, centralidad, conectividad y equilibrio territorial, con el fin de reforzar la red de servicios públicos y privados de apoyo a la población.

Se impulsará la consolidación y diversificación de los equipamientos y servicios dotacionales, favoreciendo el uso racional del suelo y la sostenibilidad ambiental.

Los nuevos equipamientos deberán responder a criterios de calidad arquitectónica, eficiencia energética, integración paisajística y accesibilidad universal, asegurando su compatibilidad con los usos urbanos circundantes.

De igual modo, se favorecerá la coexistencia y complementariedad entre distintos usos dotacionales, así como su compatibilidad con usos terciarios de apoyo (administrativos, culturales o de servicio a la ciudadanía), en aquellos ámbitos que por su situación y densidad lo permitan. Con ello, se persigue fortalecer el tejido urbano y social, potenciando espacios multifuncionales que contribuyan a la cohesión y vitalidad urbana.

6.2. AVANCE DE PROPUESTAS DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS Y DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA EN EL MEDIO URBANO.

Atendiendo al principio general establecido en el artículo 4 de la LISTA, por el que se establece el mandado de “promover la ocupación racional del suelo como recurso natural no renovable, fomentando el modelo de ciudad compacta mediante las actuaciones de rehabilitación de la edificación, así como la regeneración y renovación urbana y la preferente culminación de las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos.”; a lo regulado en el artículo 61 apartado 1 de la LISTA, donde se dispone que los instrumentos de ordenación urbanística general y los Planes de Ordenación Urbana “establecerán directrices y estrategias que eviten la dispersión urbana” y revitalicen la ciudad existente; y a lo dispuesto en el artículo 79.2 del RGLISTA establece como directriz para la ordenación a establecer por el Plan de Ordenación Urbana la siguiente: *“a) Se priorizará la consolidación de los núcleos urbanos existentes, anteponiendo las actuaciones sobre el suelo urbano y la culminación de las actuaciones de transformación urbanística ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos en suelo rústico.”.*

El presente Avance del Plan de Ordenación Urbana, adopta la estrategia dirigida a la consecución prioritaria de este objetivo, articulando para ello una serie de actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística.

6.2.1. Actuaciones urbanísticas

Según establece el artículo 24.2 de la LISTA, las actuaciones urbanísticas tienen por objeto la realización de las actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano, la obtención de sistemas generales y locales o para mejorar o completar la urbanización, así como las actuaciones de edificación.

A. Actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano (AU/MCSU)

Se trata de actuaciones encaminadas hacia la ejecución de programas de mejora y revitalización de barrios en declive. La ejecución de Programas de Mejora y Revitalización de Barrios tiene como finalidad mejorar la habitabilidad del espacio público, la rehabilitación de los elementos colectivos de los edificios, la mejora energética de las viviendas existentes, asegurando la accesibilidad y la provisión de equipamientos públicos. Se trata de actuaciones en las que no se prevé incremento del aprovechamiento urbanístico y en las que no se precisa gestión y, por tanto, no se establece delimitación de unidad de ejecución, ni sistema de ejecución asistemática.

Por este Avance se proponen:

- Barriada del Tejar- Sericícola.
- Sudamérica
- Los Frailes,
- Virgen de los Milagros
- Barriada La Playa,
- Crevillet.
- Los Madrileños
- Cante de Los Puertos.
- Barriada de los Toreros



Barriada del Tejar- Sericícola.



Sudamérica.



Los Frailes.



Virgen de los Milagros.



Barriada La Playa.



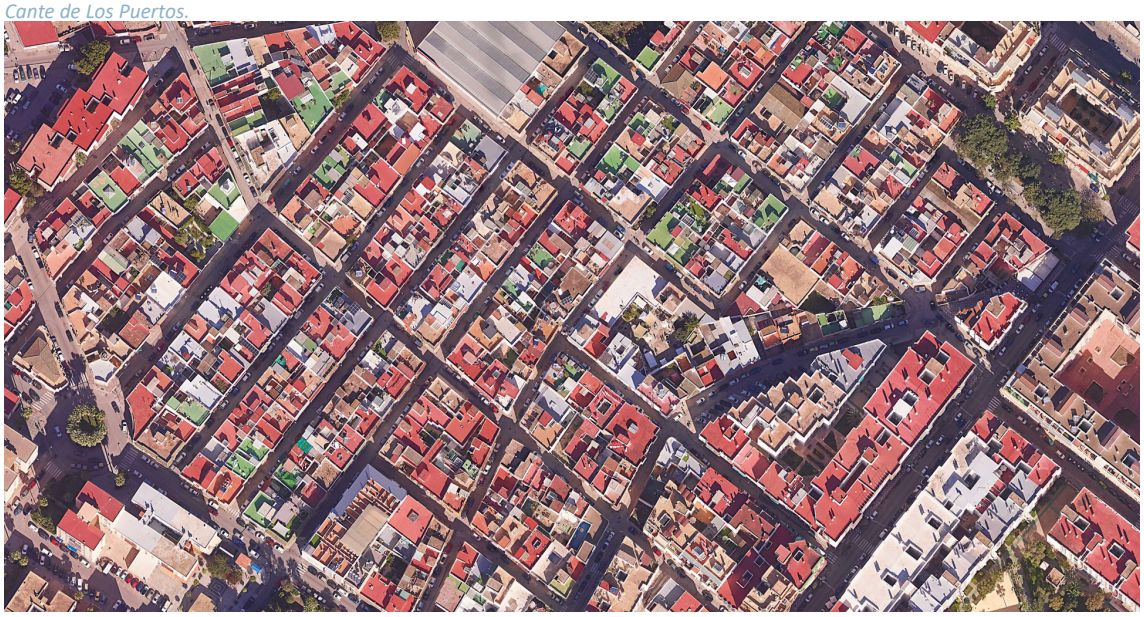
Crevillet.



Los Madrileños.



Cante de Los Puertos.



Barriada de los Toreros.

B. Actuaciones de compleción que precisan de gestión a ejecutar asistemáticamente (AU/CTU)

Se trata de actuaciones encaminadas a la reurbanización de determinados públicos (espacios libres y viarios) para mejorar la calidad urbana del ámbito, y su conectividad y permeabilidad con la trama urbana existente, así como la mejora dotacional de los mismos, mediante la reserva puntual de suelo para la localización de equipamientos públicos de carácter local. Se ejecutarán asistemáticamente según lo dispuesto en el artículo 237.2.c) del Reglamento General de desarrollo de la LISTA.

Dentro del conjunto de estas actuaciones podemos distinguir varias tipologías dentro de las mismas, en función del objetivo fundamental que se pretende conseguir con la intervención. Así tenemos, por un lado, actuaciones destinadas a la mejora de las condiciones de urbanización del viario existente y a la recualificación dotacional del ámbito en el que se localizan, mediante la implementación con nuevas zonas verdes y de equipamiento; actuaciones que inciden en la compleción y mejora de arterias urbanas pertenecientes al Sistema General Viario; y por último

actuaciones de mejora y puesta en valor de ámbitos urbanos singulares del territorio portuense como es la reurbanización y reconfiguración del espacio público del entorno del Monasterio de la Victoria.

Las actuaciones de compleción identificadas en el presente Avance del POU y la relación de sus objetivos y criterios de ordenación (mayoritariamente viarias) son:

1. Actuaciones urbanísticas orientadas a mejorar la ciudad existente, optimizando la accesibilidad vial en la Costa Oeste mediante la creación de un bucle viario para canalizar flujos exteriores y aumentando el disfrute del litoral con más aparcamientos públicos.

    - AU/CTU_01. REURBANIZACIÓN VIARIO EN CALLE DE LA CORCHUELA

2. Actuación urbanística estratégica para transformar integralmente el entorno del Monasterio de la Victoria, buscando revertir su marginalidad paisajística y reforzar su carácter simbólico. Se propone eliminar la actual vía diagonal que fragmenta el espacio, desplazando el tráfico a los bordes y priorizando el transporte público y al peatón.

    - AU/CTU_01 RECONFIGURACIÓN DEL VIARIO DEL ENTORNO DEL MONASTERIO DE LA VICTORIA.

3. Actuación urbanística con la que se persigue mejorar el nivel de dotacional y la permeabilidad de la trama urbana.

    - AU/CTU_02. ESPACIO LIBTE EN C/ CATALINA SANTOS LA GUACHI.

4. Actuación orientada a la implantación de un equipamiento en la C/ Catalina Santos “La Guachi”, con el objetivo de mejorar el nivel dotacional del ámbito urbano en el que se inserta. Asimismo, se persigue su adecuada integración en el tejido urbano inmediato, mediante la incorporación de criterios y parámetros de diseño que favorezcan su funcionalidad, accesibilidad y relación con el viario y los espacios públicos circundantes, contribuyendo a la mejora de la calidad urbana y a su coherencia con la ordenación urbanística vigente.

    - AU/CTU_03. CARRTERA DE ROTA 1.

5. Este conjunto de actuaciones se caracteriza por desarrollarse sobre arterias que forman parte del Sistema General viario con la finalidad de mejorar sus condiciones de diseño para optimizar su funcionalidad como distribuidores primarios de la estructura urbana. Las operaciones abarcan desde ampliaciones de la sección existente y reurbanización de determinados tramos, ejecución de rotondas que mejoran la conectividad con las tramas urbanas adyacentes, reconfiguración de su sección actual incorporando parámetros de diseño que refuercen su condición urbana e incrementen su capacidad ambiental, hasta la ejecución de un puente de cruce sobre el ramal ferroviario para posibilitar la articulación de la Nueva Ronda Periurbana con la Variante de Rota (A-491) y, a través del viario principal del Polígono de las Salinas de Levante, con la variante de la A-4.

    - AU/CTU_04 AMPLIACIÓN CARRETERA DE SANLÚCAR.
    - AU/CTU_05 CARRETERA DEL JUNCAL.
    - AU/CTU_06 NUEVO ENLACE CALLE POPA- ANTIGUA CARRETERA DE ROTA.
    - AU/CTU_07 NUEVO ENLACE CAMINO DE LA BERMEJA- ANTIGUA CARRETERA DE ROTA.
    - AU/CTU_18. Reurbanización viario en c/ de la Corchuela

6. La actuación propone reclasificar como espacio libre público unos suelos originalmente destinados a prolongar el bulevar de Valdelagrana hacia el Puerto Comercial, conexión que ha sido descartada por la Autoridad Portuaria. Ante la obsolescencia de ese uso y la falta de contacto visual entre Valdelagrana y el puerto, se busca mejorar la integración visual y territorial entre ambos ámbitos.

   - AU/CTU_08. AVENIDA DE CÁDIZ.

7. Las actuaciones buscan limitar el tráfico exterior y eliminar el estacionamiento en el espacio público junto al río, mediante un gran aparcamiento de rotación en la margen izquierda que favorezca una movilidad sostenible. Se construirán puentes y pasarelas peatonales y para transporte público como extensiones del espacio urbano, mejorando la conectividad, accesibilidad y centralidad de la margen izquierda, y promoviendo su integración y democratización.

   - AU/CTU_09. NUEVO PUENTE DE SAN ALEJANDRO.
   - AU/CTU_10. ACTUACIONES LIGADAS AL NUEVO PUENTE COLGANTE TRANSBORDADOR.

C. Actuaciones urbanísticas para completar la urbanización para alcanzar la condición de solar.

Se plantean también otras actuaciones urbanística en las que excepcionalmente la legislación exige que las obras de compleción de la urbanización sean financiadas por las personas titulares de las parcelas beneficiadas para su conversión en solares.

La LISTA, en su artículo 110, indica que cuando en suelo urbano sea necesario completar o mejorar la urbanización existente —y esto no implique una transformación urbanística completa—, debe delimitarse un ámbito específico para ejecutar estas obras. Las parcelas incluidas en ese ámbito deberán contribuir económicamente mediante cuotas de urbanización, que servirán para financiar las infraestructuras que aún faltan.

El artículo 188.1.a) del RGLISTA aclara que estas actuaciones pueden deberse tanto a la necesidad de recuperar la condición de solar por deterioro o insuficiencia de la urbanización, como a situaciones en las que esa condición nunca se alcanzó porque la urbanización quedó incompleta.

Las personas propietarias de las parcelas tienen como obligación principal financiar las obras necesarias para que el ámbito alcance la condición de solar. Además, el artículo 112 de la LISTA prevé que el proyecto de distribución de cargas —que reparte de forma justa los costes entre los propietarios beneficiados— pueda incluir también el gasto de obtener los terrenos necesarios para ejecutar dichas obras.

Las actuaciones previstas para completar la urbanización se corresponden con actuaciones urbanísticas asistemáticas (en régimen de gestión privada y con entidad de urbanización) y son las siguientes:

- AU/CTU_11. Arenas Cárdenas.
- AU/CTU_12. La Caridad.
- AU/CTU_13. Los Romanos.
- AU/CTU_14. Rompeserones.
- AU/CTU_15. Serones
- AU/CTU_16. Vega los Pérez

- AU/CTU_17. Salinas de San José Bajo

De las cuales: La Caridad, Rompeserones, Serones y Vega los Pérez, se podrían reconsiderarse en el Documento completo como actuaciones de transformación urbanísticas de reforma interior. Y en cuanto las actuaciones correspondientes a Arenas Cardenas y Salinas de San Jose Bajo, estas podrían tener la consideración de Actuación de Transformación Urbanística de Reforma Interior Transitorias, como consecuencia de su estado de ejecución.

D. Actuaciones urbanísticas dirigidas a la adquisición de sistemas no adscritos a actuaciones de transformación (AU/AS).

Se trata de las adquisiciones de sistemas locales o generales no adscritos a las ATU que se desarrollan conforme a las previsiones del artículo 250.2 del Reglamento General de desarrollo de la LISTA.

Por este Avance se proponen:

1. Conjunto de Actuaciones Urbanísticas localizadas en el litoral de la Costa Oeste, en suelos adyacentes al dominio público marítimo-terrestre. El objetivo principal de éstas se centra en obtener estos suelos con la finalidad de conformar un Parque Público Litoral continuo que reconozca todo el frente marítimo entre el Área de La Puntilla y El Manantial. Al tiempo estas acciones contribuirán a mejorar los accesos públicos al litoral, especialmente, en el ámbito de Las Redes.

   - AU/AS_01 Espacio Libre C/ La Mora
   - AU/AS_02 Parque del Litoral 01.
   - AU/AS_03 Parque del Litoral 02.
   - AU/AS_04 Conexión C/Javier Merrello-Azucena (peatonal y servicios).

2. Operación que incide en mejorar los niveles de equipamientos de ámbitos de la cuidad consolidada. En este caso se trata de un resto de parcela a obtener para completar la manzana de equipamiento público localizada en el borde occidental de la barriada de Crevillet, dando frente a la Avenida de La Libertad.

   - AU/AS_05 Equipamiento Avda. La Libertad.

3. Ampliación del Parque Urbano previsto en los suelos del actual cementerio. Se trata de una actuación de gran repercusión en el modelo de ciudad ya que se vincula a la dotación de un aparcamiento de rotación constitutivo de la red prevista para garantizar la adopción de patrones de movilidad sostenible en el ámbito de la ciudad central.

   - AU/AS_06 Ampliación Parque del Cementerio.

4. Estas actuaciones redefinen el arco oriental de la Ronda del Ferrocarril, conservando su trazado, pero reduciendo su capacidad circulatoria para mejorar el entorno urbano y ambiental. Se enmarcan en la estrategia de movilidad sostenible del Avance del POU, donde el entorno del Monasterio de la Victoria actúa como intercambiador modal, y se reorganizan los flujos exteriores hacia la Ciudad Central mediante viarios principales y aparcamientos de rotación.

   - AU/AS_07 Conexión Ronda Ferrocarril y entorno Monasterio de La Victoria -1
   - AU/AS_08 Conexión Ronda Ferrocarril y entorno Monasterio de La Victoria -2

5. Actuación para reservas dotacionales, exteriores a las Áreas de Regularización:

   - AU/AS_09. Área Dotacional. Cantarranas

6. Adquisición de una parcela en C/ Granja San Javier para completar el acerado arbolado junto a la travesía de la N-IV, entre la Ronda del Ferrocarril y el Monasterio de la Victoria. Aunque de alcance limitado, la actuación mejora la calidad ambiental del entorno y refuerza el carácter simbólico del espacio público que articula el área central del Monasterio y la estación ferroviaria.

   - AU/AS_10. Espacio Libre C/ Granja San Javier.

7. Son actuaciones de viarios vinculadas a los desarrollos urbanos previstos en el entorno de El Paseo y Camino el Juncal.

   - AU/AS_11. Conexión A-491 ronda periurbana tramo 2.
   - AU/AS_12. Ampliación Nudo Camino del Juncal.

8. Es el viario al actual centro de mercancías, en el interior de la Barriada Las Viñas.

   - AU/AS_13 Viario C/Sarmiento.
   - AU/AS_14 Espacio Libre en calle Cepa. Las Viñas.

9. Obtención de espacios libres en el entorno del estadio municipal “El Cuvillo”

   - AU/AS_15 Espacio Libre El Cuvillo

10. Obtención de espacios libres en el entorno del litoral:

    - AU/AS_01 Espacio libre c/la Mora.
    - AU/AS_16 Prolongación c/ Mar Báltico (peatonal y servicios).

6.2.2. Actuaciones de transformación urbanística.

Este documento de Avance formula una propuesta de identificación de áreas preferentes para la intervención urbana mediante Actuaciones de Transformación Urbanística (ATU) de distinto tipo, que deberá ser confirmada y desarrollada por el documento completo del POU.

A. Actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana

Constituyen ámbitos en los que se incrementa el aprovechamiento originariamente asignado y que persiguen fines de renovación parcial y progresiva del medio que por presentar signos de obsolescencia o/y presentarse nuevas oportunidades de revitalización, el presente Avance les atribuye un aprovechamiento objetivo considerablemente superior al que resultaba conforme al planeamiento anterior para fomentar la consecución de nuevos objetivos urbanos y previendo nuevos espacios dotacionales. En principio, se proponen los siguientes ámbitos:

- ATU/MU_01. CAMINO DEL SARMIENTO

  Afecta a una parcela enclavada en la urbanización Las Viñas que cuenta con calificación de industrial. Actualmente se destina al servicio de mantenimiento de carreteras de la Junta de Andalucía. Se entiende necesario promover la relocalización de esta actividad dado el

carácter claramente residencial que presenta este sector de la ciudad, reforzado con la operación de reforma interior planteada en las actuales instalaciones de RENFE

- ATU/MU_02. ESTACION DE SERVICIOS LAS PALMAS

  Se corresponde con la gasolinera y comercio vinculado, que, por ser un uso singular, se aconseja no incorporarlo en las actuaciones sistemáticas previstas en la colindancia.

- ATU/MU_03. EL FARO

  Se refiere a los terrenos de las actuales instalaciones del restaurante El Faro, de igual forma, por tratarse de un uso singular, se aconseja no incorporarlo en las actuaciones sistemáticas previstas en la colindancia. Se procede a corregir la propuesta del nuevo enlace viario de entronque al nudo de Pinar del Oasis-Hospital a fin de que la afección a la parcela sea la menor posible y sin afectar a edificaciones, y con garantía de eficiencia viaria.

- ATU/MU_04. AIRBUS (desarrollada y ejecutada)

  Actuación de transformación de mejora urbana ya aprobada y en proceso de ejecución.

  Tiene por objeto la parcela de AIRBUS con una superficie de 78.839,95 m2 localizada en el Parque Industrial Bahía Cádiz. Esta parcela contaba con unos parámetros urbanísticos que son los del PP-NO-6 original: edificabilidad de 0.4848 m2t/m2s y la ocupación máxima de 40%.

- ATU/MU_05. PARCELAS EN CTRA. PUERTO-ROTA, 21 Y AVDA. DEL CISNE 2A Y 2B (desarrollada y ejecutada)

  Actuación de transformación de mejora urbana ya aprobada y en proceso de ejecución.

  El Estudio de Ordenación establece la ordenación detallada de la actuación de mejora urbana delimitada, ampliando a la totalidad de las parcelas afectadas el uso terciario y posibilita la agregación de ambas parcelas, resultando como Uso pormenorizado el uso terciario.

- ATU/MU_06. ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE MEJORA URBANA DEL HOSPITAL GENERAL SANTA MARIA DEL PUERTO

  Actuación de transformación de mejora urbana ya aprobada.

  Tiene por objeto dos parcelas colindantes que tienen una superficie de 5.286,87 m2 localizada entre la Avenida de la Libertad, la C/ Valdés, C/ Pintor Juan José Bottaro y C/ de Los Varilargueros con el objetivo de posibilitar la ampliación del SIPS privado (hospital) con una mejora del espacio libre proporcional al incremento de edificabilidad.

- ATU/MU_07. ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE MEJORA URBANA EN PARCELA DE AVDA VALDELAGRANA.

  Se trata de una parcela en la zona de Valdelagrana-Coto de la isleta históricamente destinada a aparcamientos de caravanas; que se encuentra en el límite natura del perímetro urbano por quedar en el interior del trazado ferroviario. Para homogeneizar el perímetro de suelo urbano se propone incorporar al suelo urbano esta parcela. Su paso a suelo urbano desde

la clasificación de no urbanizable genera un incremento de aprovechamiento que debe someterse a actuación de mejora urbana

- ATU/MU_08. ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE MEJORA URBANA EN AVENIDA DE LOS DESCUBRIMIENTOS.

  Se trata de una estrecha franja de terrenos, parcialmente edificada, situada en la Avenida del Descubrimiento y en contacto directo con el suelo rústico protegido del Parque Periurbano Dunas de San Antón.

  La homogeneización del perímetro urbano en esta parcela supone la alteración de la clasificación desde suelo no urbanizable a suelo urbano, lo que implica un incremento de aprovechamiento que requiere su tramitación mediante una actuación de mejora urbana.

  En todo caso, se establecerán condiciones de ordenación que eviten la segregación y la densificación, teniendo como objetivo principal el reconocimiento de la edificación existente sin perjuicio de admitir ampliación para reformas que no supongan impacto paisajístico.

- ATU/MU_09. ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE MEJORA URBANA EN UN ALTO EN EL CAMINO.

  Se trata de un pequeño enclave con edificación consolidada, caracterizado por un predominio de usos terciarios y dotado de los servicios urbanos que discurren por el Camino de los Enamorados.

  La homogeneización del perímetro urbano en este pequeño ámbito supone la alteración de la clasificación desde suelo no urbanizable a suelo urbano, lo que implica un incremento de aprovechamiento que requiere su tramitación mediante una actuación de mejora urbana.

  En todo caso, se establecerán condiciones de ordenación que eviten la segregación y la densificación, teniendo como objetivo principal el reconocimiento de las edificaciones existentes sin perjuicio de admitir ampliaciones para reformas que no supongan impacto paisajístico.

Se propone que, con carácter preferente, en el presente Avance las actuaciones de mejora urbana no queden delimitadas en el POU, limitándose el documento completo del Plan de Ordenación Urbana a establecer los criterios para su delimitación y la orientación de la ordenación detallada que debe seguir el Estudio de Ordenación; las áreas de mejora urbana para su definición, acreditación viabilidad y programación requerirán de un procedimiento de propuesta delimitación previa y la posterior aprobación del Estudio de Ordenación.

No obstante, se analizará la posibilidad de delimitación y ordenación directa en el documento completo de aquellos en los que en el trámite de sugerencias se presenten iniciativas de ordenación detallada viables, que se ajusten a los criterios de ordenación avanzados y asuman las obligaciones urbanísticas vinculadas a la actuación de mejora urbana.

Evidentemente también se delimitarán y ordenarán detalladamente aquellas que cuenten ya con Estudio de Ordenación aprobado definitivamente.

B. Actuaciones de transformación urbanísitca de reforma interior (ATU/RI)

Son ámbitos de la ciudad existente en los que se pretende realizar una actuación de transformación urbanística de renovación urbana integral de ejecución preferentemente sistemática. En la estrategia de ordenación del Avance del POU constituyen verdaderos puntos para la recualificación y redensificación de la trama, en los que se propone desplegar una oferta de nuevos usos residenciales sociales, terciarios, dotacionales, sistemas para la movilidad, en definitiva, áreas para la revitalización del medio urbano. Son los siguientes:

De uso global Residencial:

- ATU/RI-01 MONASTERIO DE LA VICTORIA.

  ATU en tramitación. La actuación pretender consolidar un área de centralidad en torno al Monasterio de la Victoria y la estación ferroviaria mediante la ampliación del Parque de la Victoria y la reordenación del tráfico con un viario perimetral que prioriza al peatón. Además, busca abrir el Monasterio a su entorno y aprovechar el vacío urbano posterior para completar la trama, incorporar nuevos equipamientos y desarrollar un edificio mixto residencial, comercial y hotelero que refuerce la centralidad del área.

- ATU/RI-03 CALLE ZARZA.

  La actuación busca generar un sistema edificable flexible y diverso, mejorando el entorno mediante nuevos equipamientos de proximidad y la puesta en valor de las antiguas bodegas Terry, preservando sus edificaciones catalogadas.

- ATU/RI-04 EL CARACOL

  Se trata de un ámbito con una superficie de 48.453,81 m², correspondiente al resto de superficie del sector del suelo urbanizable PP-NO-4 del PGOU del 1992, que presenta condiciones adecuadas para su transformación urbanística posterior, mediante la delimitación de uno o varios ámbitos de actuación que aseguren un nivel dotacional conforme a las determinaciones de la LISTA y su Reglamento General.

  El ámbito reúne las condiciones establecidas en el artículo 13 de la LISTA, por su grado de consolidación edificatoria y su integración en la malla urbana, lo que justifica su clasificación como suelo urbano.

  La actuación de transformación propuesta tiene como finalidad mejorar la integración funcional de esta zona en la estructura urbana de la ciudad, mediante la optimización de las conexiones viarias y de los servicios urbanos, el refuerzo de la red de equipamientos de proximidad y la compleción de las infraestructuras existentes.

  Asimismo, en los vacíos interiores con entidad suficiente, se prevé racionalizar la tipología edificatoria, favoreciendo la diversificación de usos residenciales y posibilitando el desarrollo de promociones de vivienda protegida, en coherencia con los objetivos de equilibrio territorial, cohesión social y sostenibilidad urbana establecidos por la LISTA.

- ATU/RI-05 EL CHINARRAL 1.

  La actuación buscaría integrar una agrupación de viviendas en la ciudad mediante mejoras viarias, dotacionales e infraestructurales.

- ATU/RI-06 EL CHINARRAL 2.

  Completar el vacío urbano existente junto a la agrupación de edificaciones irregulares de El Chinarral, implementando las reservas mínimas dotacionales exigibles para contribuir a la resolución de los déficits dotacionales existentes en el entorno

- ATU/RI-07 LA Inmaculada UEB.

  El ámbito cuenta con Plan Parcial aprobado el 27 de noviembre del 1996, queda pendiente ejecutar la UEB, que preveía 78 viviendas Por ello, el objetivo de esta actuación es que se complete la ejecución y las obras de urbanización, conforme a las determinaciones del Plan Parcial aprobado.

- ATU/RI-08 LA CHINA

  Los objetivos de la actuación de transformación urbanísticas de reforma interior son los siguientes:

  a) Reajustar los parámetros urbanísticos del ámbito, adecuando la edificabilidad y densidad a la capacidad de carga urbana, ambiental y paisajística del frente litoral.

  b) Asegurar un nivel dotacional y de espacios libres conforme a los estándares establecidos por la LISTA y su Reglamento.

  c) Se podrá eximir total o parcialmente de esta obligación de reserva mínima de vivienda protegida que por su tipología no se consideren aptas para la construcción de este tipo de viviendas, siempre y cuando se garantice la reserva en el ámbito de ordenación correspondiente.

  d) Asegurar la presencia del uso hotelero en este sector de uso residencial dominante.

  e) Reordenar la estructura viaria interior y su conexión con el sistema portuario, garantizando la compatibilidad con los usos residenciales y terciarios y la seguridad del tráfico urbano y peatonal.

  f) Completar e integrar las infraestructuras urbanas básicas, especialmente abastecimiento, saneamiento, energía y red de pluviales.

  g) Definir una estrategia paisajística y ambiental adaptada al borde litoral, incorporando medidas de renaturalización, control de escorrentías y protección frente a la erosión marina.

  h) Promover una edificación integrada, sostenible, coherente con el entorno portuario y el paisaje costero.

  i) Incorporar criterios de sostenibilidad y eficiencia energética, conforme a los objetivos de neutralidad climática y ciudad compacta definidos por la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana.

- ATU/RI-09 CANTARRANAS 1 (PERI-NO-13 del PGOU del 1992)

  Los objetivos de la ordenación en un ámbito que prevé un máximo de 152 viviendas son: reorganizar la parcelación y la edificación existente; permeabilizar las grandes manzanas

y asegurar el adecuado acceso a todas las parcelas; obtener el suelo necesario para las reservas dotacionales de espacios libres y equipamientos.

De uso global Residencial/servicios:

- ATU/RI-02 CASINO.

ATU en tramitación que tiene como objetivo contribuir a mejorar las conexiones entre la carretera del Juncal y la travesía de la N-IV dando continuidad al viario que configura el límite meridional del sector de suelo urbanizable adyacente y completar la trama residencial de la urbanización de Vallealto.

- ATU/RI-13 CAÑADA DEL VERDUGO

El ámbito de la Cañada del Verdugo constituye un vacío urbano de aproximadamente 5 hectáreas, integrado funcional y físicamente en la malla urbana existente. En caso de no reconocerse su carácter de vacío urbano, se configuraría como un enclave de suelo rústico común dentro del tejido urbano, lo que resultaría contradictorio con su realidad territorial y funcional. En consecuencia, se reconoce el carácter de vacío urbano de este ámbito.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 89.3 del Reglamento General de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (RGLISTA), el documento completo del Plan de Ordenación Urbana (POU) deberá incorporar propuestas de delimitación y bases de desarrollo para actuaciones de reforma interior en aquellos ámbitos que constituyan vacíos urbanos, siempre que no estén ya ordenados de forma detallada.

No obstante, en este caso, a pesar de tratarse de un vacío urbano no se propone su delimitación y ordenación detallada inmediata por el POU.

Gran parte del sector, se encuentra ocupado por unas instalaciones de viveros que han sido autorizadas como uso provisional por el Ayuntamiento considerando que la misma no dificultará la ejecución del planeamiento.

El ámbito se considera idóneo para el desarrollo de una actuación urbanística híbrida en el convivan usos residenciales con funciones de servicios terciarios emergentes y económicamente competitivas que aprovechen la elevada renta de emplazamiento del ámbito otorgada por la accesibilidad desde las arterias principales de la estructura urbana de el Puerto de Santa María.

La ordenación pormenorizada:

a) asegurará la preservación del Olivar de Rivero

b) garantizará la articulación de la trama urbana resultante con el tejido adyacente a través de la prolongación en continuidad de las principales arterias viarias del entorno.

c) promoverá el incremento de la capacidad ambiental de la travesía de la N-IV mediante un parque lineal paralelo a su trazado, y

d) establecerá una correcta distribución de los usos a desarrollar favoreciendo su compatibilidad y convivencia en el espacio urbano.

- ATU/RI-14 LA PUNTILLA.

  Es un ámbito de 113.648 m2 localizado en el frente litoral, colindante por el norte con las Dunas de San Antón y al sur por la delimitación de la Zona de Servicio Terrestre de los suelos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz situados en la margen derecha del río Guadalete, sur oeste por la calzada del Paseo Marítimo de La Puntilla. El ámbito excluye un enclave interior de forma rectangular y 2.000 m2 de superficie en el que se ubican bloques de viviendas habitados (antiguas viviendas de trabajadores de la Autoridad Portuaria)

  Este ámbito fue objeto de desafectación del Dominio Público Portuario, por OM de 4 de diciembre de 2014, de una superficie de 113.648,36 m2

  Se asume la ordenación derivada de la Modificación del PGOU 1992 actualmente en tramitación.

  Incorpora como cesión al Ayuntamiento las actuales instalaciones del Polideportivo de 4,3 hectáreas; se propone calificar como Sistema General de Espacios Libres el suelo del Pinar de Las Dunas. Además, se genera un nuevo sistema de espacios libres locales de 1,5 hectáreas y de equipamientos locales de 0,8 hectáreas.

  El ámbito total es de 113.648,36 m2, con una atribución de edificabilidad de 0,38 m2t/m2s. Es una actuación de usos mixtos: usos residenciales y terciarios (hoteleros), si bien el uso residencial es ligeramente dominante.

  Se pretende crear una relevante oferta (260 unidades) de vivienda colectiva protegida en esta zona litoral y, al tiempo, crear una parcela hotelera (en la parcela meridional con frente a playa de La Puntilla) y el frente al paseo fluvial se destina a Servicios Terciario, todo ello, con el objetivo de reforzar la oferta turística de la ciudad en complementariedad con Puerto Sherry. Finalmente, se mantiene la estación de servicios existente.

- ATU/RI-15 CABALLO BLANCO.

  La actuación buscaría mejorar e integrar el antiguo Hotel Caballo Blanco en su entorno urbano, conservar las masas forestales incorporándolas al sistema de espacios libres y desarrollar una oferta residencial frente a la calle Jaén.

- ATU/RI-19 CAMPING VALDELAGRANA.

  Los objetivos de la presente actuación son:

  a. ordenar los volúmenes de la edificación destinada a usos hoteleros, comerciales y residenciales mediante la definición de un área de movimiento;

  b. establecer una altura máxima general de cuatro plantas, sin perjuicio de que puedan estudiarse soluciones singulares en altura, tipo torre, siempre que se justifique su adecuada integración y la admisibilidad de su impacto paisajístico;

  c. garantizar la preservación del arbolado existente, de manera que la nueva edificación resulte compatible con su conservación; y

  d. la obtención de una superficie significativa destinada a sistema general de espacios libres con la finalidad de completar el Parque de la Paz.

De usos globales de Servicios:

- ATU/RI-10. Actuación AA-1, del Plan Especial del Puerto de la Bahía de Cádiz Delimitada

  Se asumen los parámetros de ordenación del Plan Especial del Puerto, sin perjuicio del ajuste de su propuesta volumétrica (en este sentido se ha aprobado definitivamente por el pleno del 20-10.2025 el Estudio de Detalle del ámbito)

  Los objetivos de la actuación son incorporar al ámbito los suelos de la margen izquierda destinados a usos complementarios o auxiliares de la actividad portuaria, optimizando así su funcionalidad; posibilitar una articulación más eficiente del intercambiador previsto en el PGOU en el arranque del nuevo puente; y definir con precisión el ámbito AA-1 mediante una ordenación viaria estructurante que garantice su correcta delimitación y operatividad.

- ATU/RI-11. ENTORNO ESTACIÓN DE SERVICIOS LAS PALMAS

  El ámbito (8.990,64 m²) se sitúa en torno a la Estación de Servicio Las Palmas, en la Avenida de Fuente bravía (El Puerto de Santa María). Se trata de un suelo urbano según el artículo 13.1.b) de la LISTA, al estar transformado urbanísticamente (accesos rodados y conexión a redes básicas), pero sin ordenación detallada previa, requiere que se formule este Plan de Reforma Interior como actuación de transformación urbanística (reforma interior).

  El principal objetivo es establecer la ordenación pormenorizada del ámbito, al carecer de ella por encontrarse los terrenos clasificados como suelo no urbanizable en el planeamiento general que se revisa. Proponiéndose el predominantemente comercial, mejorando las conexiones con la Avda. de Fuente bravía, completando la urbanización e infraestructuras y dotando al ámbito de los estándares mínimos de espacios libres, aparcamientos y servicios urbanos, en coherencia con los criterios de sostenibilidad y regeneración urbana de la LISTA.

- ATU/RI-16 PRYCA OESTE.

  La actuación se sitúa en los aparcamientos del Centro Comercial El Paseo y tiene como objetivo ampliar la superficie comercial para consolidarlo como un área de centralidad urbana, aprovechando la mejora de la accesibilidad generada por el nuevo puente que conecta la A-491 con la Variante de la A-4.

- ATU/RI-17 PRYCA NORTE.

  Es un vacío urbano en el interior de la malla urbana.

  El objetivo de la actuación es reforzar la vocación de centralidad periférica del área promoviendo la ampliación de la oferta de servicios terciarios y actividades eeconómicas en el frente a la travesía de la N-IV.

- ATU/RI-18 FORD.

  Los objetivos de la presente actuación son posibilitar el reciclaje y transformación de las actuales instalaciones de Ford y contribuir al reforzamiento del Polo Tecnológico del Polígono de la Carretera de Sanlúcar mediante el desarrollo de una oferta de Servicios Avanzados que aporte valor añadido a las funciones y actividades implantadas en el mismo.

De usos globales de Servicios y Productivo:

- ATU/RI-12 CAÑO MOLINO.

  El objetivo de la actuación sería impulsar el reciclaje, la modernización y el incremento de la capacidad ambiental del polígono, además de mejorar aspectos funcionales en relación con la dotación de aparcamientos públicos, equipamientos de proximidad y servicios comerciales.

  El instrumento de ordenación detallada deberá integrar las edificaciones industriales en uso y generadoras de empleo. De igual modo, deberá el Plan de Reforma Interior valorar el mantenimiento de las edificaciones residenciales en función de su estado de conservación y grado de compatibilidad con el uso dominante industrial-comercial.

Se identifican también **Actuaciones de Transformación Urbanística de Reforma Interior, pero con fines concretos de regularización de agrupaciones de edificaciones de origen irregular** con condiciones para ser reconocidas como suelo urbano. Los siguientes.

- ATU/RI/RG-01. LA BELEZA
- ATU/RI/RG-02. BELLA BAHÍA
- ATU/RI/RG-03. HIJUELA DEL TÍO PRIETO
- ATU/RI/RG-04. CANTARANAS II
- ATU/RI/RG-05. LOS ALMENDROS
- ATU/RI/RG-06. VALDEAZAHARES.
- ATU/RI/RG-07. LAS BANDERAS
- ATU/RI/RG-08. EL CARMEN II
- ATU/RI/RG-09. PUERTO BAJO
- ATU/RI/RG-10. CANTARANAS III
- ATU/RI/RG-11. LA CERERIA

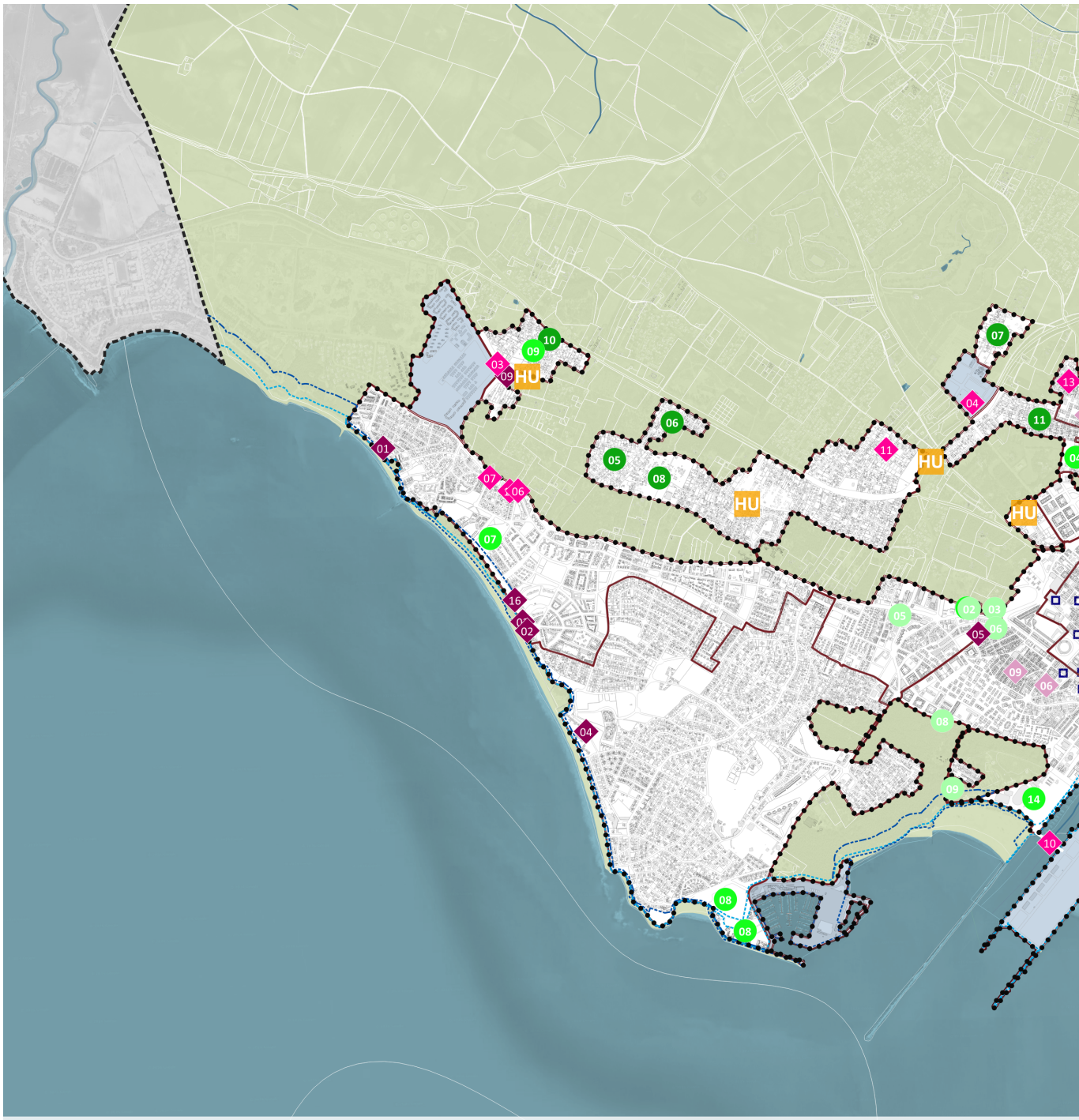
Por otra parte, **se reconocen aquellas actuaciones de reforma interior que se vienen desarrollando en la actualidad, y que aún no han culminado su ejecución,** a las que se les da un carácter transitorio, respetando sus determinaciones:

Áreas de Reforma Interior de carácter transitorio:

- ATU/RI/RG/ TRANSITORIA 01 La Valenciana

El documento completo del Plan de Ordenación Urbana establecerá la delimitación de las áreas de reforma interior de aquellos ámbitos de suelo urbano que tengan carácter de vacío urbano. En estos ámbitos de vacíos urbano, la ordenación detallada, con carácter preferente se remitirá por el POU a un Plan de Reforma Interior, estableciendo el plazo de aprobación inicial de los mismos. En estos casos, el POU identificará el ámbito como de necesaria ejecución mediante actuación de transformación, procediendo a delimitar la propuesta de delimitación de actuación de reforma interior con fines de compleción de la urbanización y normalización territorial y ambientales de la agrupación y procederá a establecer los objetivos y criterios de ordenación particulares para cada una de ellas en las fichas de las Zonas y Subzonas Urbanas Homogéneas del suelo urbano del municipio que se incorporarán en las normas urbanísticas del documento completo del POU.

No obstante, el documento completo podrá asumir la ordenación detallada de aquellos vacíos urbanos de dimensión menor. Igualmente, se asumirá la ordenación detallada en aquellos ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares que contaban con ordenación detallada



ACTUACIONES

Actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana (ATU/MU)
- 01. Camino del Sarmiento
- 02. Estación de servicio las Palmas
- 03. El Faro
- 04. Airbus (desarrollada y ejecutada)
- 05. Parcelas en Ctra. Puerto-Rota, 21 y Avda. del Cisne 2A y 2B (desarrollada y ejecutada)
- 06. Hospital General Santa María del Puerto
- 07. Parcela en Avenida de Valdelagrana
- 08. Avenida de los Descubrimientos
- 09. Un alto en el Camino

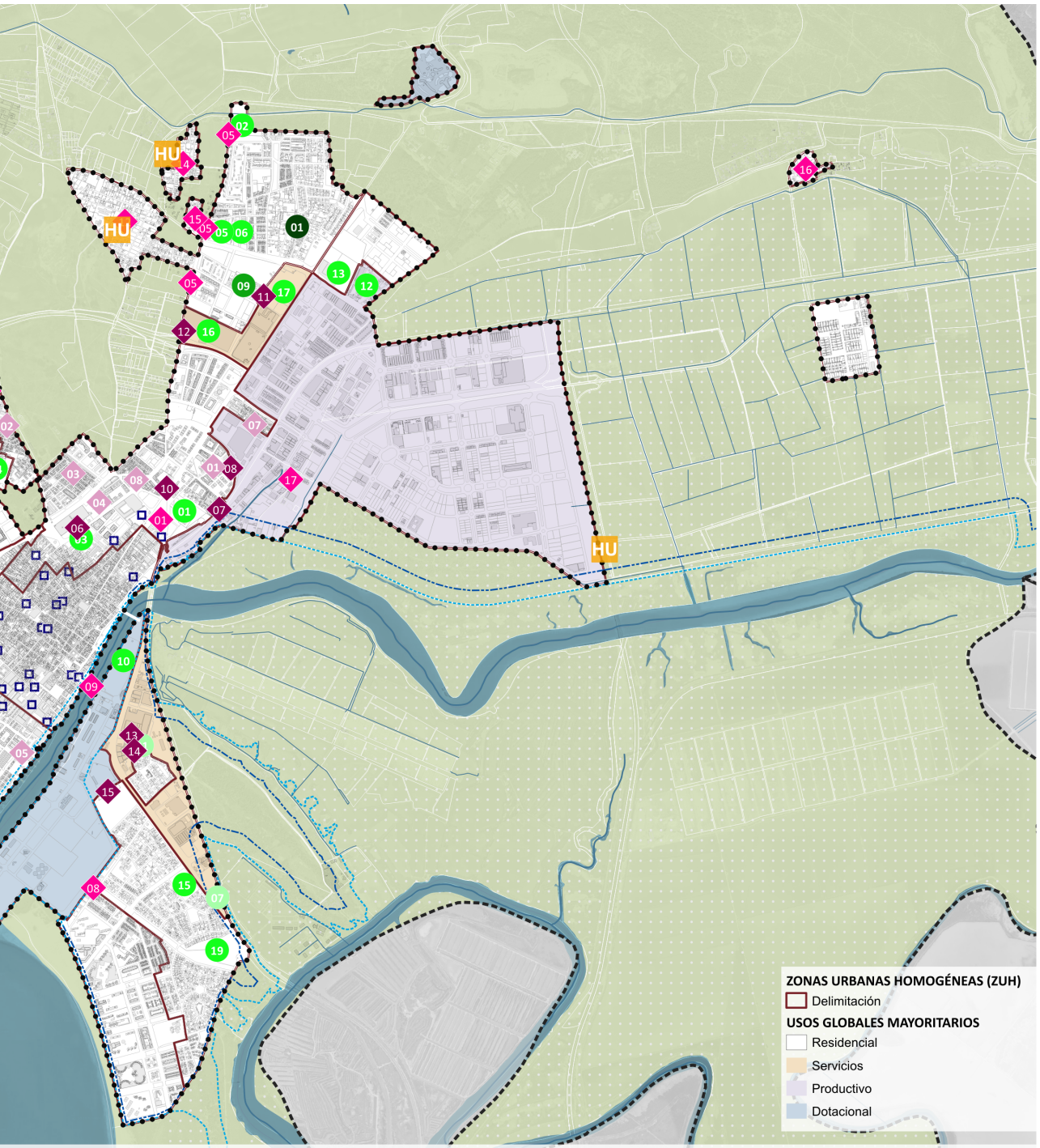
Actuaciones de transformación urbanística de reforma interior (ATU/RI)
- 01. Monasterio de la Victoria
- 02. Casino
- 03. Calle Zarza
- 04. El Caracol
- 05. El Chinarral I
- 06. El Chinarral II
- 07. La Inmaculada UEb
- 08. La China
- 09. Cantarranas I
- 10. Actuación AA-1, del Plan Especial del Puerto de la Bahía de Cádiz
- 11. Entorno estación de servicio las Palmas
- 12. Caño del Molino
- 13. Cañada del Verdugo
- 14. La Puntilla
- 15. Caballo Blanco
- 16. Pryca Oeste
- 17. Pryca Norte
- 18. Ford
- 19. Camping de Valdelagrana

Actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regularización de agrupaciones de edificaciones de origenes irregulares (ATU/RI/RG)
- 01. La Belleza (en transformación)
- 02. Bella Bahía (en transformación)
- 03. Hijuela del Tío Prieto (en transformación)
- 04. Cantarranas II (en transformación)
- 05. Los Almendros
- 06. Valdeazahares
- 07. Las Banderas
- 08. El Carmen II
- 09. Puerto Bajo
- 10. Cantarranas III
- 11. La Cerería

Actuaciones de transformación urbanística de regularización transitorias de agrupaciones origenes irregulares (ATU/RI/RG/T)
- 01. La Valenciana

Actuaciones de compleción que precisan de asistemáticamente (AU/CTU)
- 01. Reconfiguración del viario del entorno del
- 02. Espacio libre en C/ Catalina Santos la Gua
- 03. Carretera de Rota I
- 04. Ampliación Ctra. de Sanlúcar
- 05. Ctra. del Juncal
- 06. Nuevo enlace C/Popa-Antigua carretera d
- 07. Nuevo enlace camino de la Bermeja-Antig
- 08. Avda. de Cádiz
- 09. Nuevo puente de San Alejandro
- 10. Actuaciones ligadas al nuevo puente colga
- 11. Arenas Cárdenas (1)

Esquema de las actuaciones urbanísticas y de transformación en el suelo urbano.



12. La Caridad (2)
13. Los Romanos
14. Rompeserones (2)
15. Serones (2)
16. Vega de los Pérez (2)
17. Salinas de San José Bajo (1)
18. Reurbanización viario en C/ de la Corchuela

(1) Se podría considerar en el documento completo como ATU/RI transitoria
(2) Se podría considerar en el documento completo como ATU/RI

Actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano (AU/MCSU)

01. Barriada del Tejar-Sericícola
02. Sudamérica
03. Los Frailes
04. Virgen de los Milagros
05. Barriada de la Playa
06. Creville
07. Los Madrileños
08. Cante de los Puertos
09. Barrio de los toreros

Actuaciones urbanísticas dirigidas a la adquisición de sistemas no adscritos a actuaciones de transformación (AU/AS)

01. Espacio libre C/ La Mora
02. Parque del Litoral 01
03. Parque del Litoral 02
04. Conexión C/ Javier Merello-Azucena
05. Equipamiento Avda. La Libertad
06. Ampliación Parque del Cementerio
07. Conexión Ronda Ferrocarril-entorno Monasterio De La Victoria-1
08. Conexión Ronda Ferrocarril-entorno Monasterio De La Victoria-2
09. Área dotacional Cantarranas
10. Espacio libre C/ Granja San Javier
11. Conexión A-491 con nueva ronda periurbana tramo2
12. Ampliación nudo Camino del Juncal
13. Viario C/ Sarmiento
14. Espacio libre en C/Cepa. Las Viñas
15. El Cuvillo
16. Prolongación calle Mar Báltico

Actuaciones que se mantienen propuestas por el PEPRICHyE

reforma interior de
le edificaciones de

gestión a ejecutar

Monasterio de la Victoria
achi

e Rota
ua carretera de Rota

ante transbordador

propuesta en expediente de Modificación del PGOU 1992 tramitado conforme LOUA y que tienen capacidad de acceso a las redes infraestructurales, todo ello conforme a las directrices del capítulo 07 de esta Memoria de Ordenación.

En el resto de los ámbitos preferentes para desarrollar actuaciones de reforma interior, el documento completo del Plan de Ordenación Urbana se limitará a establecer los criterios para su delimitación y la orientación de la ordenación detallada que debe seguir el Plan de Reforma Interior (PRI); estas otras áreas de reforma interior precisarán para su definición, acreditación viabilidad y programación de un procedimiento de propuesta delimitación previa y la posterior aprobación del PRI.

6.2.3. Criterios para la ordenación detallada de las ATU identificadas por el POU.

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 79 del RGLISTA, la ordenación detallada de las Actuaciones de Transformación Urbanística deberá:

a) **Promover una ocupación racional y eficiente del suelo, implantando un modelo de ordenación de ciudad compacta.**

Ello supone en nuestro caso una decidida apuesta por la implantación de la tipología de vivienda colectiva o plurifamiliar frente al monocultivo de la vivienda unifamiliar que caracteriza muchas zonas del municipio, y que limita el despliegue del modelo de ciudad compacta consiguiendo con ello incidir en un menor consumo de un recurso finito como es el suelo.

b) **Se favorecerá la integración de usos compatibles con el residencial en el medio urbano para conseguir el objetivo de diversidad funcional y de usos,** y reduciendo la distancia entre los espacios libres, zonas verdes y equipamientos comunitarios y el resto de los usos propuestos, para desarrollar patrones de proximidad que permitan un mayor número de desplazamientos a pie.

c) **De conformidad con los artículos 3 y 4 de la Ley, con el objetivo de conseguir la eficiencia energética, el aprovechamiento de recursos renovables y la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero,** la ordenación de las actuaciones favorecerá:

- La mejora de la envolvente de las edificaciones en actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana.
- El diseño y orientación adecuados de la trama urbana para obtener los beneficios de factores naturales como el soleamiento o el régimen de vientos.
- La instalación de fuentes de generación de energías renovables, tanto en el espacio libre de edificación como en la envolvente de ésta, con independencia del uso al que se destinan y su titularidad pública o privada.

d) **Se deberán reservar las dotaciones locales para equipamientos comunitarios básicos y para espacios libres y zonas verdes** que se demanden en base al incremento de población, teniendo en cuenta el nivel dotacional objetivo de la zona donde se ubica y los deberes que para dichas actuaciones se establecen en el artículo 49 del RGLISTA.

Las actuaciones de transformación en los Asentamiento que provienen de agrupaciones de edificaciones irregulares con capacidad de integración en malla urbana se ajustarán específicamente a las estrategias y directrices definidas en el apartado 07.4 del Capítulo 7 de esta Memoria de Ordenación.

AO. 7

SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA EVOLUCIÓN DEL MODELO DE ORDENACIÓN. DIRECTRICES GENERALES.

7.1. DIRECTRICES PARA LA CULMINACIÓN DE ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN CON EJECUCIÓN INICIADA EN EL SUELO URBANO.

En aplicación del requerimiento de desarrollo sostenible y de principio general establecido en el artículo 4.2.c) de la LISTA sobre ocupación sostenible del suelo se asume la estrategia de la preferente culminación de las actuaciones de transformación ya iniciadas en el suelo urbano (ATU-RI.TU) frente a los nuevos desarrollos.

En aplicación de esta estrategia se adopta la Directriz de asegurar la finalización de la urbanización en aquellos ámbitos que tienen la consideración de suelo urbano por encontrarse en la malla urbana, contar con procesos de reparcelación o/y de urbanización aprobados sobre la base de una ordenación detallada que se asume con carácter general, sin perjuicio de ajustes puntuales para la mejora de la misma.

Por tanto, estas actuaciones en proceso de ejecución quedan delimitadas, ordenadas y programadas por este POU.

Estos ámbitos que cuenten con proyecto de urbanización y de reparcelación aprobados cuando su ordenación sea asumida por este Plan de Ordenación Urbana seguirán ejecutándose conforme al régimen de promoción de actuaciones de transformación, considerándose en proceso de ejecución (ATU-ARI.TU).

A tal fin, las normas del POU dispondrán de plazos de finalización del deber de urbanizar en estas actuaciones de transformación ya iniciadas que se reconocen en proceso de ejecución

7.2. DIRECTRICES PARA EL FOMENTO DE LA COMPLECIÓN DE LAS TRAMAS URBANAS EN LOS VACÍOS URBANOS.

De conformidad con el artículo 61.1 de la LISTA y conforme a la directriz establecida en el artículo 79.3 del Reglamento General de la ley, de que el POU debe priorizar las actuaciones destinadas a completar la malla urbana existente, se adopta la estratégica de compleción de las tramas urbanas incompletas con el establecimiento de criterios de ordenación en los vacíos urbanos. En aplicación de esta estrategia, este Plan:

a) Identifica los vacíos urbanos que precisan actuaciones de transformación de reforma interior.

b) Se definirán en el documento completo del POU (en la Ficha de la Zona de suelo urbano en la que se integran) los criterios específicos para el establecimiento de la ordenación

detallada en los vacíos urbanos por parte del Plan de Reforma Interior y, en su caso, delimitando, ordenando y programando directamente por este POU aquellos vacíos cuya ejecución debe priorizarse por representar desarrollos que vienen a responder a necesidades de interés general que precisan satisfacerse en el primer cuatrienio de la programación y presentan facilidades de gestión.

7.3. DIRECTRICES CON RESPECTO A LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN EN EL ÁMBITO DEL CONJUNTO HISTÓRICO Y SU ENTORNO.

De conformidad con el artículo 61.1 de la LISTA, para el fomento de la revitalización de la ciudad existente y la mejora de la ciudad consolidada, por este Plan de Ordenación Urbana se asumen íntegramente las actuaciones de transformación delimitadas, ordenadas y programadas en el ámbito del Conjunto Histórico y su Entorno por el Plan Especial de Protección y Reforma interior de este ámbito aprobado definitivamente (PEPRICHyE) el 28/04/2021, identificando el mismo como Área de planeamiento Incorporado (API).

El citado Plan Especial de Protección y Reforma interior aprobado definitivamente asume las funciones de instrumento de ordenación-protección para el ámbito del Conjunto Histórico de El Puerto de Santa María, y su entorno, estableciendo las determinaciones de los apartados 1 y 2 del artículo 31 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

7.4. ESTRATEGIAS Y DIRECTRICES CON RESPECTO A LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN EN LOS ASENTAMIENTOS QUE PROVIENEN DE AGRUPACIONES DE EDIFICACIONES IRREGULARES CON CAPACIDAD DE INTEGRACIÓN EN MALLA URBANA

Las agrupaciones de edificaciones irregulares en terrenos que conforme al planeamiento general anterior (PGOU 1992 y modificaciones) tuviesen atribuida la clasificación de suelo rústico pero que cuenten con un nivel de consolidación de la edificación superior a 2/3 del espacio apto para ello y que, por localización, tengan capacidad de conexión a las redes infraestructurales y, al tiempo, por su estructura interna y relaciones con los asentamientos colindantes, se integren sin dificultad en la malla urbana, se procede a su incorporación al planeamiento en cumplimiento del mandato establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz respecto a las áreas suburbanizadas y son reconocidos por este Plan de Ordenación Urbana como suelo urbano en aplicación del artículo 13.1.c) de la LISTA y, por aplicación del artículo 176.5 de la LISTA, quedan sometidos al régimen de actuaciones de transformación de reforma interior con las especialidades previstas en el citado artículo 176 y su desarrollo reglamentario.

Para instrumentar adecuadamente esta integración urbanística, el POU adopta las siguientes estrategias:

1º) Procederá a delimitar, ordenar y programar en el documento completo del POU aquellas actuaciones de transformación con fines de compleción de la urbanización y normalización territorial y ambiental correspondientes a aquellas agrupaciones de edificaciones irregulares que han contado con tramitación de innovación del PGMO 1992 para su reconocimiento como suelo urbano que ya incorporaba una propuesta de ordenación detallada y que tienen capacidad de acceso a las redes infraestructurales es inmediata. Todo ello, con la finalidad de que su gestión y ejecución pueda realizarse a corto plazo una vez entre en vigor el POU.

2º) En los demás casos, el POU identifica el ámbito como de necesaria ejecución mediante actuación de transformación, procediendo a delimitar la propuesta de delimitación de actuación de reforma interior con fines de compleción de la urbanización y normalización territorial y

ambientales de la agrupación y procederá a establecer los objetivos y criterios de ordenación particulares para cada una de ellas en las fichas de las Zonas y Subzonas Urbanas Homogéneas del suelo urbano del municipio que se incorporarán en las normas urbanísticas del documento completo del POU.

7.5. DIRECTRICES PARA LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA NO INCORPORADAS AL POU.

1. Con carácter previo a la aprobación de nuevas propuestas de delimitación de actuaciones de reforma o de mejora urbana se debe valorar las superficies de suelo ya incluidas en actuaciones de transformación urbanística delimitadas y ordenadas por este Plan de Ordenación Urbanística, o por otros instrumentos de ordenación detallada aprobados, así como otras propuestas de delimitación ya aprobadas y su grado de desarrollo y ejecución.

2. Las nuevas actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano deberán justificar:

   a) Que los terrenos incluidos en el ámbito propuesto como delimitación de la actuación de transformación constituirán un sector de carácter homogéneo, con capacidad de desarrollar en su interior una ordenación detallada coherente e integrada en el resto de la estructura general y contar con viabilidad de conexión a las redes generales y disponibilidad de recursos hídricos y energéticos para los usos previstos.

   b) Que se ajustan a los criterios de sostenibilidad para la ordenación urbanística que se establecen en la Sección 4ª del Capítulo I del Título IV de Reglamento General de la LISTA.

   c) Que se ajustan a las estrategias específicas de delimitación de Actuaciones de Transformación, así como a los objetivos y criterios de ordenación particulares establecidos para las actuaciones de transformación por las normas urbanísticas por este Plan para cada una de las Zonas y Subzonas Urbanas Homogéneas del suelo urbano del municipio.

   d) En el caso de Áreas de Transformación Urbanística de Mejora Urbana, el cumplimiento del artículo 27 de la LISTA y 47 de su Reglamento General, y en especial que estén debidamente motivadas para el mantenimiento, la mejora, rehabilitación, regeneración y renovación de la ciudad existente, por precisar el ámbito propuesto en relación al entorno en que se ubica: un aumento de edificabilidad, del número de viviendas, un cambio de uso o tipología, un incremento del aprovechamiento, y se precisen, por tanto, nuevas dotaciones públicas, generales o locales, pero no sea necesaria la reforma o renovación de la urbanización.

   e) En el caso de Áreas de Transformación Urbanística de Reforma Interior, el cumplimiento del artículo 29 de la LISTA y 47 de su Reglamento General, y en especial que se trate de vacíos urbanos cuya complexión contribuya al mantenimiento, la mejora, rehabilitación, regeneración y renovación de la ciudad existente.

   f) Su viabilidad social, económica, ambiental y paisajística respecto a otras alternativas posibles en suelo urbano.

3. Como estrategia de evolución del modelo a medio y largo plazo se adoptan los siguientes criterios de priorización para la aprobación de propuestas de delimitación de actuaciones de transformación urbanística:

a) Priorizar aquellos desarrollos que permitan disponer de una densidad de viviendas eficiente y con la intensidad de funciones urbanas que generen la implementación del transporte público o el aprovechamiento de la red ya existente.

b) Priorizar la delimitación de aquellos ámbitos que permitan una mayor generación de reservas dotaciones y de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, asegurando de esta forma que el suelo destinado a un uso residencial esté al servicio de la efectividad del derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

7.6. DIRECTRICES GENERALES PARA LA ORDENACIÓN DETALLADA DE LAS NUEVAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA.

Las Actuaciones de Transformación Urbanística no incorporadas al POU deberán atenerse en su ordenación detalla a las siguientes consideraciones.

1º. Para el diseño del espacio público urbano y el espacio verde urbano.

Además de los criterios de ordenación del espacio público urbano y el espacio verde urbano establecidos en el artículo 80 del Reglamento General de la LISTA, se establecerá la ordenación y diseño del espacio público urbano conforme a las siguientes directrices:

a) En el diseño del planeamiento de desarrollo y en los proyectos de urbanización se fomentará la creación de espacios verdes como elementos centrales de la ordenación del sector o área.

b) El sistema de espacios libres a proyectar definirá una matriz ambiental que reconozca los principales elementos naturales del sector.

c) Es preciso aportar legibilidad formal al espacio urbano proyectado como condición básica para su apropiación por parte de la población.

d) Conformar una adecuada relación transitiva entre el fragmento y el contexto urbano adyacente. Para ello, se preverán parques de contacto o bisagra en posiciones de límite o transición entre formas y tejidosde diferente naturaleza.

e) El diseño de la red de espacios libres debe colaborar a fortalecer la accesibilidad no motorizada de los espacios y actividades más significativas en el interior del sector y entre éstos y su contexto, sea urbano o natural.

f) Se utilizarán en los espacios libres especies de arbolado de sombra, que fomente la diversidad de especies, combinando arbolado con agrupaciones de arbustos y plantas herbáceas y vivaces de clima mediterráneo, que mantengan floración durante la mayor parte del año.

g) Se promoverá la calidad, seguridad y accesibilidad universal de los espacios públicos, teniendo en cuenta el criterio de proximidad para su localización.

h) Se procurará el mantenimiento del suelo natural y, en su caso, la utilización de pavimentos de alta reflectancia solar, así como de pavimentos tradicionales en la ciudad histórica.

2º. Para conseguir la diversidad funcional.

La ordenación detallada responderá a los siguientes criterios:

a) Se procurará conseguir una mezcla equilibrada de usos en el sector, de manera que las distancias que los residentes han de recorrer para satisfacer sus necesidades cotidianas sean lo más reducidas posible. Por ello, la ordenación detalla del sector debe lograr una adecuada combinación espacial de edificios residenciales, establecimientos destinados a albergar actividades laborales y equipamientos educativos y de ocio.

b) La complejidad funcional del espacio urbano residencial empieza en el espacio construido, por ello, se ha promover que las unidades proyectuales del sector ofrezcan una adecuada mezcla de tipologías residenciales y diversidad funcional.

c) El atributo de la diversidad funcional se ha de manifestar en todos sus elementos y niveles: en los usos y actividades, en los tipos de viviendas, en las manzanas y las arquitecturas, en los equipamientos y servicios públicos, en la definición y tipología de la red de calles y en facilitar la diversidad de la composición social de sus residentes.

d) Al objeto de asegurar la efectividad de la diversidad funcional en el espacio urbano, se recomienda que el comercio y los servicios de proximidad ocupen, al menos, 41% de las plantas bajas en los ámbitos con densidades superiores a 30 vivienda/hectárea.

3º. Para asegurar una adecuada dotación de equipamientos de proximidad en el establecimiento de la ordenación detallada.

Además de los criterios de ordenación de las dotaciones establecidos en el artículo 81 del Reglamento General de la LISTA, se establecerá la ordenación conforme a las siguientes directrices:

a) La diversidad en los equipamientos debe dar cobertura a las necesidades de los ciudadanos. Los destinos específicos de los equipamientos atenderán al conjunto de necesidades de la población del asentamiento residencial (enseñanza, sanidad, cultura, deportes, atención social, administración y seguridad), con especial atención a los indicadores referentes a seguridad, género y edad.

b) Las necesidades de equipamientos y servicios públicos atenderán a las demandas generadas por los nuevos residentes del barrio residencial y, al tiempo, contribuirán a resolver los déficits que pudieran existir en el entorno urbano consolidado.

c) Se recomienda que la localización de los suelos destinados a equipamiento procurará garantizar los criterios de intensidad, complejidad y distribución equilibrada. Se evitará la concentración de toda la oferta dotacional del asentamiento residencial en una sola manzana/parcela.

d) Para los equipamientos referenciales (centros culturales, centros cívicos, etc.) se promoverán posiciones centrales vinculadas con espacios públicos significativos y simbólicos.

e) Para los equipamientos de gran consumo de suelo (docentes y deportivos, principalmente) se recomiende adoptar localizaciones en la periferia del asentamiento, al objeto de evitar la creación de vacíos de actividad u obturaciones en el tejido residencial.

f) La localización de los equipamientos de vecindad (guarderías, centros comunitarios, pistas deportivas, centros de día para mayores, etc.) se producirá en posiciones próximas a las unidades residenciales.

4º. Para la puesta en valor del patrimonio histórico.

La ordenación detallada responderá a los siguientes criterios:

a) Fomentar la visibilidad y uso estratégico de los elementos catalogados, protegidos o con valores naturales y culturales como elementos de identidad del ámbito.

b) A tal fin, se promoverá la preservación y puesta en valor del patrimonio histórico, así como de su entorno, y de los valores paisajísticos, priorizando la implantación de usos compatibles con su régimen de protección y los valores a preservar

5º. Para asegurar una ordenación detallada que favorezca el aprovechamiento de recursos renovables y la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

La ordenación urbanística detallada favorecerá:

a) El diseño y orientación adecuados de la trama urbana para obtener los beneficios de factores naturales como el soleamiento o el régimen de vientos.

b) La instalación de fuentes de generación de energías renovables, tanto en el espacio libre de edificación como en la envolvente de ésta, con independencia del uso al que se destinan y su titularidad pública o privada. En todo caso, en las Normas del documento completo del POU se asegurará la integración paisajística de las instalaciones de energía renovable tanto en el espacio libre de edificación como en la envolvente de ésta.

c) Con carácter general, todos los elementos del espacio público urbano deberán disponer de arbolado en proporción suficiente y como mínimo el estándar fijado como indicador en el documento completo del POU que, deberá respetar, en todo caso, el establecido en el artículo 82.6.c) del RGLISTA.

d) Promover el diseño de los espacios públicos de bajo coste de mantenimiento, dando prioridad al uso de flora local e implantando estrategias de ahorro en materia de riego y mantenimiento.

e) La ordenación detallada debe asegurar que los proyectos de urbanización gestionen las aguas pluviales y disponer técnicas y sistemas urbanos de drenaje sostenible que favorezcan la permeabilidad y la infiltración en el terreno, tanto enlas calles como en los espacios libres del ámbito de la actuación.

6º. Para la integración de la perspectiva de género y de colectivos desfavorecidos.

a) La ordenación detallada ha de contribuir al desarrollo de los objetivos de igualdad entre hombres y mujeres, así como entre los diversos grupos sociales, por este motivo

tendrán que incorporar en su memoria de ordenación una evaluación de impacto desde la perspectiva de género que justifiquen que tienen en cuenta la aplicación de criterios sociales en la propuesta de ordenación detallada que formulan. El POU sin llegar a establecer una evaluación de impacto de género establecerá directrices para integrar la perspectiva de género en los instrumentos de ordenación detallada; evidentemente como el resto de directrices su cumplimiento deberá quedar acreditado en la Memoria de Ordenación del PRI o Estudio de Ordenación.

b) La ordenación detallada tendrá que cumplir las siguientes determinaciones:

- Los espacios libres públicos que se creen tendrán que ser de calidad, seguros e inclusivos.

- La dotación de equipamientos públicos tendrá que cumplir con las necesidades de la unidad funcional o barrio en la que se inserte el ámbito.

- Se priorizará la definición de equipamientos multifuncionales de barrio.

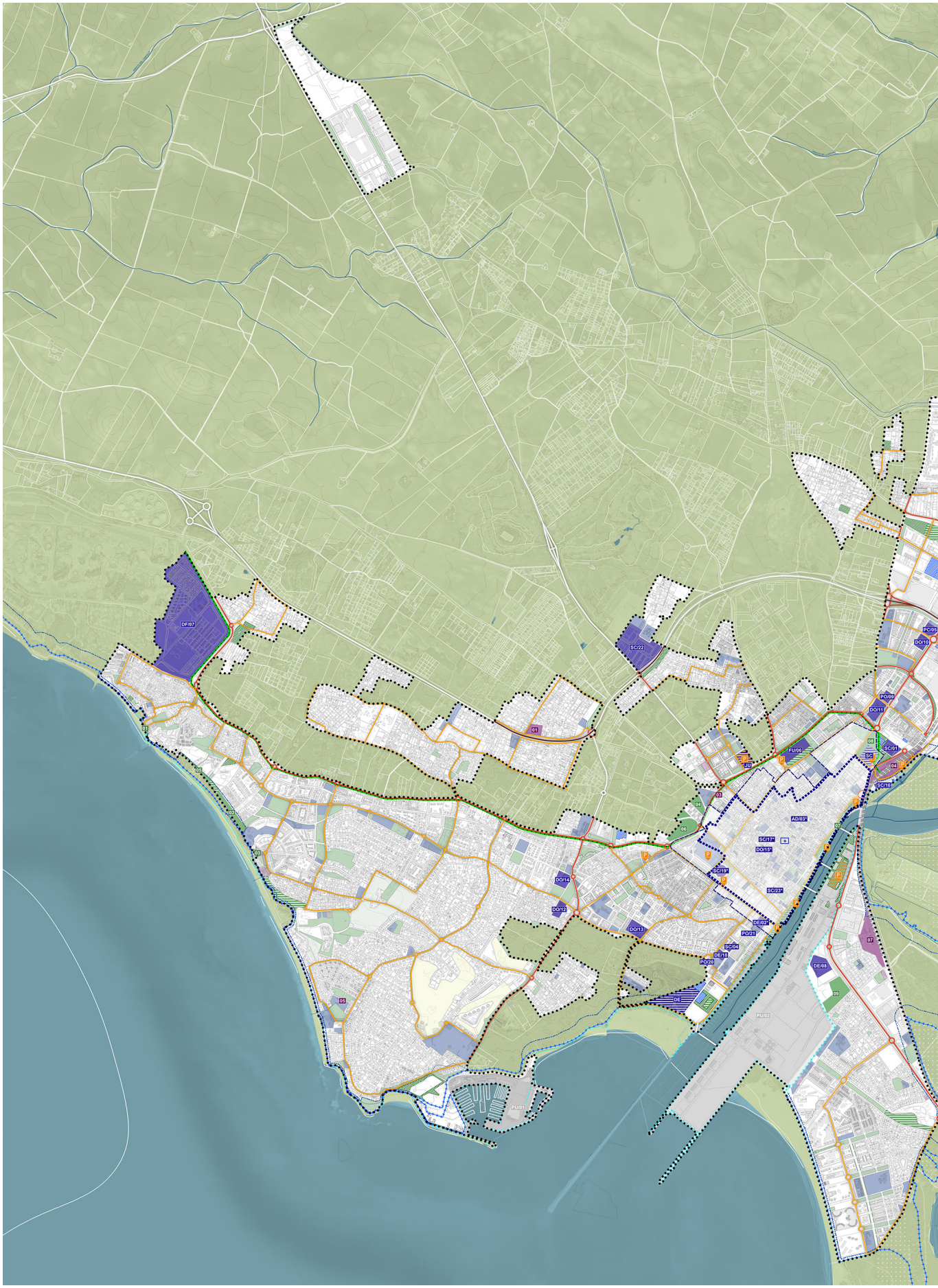
- Asegurará una diversidad de tamaños y tipologías de viviendas para adaptarse a las diferentes necesidades de la población.

7º. Para garantizar una proporción suficiente de vivienda protegida

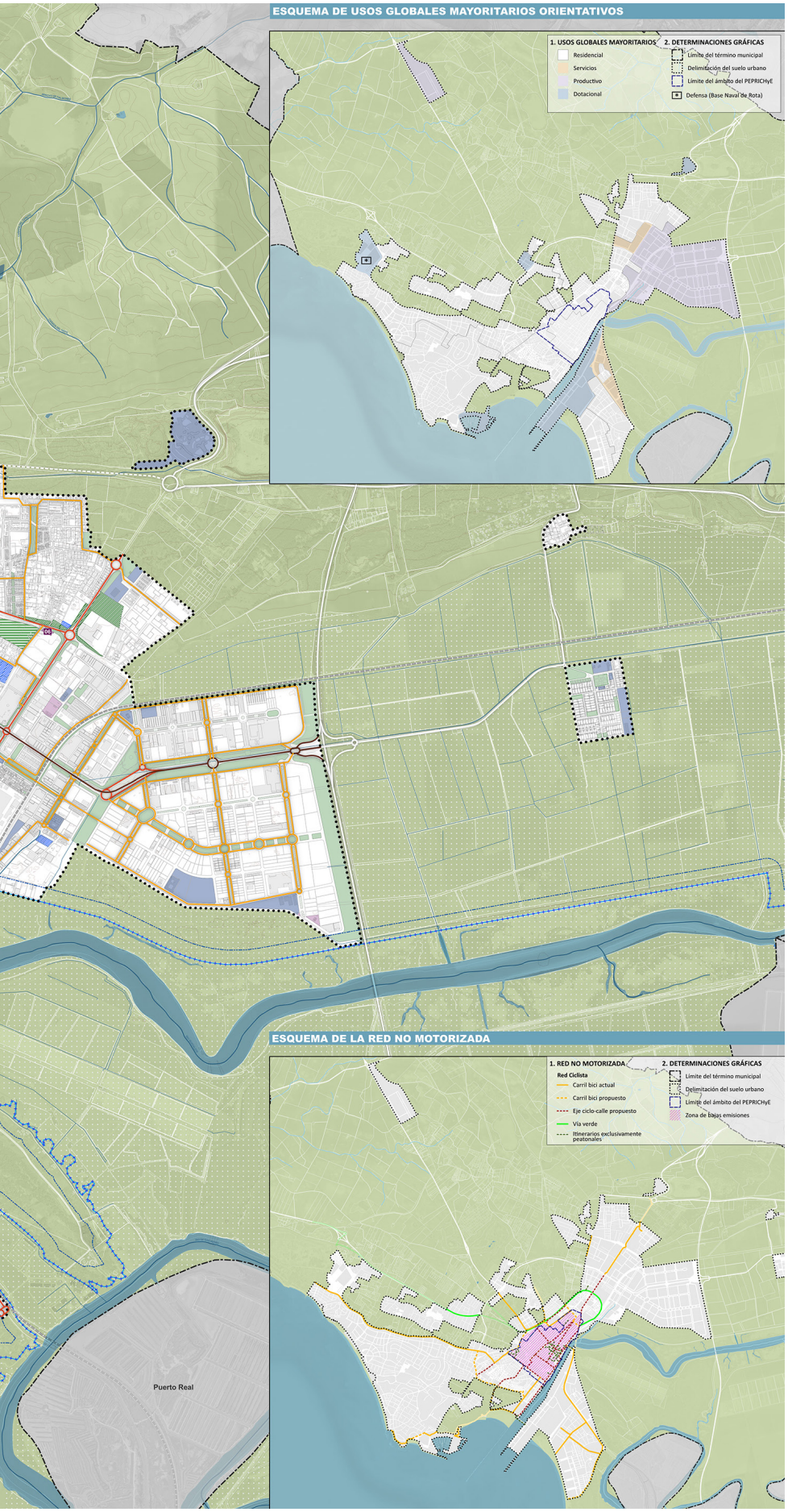
a) La existencia, en proporción suficiente, de vivienda asequible en la ciudad es una condición imprescindible para evitar la exclusión social y asegurar el equilibrio. En consecuencia, se establece como directriz que en los ámbitos de las actuaciones de reforma interior se adopte como objetivo alcanzar el treinta por ciento de la edificabilidad residencial para su destino a vivienda protegida y, en todo caso, un mínimo del veinte por ciento. No obstante, en el documento completo del POU, se podrá adoptar, un porcentaje mayor en aquellas actuaciones dirigidas a la renovación de tramas obsoletas o en las que se incorporen terrenos integrantes de patrimonios públicos de suelo.

Si se establecieran actuaciones concretas que tengan una densidad inferior a 15 viviendas por hectárea y que, además, por su tipología no se consideren aptas para la construcción de este tipo de viviendas, se podrá eximir total o parcialmente de esta obligación, que deberá ser compensada con mayores cesiones de equipamientos, para su destino a alojamientos dotacionales o mayores reservas de espacios libres.

b) En las actuaciones de transformación de mejora urbana con uso residencial, se impulsará la inclusión de una reserva destinada a vivienda protegida, con el objetivo de alcanzar, al menos, el 15% de la nueva edificabilidad residencial que se proponga (salvo en ámbitos que por inadecuación de la tipología o reducidas dimensiones no sea oportuno establecer la reserva). El documento del POU es consciente que ni el TRLSRU 2015 ni la LISTA han establecido la obligación de reservar un porcentaje de vivienda protegida para las actuaciones de mejora urbana (de dotación en términos TRLSRU). Por ello, con carácter general no se dispondrá reserva de vivienda en las citadas actuaciones de mejor urbana. No obstante, nada impide que aquellas actuaciones de mejora urbana con usos residenciales en las que se deriva una alta rentabilidad y configuren tipologías adecuada para el establecimiento del régimen de VPO, pueda disponerse esa reserva, en especial cuando las actuaciones se propongan en terrenos del Patrimonio Público de Suelo.



Plano del Avance de modelo de ordenación del POU: usos globales, estructura y dotaciones.



1. SUELO URBANO

Delimitación del suelo urbano propuesta

2. RESERVAS DOTACIONALES

I. SISTEMAS GENERALES

A. MOVILIDAD

a. RED VIARIA: JERARQUÍA VIARIA

· Red existente

Viario territorial
Viario urbano primer nivel
Viario urbano distribuidor
Red viaria principal existente fuera del ámbito del POU

· Red propuesta

Viario territorial
Viario urbano primer nivel
Viario urbano distribuidor
Red propuesta fuera del ámbito del POU

b. RED FERROVIARIA

Red ferroviaria
Tranvía

Aparcamientos disuasorios

B. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS (SGEC)

Existentes

01 Área dotacional Monasterio de la Victoria
02* Áreas deportivas piscinas
03* Ayuntamiento
04 Biblioteca Municipal
05 Bomberos
06 Cementerio
07 Defensa Nacional base de Rota
08 Estadio José del Cuvillo
09 Guardia civil
10 IES Antonio de la Torre
11 IES José Luis de Tejada
12 IES la Arboleda
13 IES Mar de Cádiz
14 IES Pintor Juan Lara
15* IES San Antonio
16 Imucona
17* Museo Municipal
18 Pabellón deportivo
19* Plaza de toros
20 Policía municipal y protección civil
21 Policía nacional
22 Recinto ferial
23* Teatro municipal Pedro Muñoz Seca

* Integrado en el ámbito del PEPRICHyE

Propuestos

· Usos:

AD Administrativo
DE Deportivo
DF Defensa
DO Docente
FU Funerario
PC Protección Civil
PO Policía
SC Sociocultural

C. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (SGEL)

Existentes

01 Parque del litoral
02 Parque del litoral
03 Parque del litoral
04 Pinaleta del Pilar
05 Pinar del litoral
06 Pinar del Oasis
07 Parque Calderón
08 Parque de la Victoria
09 Pinaleta del Cuvillo

Propuestos

D. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS TÉCNICOS (SGI

Existentes

01 Subestación platero
03 Telefónica
04 Estación Renfe
05 EBAR
06 Subestación eléctrica
07 Instalaciones ferroviarias

Propuestos

E. SISTEMA GENERAL PORTUARIO (SGPU)

Existentes

01 Puerto Sherry
02 Puerto Comercial de El Puerto de Santa María

II. SISTEMAS LOCALES ESTRUCTURANTES COMPLEMENTARIOS

· Sistemas existentes:

Equipamientos Comunitarios (SLEC)
Espacios Libres y Zonas Verdes (SLEL)
Infraestructuras y Servicios Técnicos (SLIF)
Movilidad (SLMOV)

· Sistemas propuestos:

Equipamientos Comunitarios (SLEC)
Espacios Libres y Zonas Verdes (SLEL)
Infraestructuras y Servicios Técnicos (SLIF)
Movilidad (SLMOV)

8º. Para procurara una movilidad sostenible.

La ordenación detallada responderá a los siguientes criterios:

a) La red de calles a proyectar debe garantizar una correcta articulación con las áreas urbanas adyacentes, promoviendo la continuidad de los elementos de urbanización primarios como garantía de compacidad urbana y legibilidad del espacio público. A tal fin, se analizará el sistema de movilidad del entorno donde se ubica el ámbito para definir la conectividad y accesibilidad de la red de peatones, de bicicletas, de transporte público y de vehículos privados.

b) En materia de movilidad, el objetivo que se persigue es garantizar una accesibilidad universal, de calidad y segura, otorgando protagonismo a las redes -continuas y articuladas-de recorrido peatonal y la integración de los carriles bici. Para ello, resulta imprescindiblela territorialización del principio organizativo de la supermanzana.

c) La red peatonal (accesible, segura y de calidad) debe constituirse en uno de los elementos estructuradores del ámbito. Para fomentar los desplazamientos peatonales se prestará especial atención al diseño de los elementos definitorios del sistema de movilidad que se destine al peatón y al transporte no motorizado, generando recorridos confortables desde el punto de vista del paisaje, del confort acústico, térmico y de la seguridad.

d) Se definirán calles de baja intensidad para los vehículos motorizados en el entorno de los espacios libres públicos y equipamientos.

e) Se establecerán medidas para asegurar la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.

9º. Para la equidistribución de cargas y beneficios.

a) Las actuaciones de transformación urbanística se desarrollarán, siempre que sea posible, en un régimen de equitativa distribución de beneficios y cargas. Cuando no resulte posible, la ejecución se realizará en régimen de justa distribución de beneficios y cargas o, cuando proceda, de distribución de los costes derivados de la ejecución y de los beneficios imputables a la misma, entre todos los afectados.

b) Cuando se prevea la ejecución sistemática de las actuaciones de transformación urbanística, el instrumento que las ordene establecerá un área de reparto, conformada por los terrenos del ámbito de ordenación y de los sistemas generales adscritos al mismo, que constituirá el ámbito de referencia para la equitativa distribución de cargas y beneficios.

c) El documento completo del POU establecerá criterios concretos para el cálculo de los aprovechamientos en función de los usos, posición y costes de urbanización de las actuaciones de transformación que puedan proponerse.

d) Se tendrán en consideración las determinaciones establecidas en los artículos 54 y 55 del Reglamento General de la LISTA

AO.8/

DEFINICIÓN DE LA MALLA URBANA. COMPONENTES.

Según establece el artículo 78 del RGLISTA, los planes de ordenación urbana deberán establecer la definición completa de la malla urbana**, que comprende entre otras** determinaciones, el trazado y las características de la red viaria, con distinción de la peatonal, ciclista y la destinada al tráfico motorizado, incluidas las relativas a los aparcamientos, definiéndose las alineaciones y las rasantes, así como la localización de las parcelas destinadas, en su caso, a movilidad, infraestructuras y servicios técnicos; la descripción de las características y los trazados de las redes de infraestructuras y servicios técnicos; la delimitación del resto del parcelario, con la definición de los usos pormenorizados y las condiciones de edificación por parcela, bien directamente o por remisión a las correspondientes zonas de ordenanzas de edificación.

El presente documento de Avance de POU se tramita de manera conjunta a la tramitación del Plan General de Ordenación Municipal, que deberá ser el que establezca las directrices para la planificación en materia de movilidad sostenible reguladas en el artículo 76 del RGLISTA sobre la planificación estratégica de la evolución del modelo general de ordenación.

No obstante, en base a las estrategias definidas y el resto de los criterios dispuestos, por el Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que se ha expuesto a información pública y teniendo presente las atribuciones del Avance del POU (artículo 101 del RGLISTA), se formulan criterios y propuestas generales para la ordenación del POU en relación con la definición completa de la malla viaria urbana.

8.1. RED VIARIA. JERAQUIZACIÓN Y PROPUESTAS PARA TRANSITAR HACIA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

8.1.1. La clasificación funcional propuesta para la malla viaria urbana.

Esta propuesta implica asignar a cada tipo de calle una función clara dentro del sistema de movilidad. Esta clasificación funcional es una herramienta clave para garantizar que cada tramo viario cumpla de manera óptima con su papel en la red urbana, lo que contribuye a mejorar la eficiencia del tráfico, reducir la congestión y promover un entorno urbano más seguro y amigable para todos los usuarios, incluidos los peatones y ciclistas.

La jerarquización y especialización del sistema viario en El Puerto de Santa María tiene como objetivo principal mejorar la gestión del tráfico y la movilidad en la ciudad, haciéndola más eficiente y sostenible. Este enfoque permite una mejor adaptación del viario a las necesidades de los diferentes usuarios, desde conductores hasta peatones, y fomenta un uso más racional del espacio urbano.

- **Reducción de la congestión**: Al asignar funciones específicas a cada tipo de vía, se mejora la distribución del tráfico, lo que reduce la congestión en las áreas más transitadas y facilita una circulación más fluida.

- **Fomento de la movilidad sostenible**: La clasificación funcional promueve el uso de modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, el ciclismo y el caminar, especialmente en áreas centrales y residenciales.

- **Mejora de la calidad del Espacio Urbano**: La adecuación del viario a sus funciones específicas contribuye a crear un entorno urbano más seguro y agradable, con espacios públicos que invitan a la estancia y la interacción social.

- **Preservación del Patrimonio Histórico**: Al limitar el acceso motorizado en el casco histórico y otras áreas centrales, se protege el patrimonio urbano y se mejora la calidad ambiental de estas zonas.

El sistema viario de El Puerto de Santa María se organiza en varias categorías, cada una con características y funciones específicas que responden a las necesidades de movilidad de la ciudad. Las siguientes:

A. Viario urbano principal.

Este tipo de viario está diseñado para facilitar los viajes de largo recorrido a través de la ciudad. Constituye la columna vertebral del sistema viario, soportando los mayores volúmenes de tráfico y permitiendo velocidades más altas (hasta 50 km/h). Las calles en esta categoría están diseñadas para garantizar la conectividad y fluidez del tráfico, tanto para vehículos privados como para el transporte público. Generalmente, estas vías cuentan con al menos dos carriles por sentido y una infraestructura que asegura la gestión eficiente del tráfico. La red principal incluye arterias clave que conectan diferentes partes de la ciudad y facilitan los desplazamientos entre áreas urbanas y metropolitanas, sin comprometer la movilidad de los peatones.

Este viario precisan adoptar un carácter más urbano y ser equipadas con infraestructuras para la movilidad no motorizada, como ciclovías y senderos peatonales, para evitar el efecto barrera que suelen generar las infraestructuras de alta capacidad. En resumen, la reestructuración de la red viaria principal debe procurar la mejora de la movilidad urbana, reducir la congestión, y crear un entorno más sostenible y mejor integrado con las necesidades de la ciudad.

Propuestas claves:

1. **Diferenciación de las vías**: Es necesario analizar y diferenciar las vías según sus características y funciones específicas dentro del entramado urbano. No todas las vías tienen las mismas cualidades o desempeñan las mismas funciones, por lo que deben ser adaptadas a las necesidades de cada área urbana.

2. **Creación de una Ronda Periurbana**: Se propone la creación de una Ronda Periurbana que conecte desde los polígonos industriales de la Avenida de Madrid hasta las urbanizaciones de la Costa Oeste. Esta ronda actuaría como un anillo alrededor del centro urbano, canalizando el tráfico de paso y facilitando el acceso a los intercambiadores y al viario territorial, mejorando la conectividad norte-sur y este-oeste de la ciudad.

3. **Transformación de las vías principales**: Vías como la Variante Rota-El Puerto y la antigua travesía de la N-IV (Avenida de Europa y Avenida de Madrid) deben ser transformadas para integrarse mejor en el entorno urbano consolidado. Esto incluye la creación de una plataforma reservada para el transporte público, configurada como un Sistema de Alta Capacidad, para desviar el tráfico metropolitano de paso hacia otras vías principales, como la Autovía del Sur.

4. **Mejora de la permeabilidad transversal**: A medida que el crecimiento urbano se consolida hacia el noroeste, la Variante de Rota debe asumir un papel clave en la distribución del tráfico hacia los distintos destinos interiores. Con este objetivo, se plantea reforzar su función como eje estructurante mediante la mejora de sus conexiones con las carreteras de Sanlúcar y Rota, así como con la Ronda del Ferrocarril, a través de la optimización de intersecciones, la jerarquización de accesos y la adecuación de enlaces que faciliten los movimientos transversales. De este modo, se favorece la continuidad de la red viaria y se mejora la accesibilidad entre los distintos sectores urbanos, evitando la sobrecarga de la trama interna.

5. **Planificación de nuevos enlaces**: Se contempla la creación de nuevos enlaces, como un acceso directo a los nuevos desarrollos de La Florida a través de la Ronda Valencia, para evitar la saturación en las rutas actuales y mejorar la conectividad.

B. Viario distribuidor.

El viario distribuidor tiene la función de canalizar el tráfico desde el viario principal hacia los barrios y, de manera inversa, desde los barrios hacia las vías principales. Estas calles son fundamentales para la gestión del tráfico dentro del entramado urbano, ya que su buen funcionamiento ayuda a prevenir la congestión en las vías principales. Dentro de esta categoría, se introducen los “Ejes de Barrio”, un nuevo concepto que busca recuperar la centralidad de los barrios. Estos ejes tienen una doble función: gestionar la distribución del tráfico local y fomentar la movilidad pública, al mismo tiempo que actúan como espacios de encuentro y convivencia en los barrios. Aunque los ejes de barrio son una variante del viario distribuidor, no todas las vías distribuidoras deben asumir esta función; su implementación depende de las características específicas de cada área.

El objetivo debe ser ajustar las funciones y características de las vías según las necesidades específicas de cada ámbito urbano, fomentando una movilidad más sostenible y un entorno urbano más amigable para los peatones. Podemos distinguir:

Viarios Distribuidores Secundarios:

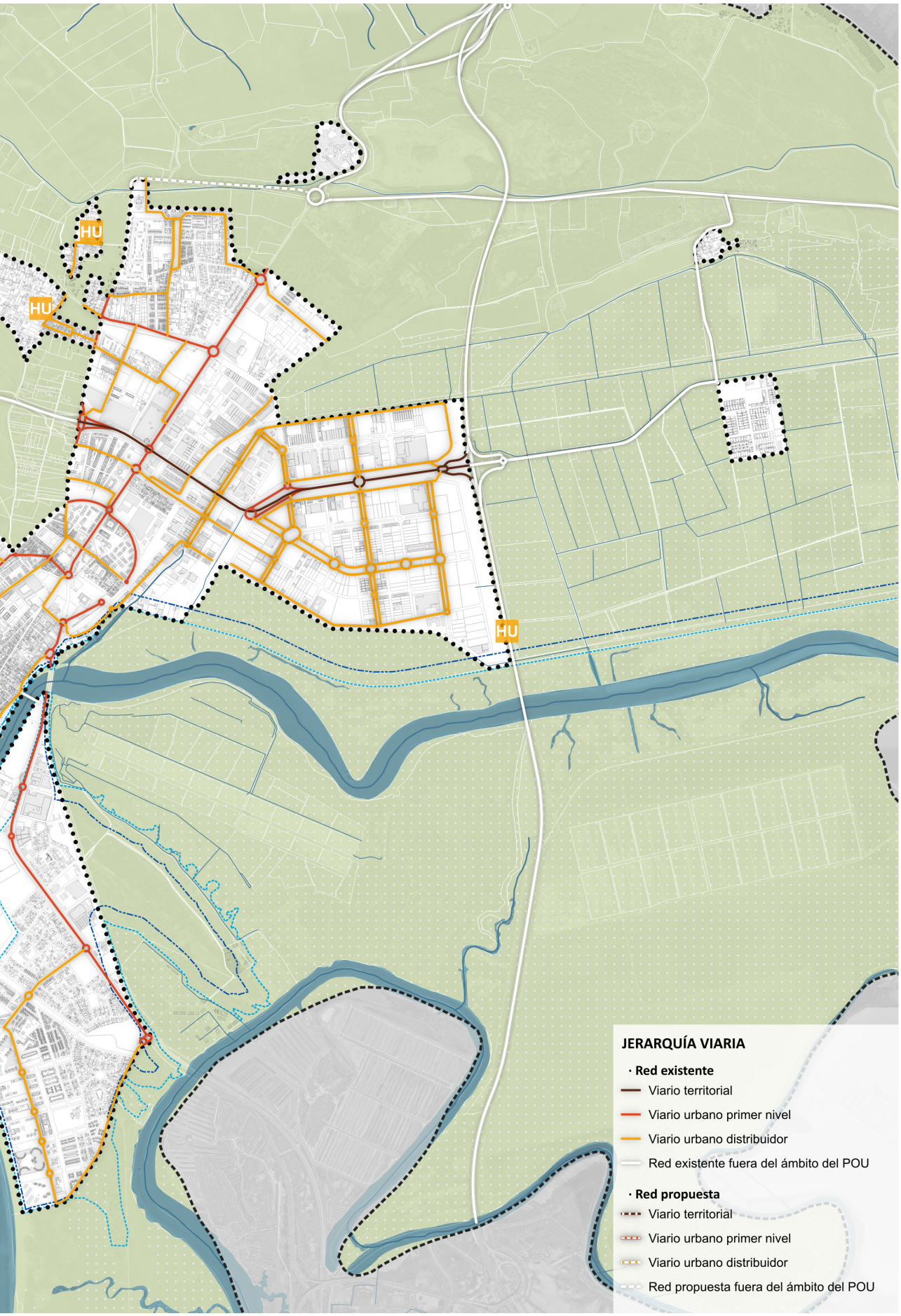
Estos viarios tienen la función de distribuir y canalizar el tráfico desde la Red Urbana Principal hacia los diferentes barrios de la ciudad, tanto los centrales como los periféricos. Históricamente, algunas de estas vías formaban parte de la red principal, pero el crecimiento urbano y los cambios en los patrones de movilidad han hecho necesario reevaluar su papel y jerarquía. Ahora, estas vías deben adecuarse a su nueva función, que es la de servir como conexiones urbanas que facilitan la entrada y salida de la ciudad, sin convertirse en rutas de tránsito pesado.

Un ejemplo notable de este tipo de viario es el eje formado por la Ronda del Ferrocarril, la Avenida de Sanlúcar y la Avenida Fuenterrabía (antigua carretera de Rota). Estas vías actualmente soportan un volumen de tráfico que es incompatible con su función urbana, especialmente en su papel como ronda del Casco Histórico. Debido a la excesiva carga de tráfico, se propone transformar estas vías en vías multimodales, que no solo den cabida al tráfico motorizado, sino que también incluyan infraestructuras para el transporte público, como carriles exclusivos para autobuses o sistemas de transporte de media-alta capacidad.

Además, otras vías de la ciudad que articulan la movilidad entre barrios, como la Avenida Eduardo y Felipe Osborne, el Camino Hijuela del Tío Prieto, el Camino Viejo de Rota, y la Avenida de la Libertad, entre otras, también deben seguir este modelo de reordenación.



Esquema de la red viaria.


HU
HU
HU
JERARQUÍA VIARIA
· Red existente
Viario territorial
Viario urbano primer nivel
Viario urbano distribuidor
Red existente fuera del ámbito del POU
· Red propuesta
Viario territorial
Viario urbano primer nivel
Viario urbano distribuidor
Red propuesta fuera del ámbito del POU

El objetivo es reducir su nivel de tráfico y adecuarlas para que se integren mejor en el entorno urbano, favoreciendo una movilidad más equilibrada y sostenible.

Analizada la incidencia ambiental de la innovación AARV-CO-18-SU-5 Y AARVCO-21-SU-5, en la medida en que afecta a zonas verdes ocupadas por pinares, se proponen ajustes en su trazado, como se puede apreciar en la imagen del esquema de la red viaria, orientados a minimizar dicha afección y, al mismo tiempo, mejorar la movilidad en la zona.

A tal efecto, se plantea la reutilización y mejora del viario existente en las calles Azor y Alcotán, manteniéndose la ejecución de la rotonda únicamente en la intersección de la calle Alcotán con la calle Arenillas, con el fin de reducir la afección sobre la pinaleta existente.

Asimismo, se refuerza el vial público Camino de las Arenillas, que podrá ser objeto de reconfiguración e incorporación de acerado, favoreciendo la implantación de itinerarios ciclistas y peatonales, además de optimizar las condiciones del tráfico rodado existente.

En cuanto al viario correspondiente a la Avenida del Mediterráneo, se ha suprimido su calificación como viario urbano de segundo nivel con función estructurante en materia de movilidad sostenible, remitiéndose su definición al Documento Completo del POU.

Viarios de acceso interior o "Ejes de Barrio":

En lugar de servir como colectoras de tráfico motorizado, estas vías deben convertirse en "Ejes de Barrio", que prioricen la movilidad sostenible y la creación de espacios que fomenten la interacción social y la vida comunitaria. Estas vías son clave para mantener la tranquilidad y seguridad en los barrios, favoreciendo un uso preferente vinculado a la vida local y a los desplazamientos con origen o destino en el propio barrio. Además, facilitan el acceso rápido y directo a los intercambiadores de transporte de primer y segundo orden, promoviendo el uso de modos de transporte más sostenibles. Estas vías también pueden integrarse con áreas de centralidad en los barrios, donde el espacio público y la movilidad sostenible son prioritarios.

Un caso destacado es el del barrio de Crevillet, donde vías como la Avenida del Ejército, la Avenida de la Constitución y el Camino de los Enamorados se localizan en una zona central con alta densidad de comercios. En este contexto, la reordenación funcional que incluye la reducción de la velocidad a 30 km/h y la implementación de medidas que promuevan la coexistencia entre peatones y vehículos se considera adecuada para aquellos tramos donde estas condiciones resulten más apropiadas. De este modo, se contribuye a generar un entorno más seguro y agradable para residentes y visitantes, ajustado a las características específicas de cada vía.

Otras calles que sirven como accesos alternativos a las áreas centrales de la ciudad, como el Camino de las Arenillas o la Avenida de la Diputación, también requieren una transformación similar. En particular, la Avenida de la Diputación deberá reducir significativamente su nivel de tráfico una vez que la Ronda del Ferrocarril y la nueva vía que rodea la Barriada de los Madrileños hasta la estación de tren estén en servicio. Esta reordenación permitirá que estas vías adopten un carácter más urbano y favorezcan la movilidad no motorizada, mejorando la calidad del espacio urbano.

Una particularidad del viario de acceso lo son los de acceso al Centro y al Conjunto Histórico**.** Estas vías están diseñadas para limitar el acceso de vehículos motorizados no residentes, implementando circuitos disuasorios que desvían el tráfico de paso hacia aparcamientos e intercambiadores situados en los límites de estas zonas. El objetivo es proteger las áreas centrales, especialmente aquellas con valor histórico, reduciendo la presión del tráfico motorizado y fomentando un ambiente más adecuado para peatones y actividades urbanas.

Estas vías juegan un papel crucial en la preservación del patrimonio urbano y en la promoción de un entorno más habitable en el corazón de la ciudad.

C. Viario local.

El viario local se caracteriza por priorizar a los peatones y restringir la presencia de vehículos motorizados. Estas calles están diseñadas para servir a las necesidades diarias de los residentes, incluyendo el acceso a viviendas, comercios y servicios. En comparación con las vías principales y distribuidoras, el tráfico en el viario local es significativamente menor, y las velocidades están estrictamente limitadas a 30 km/h, reduciéndose a 20 km/h en zonas semipeatonales o interiores de los barrios. Además, estas calles suelen incluir la mayoría de los aparcamientos para residentes y las áreas destinadas a la carga y descarga, integrando servicios esenciales con un entorno seguro y accesible para los peatones. Asimismo, se podrá contemplar la ocupación puntual de parte del espacio anteriormente destinado al viario, especialmente plazas de estacionamiento, para la instalación de terrazas vinculadas a la actividad comercial, siempre que se garantice la accesibilidad y la seguridad de los usuarios. El viario local es crucial para la vida diaria en los barrios, proporcionando un espacio seguro y tranquilo que favorece la convivencia y la calidad de vida.

El diseño de las calles locales debe facilitar la coexistencia entre el tráfico motorizado, peatones y ciclistas. Para ello, se propone la implementación de bandas únicas de circulación, que reducen el espacio disponible para vehículos y crean un ambiente más seguro para los usuarios no motorizados. Además, se fomenta el uso de plataformas a un único nivel, lo que mejora la accesibilidad y elimina barreras entre las aceras y la calzada. Imprescindible introducir mobiliario urbano, como bancos y farolas, junto con arbolado, que no solo embellecen las calles, sino que también contribuye a la creación de un entorno más habitable. Estos elementos urbanos son clave para fomentar la estancia y el disfrute de los espacios públicos por parte de los residentes.

La reorganización del viario local en El Puerto de Santa María es una parte esencial del esfuerzo por crear una ciudad más habitable, segura y orientada a las personas. Al limitar la velocidad y la intensidad del tráfico, y al rediseñar las calles para favorecer la interacción social y la movilidad no motorizada, se busca recuperar y potenciar el carácter residencial y comunitario de las áreas urbanas. En zonas específicas como Crevillet y el Conjunto Histórico estas medidas son aún más cruciales para preservar el carácter y la funcionalidad de estos espacios, asegurando que se mantengan como lugares vibrantes y sostenibles dentro del tejido urbano de la ciudad.

8.1.2. Propuesta básicas para transitar hacia una movilidad urbana sostenible.

La propuesta que se realiza se basa en los criterios y objetivos específicos quese relaciona a continuación, todos ellos anclados en la estrategia común europea de favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores.

1. Prever medidas de integración de la movilidad sostenible en las políticas urbanísticas a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

2. Coadyuvar a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones conforme a la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, impactando directamente en la planificación y regulación urbana

3. Mejorar la calidad del espacio público, liberando áreas para el uso ciudadano en lugar de tráfico, lo cual es fundamental para el diseño urbano y la calidad de vida.

4. Proponer un enfoque global de movilidad, con un planteamiento que considere las características propias de cada zona.

5. Ordenar la red principal del viario en función de los diferentes modos de transporte,

6. Fomentar la intermodalidad, definiendo una red de aparcamientos disuasorios y procurando articular los diferentes modos de transporte para lograr un sistema urbano eficiente.

7. Diseñar itinerarios cómodos, inclusivos y accesibles que promuevan la movilidad no motorizada y la accesibilidad universal, incluyendo personas con movilidad reducida.

8. Utilizar la oferta de estacionamiento como herramienta para promover modos de transporte más sostenibles y reducir la dependencia del automóvil privado.

9. Asegurar una logística ágil y ordenada que soporte la actividad económica sin comprometer la calidad urbana.

10. Reducir la congestión y mejorar la seguridad en las vías urbanas

11. Mejorar el transporte colectivo público y reducir la dependencia del vehículo automóvil privado.

A. Red de itinerarios y espacios peatonales.

El desarrollo de esta Red de Itinerarios y Espacios Peatonales tiene como objetivos principales:

- **Mejorar la accesibilidad** en toda la ciudad, asegurando que los peatones puedan moverse de manera segura y eficiente entre los diferentes barrios, centros de actividad y servicios esenciales.

- **Fomentar una movilidad sostenible** y reducir la dependencia del automóvil, promoviendo el uso del transporte a pie y la integración con otros modos de transporte sostenible.

- **Reforzar la seguridad vial**, especialmente en las áreas históricas y centrales, donde el tráfico peatonal es denso y la preservación del patrimonio urbano es crucial.

- **Promover la intermodalidad**, facilitando conexiones directas entre los itinerarios peatonales y otros modos de transporte, mejorando la eficiencia de la red de movilidad en su conjunto.

Siguiendo la estructura jerárquica establecida en el PEPRICHYE para el Conjunto Histórico y Entorno el Avance del PMUS unifica la clasificación de los itinerarios peatonales, en las siguientes áreas de actuación:

a) Centro Urbano y Conjunto Histórico.

- Red exclusivamente peatonal. Esta categoría incluye aquellos itinerarios situados en el centro urbano y el conjunto histórico que están destinados exclusivamente al tránsito de peatones. En estas áreas, se prohíbe la circulación y el estacionamiento de vehículos de cualquier tipo, ya sea motorizados o manuales, con el objetivo

de preservar el carácter histórico y mejorar la experiencia peatonal. Según el PEPRICHYE, los viales exclusivamente peatonales serían los siguientes:

- Calle Guadalete.
- Calle Jesús de los Milagros. Tramo: Calle Palacios y Plaza de la Herrería.
- Calle Misericordia. Tramo: Calle Palacios y Plaza de la Herrería.
- Calle Pedro Muñoz Seca. Tramo: Calle Palacios y Plaza de Isaac Peral.
- Calle Luna. Tramo: Calle Ribera del Marisco y Calle Placilla.
- Calle Ricardo Alcón Tramo: Calles Pedro Muñoz Seca y Misericordia.
- Calle Ganado. Tramo: Calles Pedro Muñoz Seca y Virgen de los Milagros.
- Plaza de la Herrerías.
- Plaza de la Cárcel.
- Calle Curva.

• Red preferentemente peatonal. Aquí se incluyen aquellos itinerarios donde se permite tanto el tránsito peatonal como vehicular, pero con restricciones en horarios específicos o días del año. La prioridad siempre es para los peatones, y se busca garantizar su seguridad mediante la regulación del tráfico. Estas vías mantienen una función mixta, donde los vehículos tienen un acceso controlado, permitiendo que los peatones disfruten del espacio sin interferencias significativas.

• Red segregada de tráficos. En este tipo de itinerarios, se encuentran infraestructuras viarias que permiten la coexistencia de peatones y vehículos, pero de forma segregada, es decir, con aceras amplias y calzadas separadas. Este diseño puede resolverse tanto mediante plataformas diferenciadas en altura como mediante plataformas a un mismo nivel con elementos de delimitación física o visual que garanticen la separación funcional de los distintos modos. De este modo, se asegura que ambos modos de tránsito puedan compartir el espacio urbano de manera segura y eficiente. Este enfoque resulta clave en áreas donde la mezcla de tráfico es inevitable, pero donde se debe proteger al peatón de los riesgos asociados con el tráfico motorizado.

b) Ensanches y Periferia Urbana.

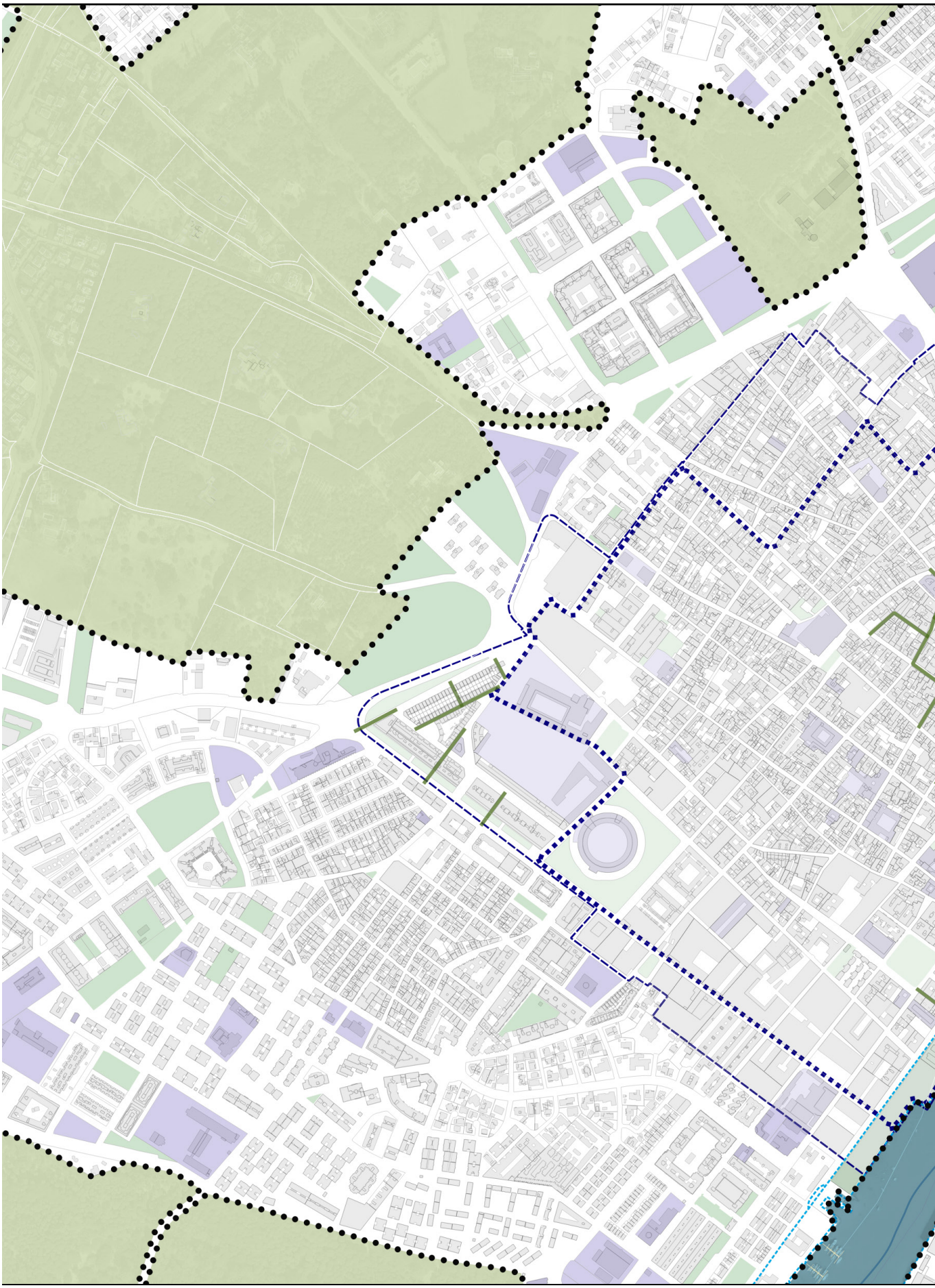
• Red estructurante: Forma la columna vertebral del flujo peatonal en El Puerto de Santa María, conectando las principales arterias norte-sur y este-oeste. Estas vías son fundamentales para la movilidad urbana, facilitando la transición de la movilidad motorizada a la peatonal en toda la ciudad. Entre las principales avenidas y calles que forman parte de esta red están:

- Avenida Fuentebravía y Avenida Sanlúcar: importantes corredores que facilitan el flujo peatonal entre diferentes zonas urbanas.

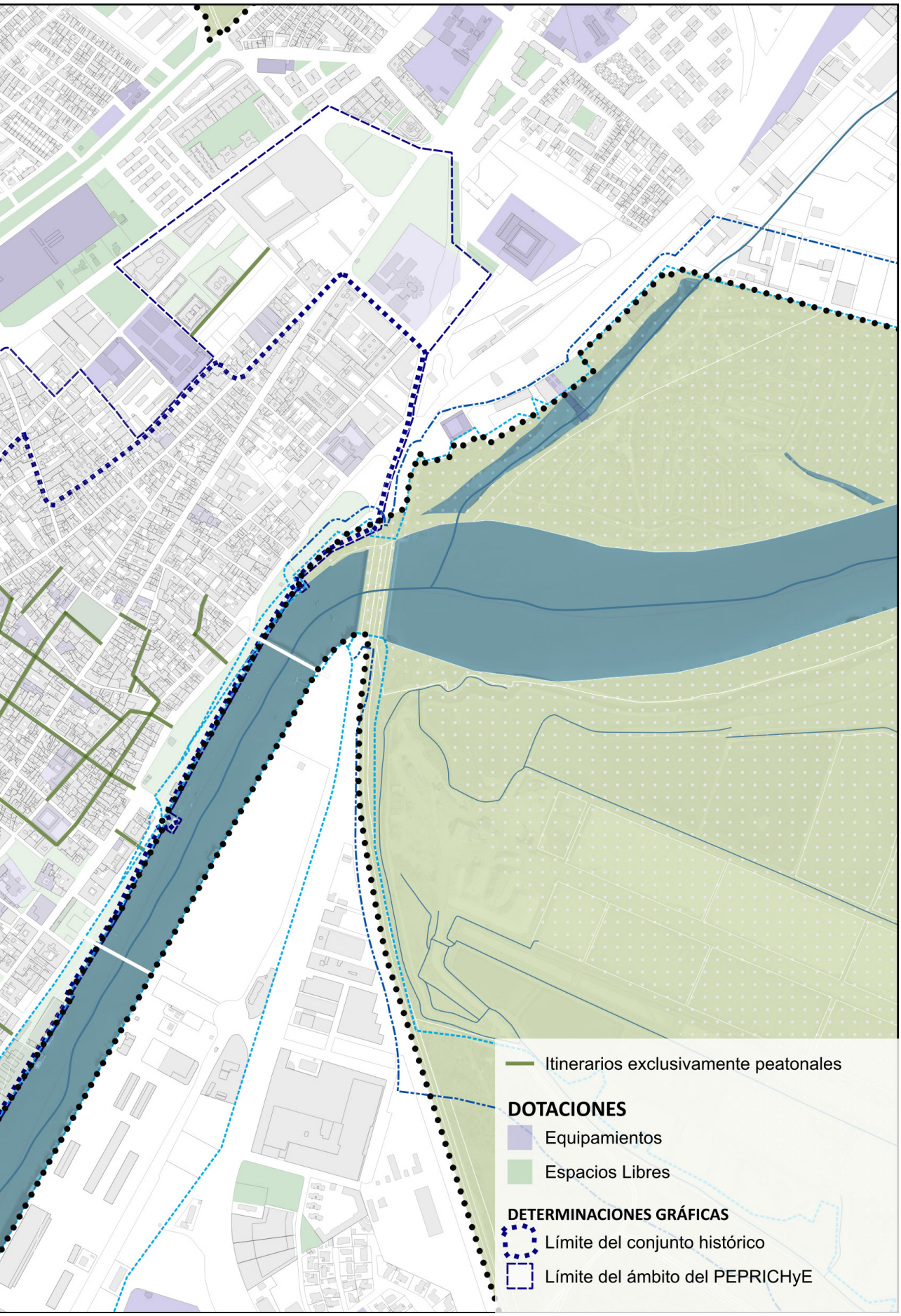
- Avenida Felipe VI (antigua N-IV) y Avenida de la Constitución: ejes clave para la conectividad interurbana.

- Paseo Marítimo de Valdelagrana: una vía peatonal que conecta el frente marítimo con el resto de la ciudad, promoviendo el uso recreativo y turístico.

Estas vías están diseñadas para soportar grandes flujos de peatones, integrando áreas residenciales, comerciales y de servicios, y facilitando el acceso a diferentes puntos de interés dentro de la ciudad.



Esquema de la red exclusivamente peatonal.


Itinerarios exclusivamente peatonales
DOTACIONES
Equipamientos
Espacios Libres
DETERMINACIONES GRÁFICAS
Límite del conjunto histórico
Límite del ámbito del PEPRICHyE

- Red complementaria: Se define como una red secundaria que tiene como objetivo conectar la red estructurante con espacios dotacionales, equipamientos públicos, y centros de atracción y generación de viajes. Esta red es crucial para garantizar que las áreas más alejadas o menos conectadas de la ciudad tengan acceso directo a los principales corredores peatonales. Las calles que conforman esta red incluyen:

    - Calle Sagitario, Calle Acuario y Avenida de Valencia: vías que conectan zonas residenciales con las áreas comerciales y de servicios.
    - amino Enamorados, Avenida del Ejército y Avenida Poeta Rafael Alberti: ejes que facilitan la movilidad entre barrios y áreas periféricas.
    - En las zonas de Costa Oeste y Valdelagrana, esta red también incluye vías que conectan las áreas residenciales con las playas y espacios recreativos, como Avenida Juan Melgarejo y Avenida Catalina Santos la Guachi.

- Red básica: Abarca aquellos itinerarios que no están incluidos en las redes estructurante o complementaria. Esta red está compuesta por viarios que completan la conectividad local, permitiendo el acceso a espacios dotacionales y residenciales a través de rutas peatonales de corto alcance. Aunque no son las principales vías de conexión, juegan un papel vital en la intermodalidad, facilitando la combinación de desplazamientos a pie con otros modos de transporte, como bicicletas, vehículos de movilidad personal, autobuses urbanos e interurbanos, y servicios ferroviarios de cercanías.

En definitiva, esta red se pretende diseñar para organizar un entorno urbano más accesible, seguro y sostenible. Al organizar el espacio urbano en diferentes niveles y tipos de itinerarios peatonales, se busca mejorar la experiencia de los peatones, reducir la dependencia del automóvil y promover una movilidad más equilibrada en la ciudad. La red no solo facilita los desplazamientos diarios de los residentes, sino que también mejora la calidad de vida urbana, preservando el patrimonio histórico y fomentando la cohesión social a través de espacios públicos bien diseñados y conectados.

Esta red debe complementarse con la creación de una red de caminos escolares seguros, a fin de fomentar la movilidad activa y sostenible entre el alumnado y el profesorado, garantizando la accesibilidad de todos los agentes implicados. Esta medidas son especialmente interesante de aplicar en los centros escolares de educación infantil y primaria.

B. Mejora de la red de infraestructuras ciclistas.

Es necesario mejorar la red de carriles bici en El Puerto de Santa María, que actualmente presenta deficiencias como la falta de continuidad entre los carriles radiales, la ejecución parcial de algunos tramos, y la mala conservación de las infraestructuras existentes.

La propuesta busca crear una red ciclista más amplia y conectada, integrando la bicicleta en la trama urbana para que se convierta en un modo de transporte viable y cómodo para los desplazamientos diarios, no solo para el ocio o el deporte.

Principales propuestas:

1. Nuevos tramos de carril-bici segregado:

    - Conectar y terminar carriles existentes, como el tramo entre Ronda de las Dunas y Paseo del Aculadero.

- Nuevos tramos en la Avenida del Cisne, Avenida Fuentebravía, Avenida de Valencia, y otras vías clave, para lograr una red continua.

- Conexión entre la Avenida de Sanlúcar y la estación de tren a través de varias avenidas.

2. Ciclocalles: Se definen como vías de tráfico compartido en las que la circulación ciclista tiene prioridad sobre el vehículo motorizado, estando estos últimos obligados a adaptar su velocidad y comportamiento a la presencia de bicicletas, generalmente mediante limitaciones de velocidad reducidas (en torno a 30 km/h o inferiores).

   Se implantan preferentemente en ámbitos donde no resulta viable la ejecución de infraestructuras ciclistas segregadas, con el objetivo de mejorar la conectividad y continuidad de la red ciclista, especialmente en áreas urbanas consolidadas. Estas vías son compatibles con el tráfico motorizado de baja intensidad, si bien no deben confundirse con calles peatonales, en las que la prioridad corresponde exclusivamente a los peatones y la circulación ciclista puede estar restringida o sujeta a condiciones específicas.

3. Extensión de la Vía Verde “Entre Ríos”: Ampliar la Vía Verde existente entre El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, creando un recorrido no motorizado de más de 35 km, de los cuales 11 km estarían en El Puerto de Santa María.

4. Incrementar el número de aparcamiento de bicicletas, adecuando su ubicación y su diseño al lugar donde se encuentre y en función del motivo del viaje.

C. Implantación de un servicio de transporte público urbano de altas prestaciones.

En base al diagnóstico realizad por el Avance del PMUS se propone crear una configuración de transporte más sostenible y eficiente, sin necesariamente aumentar el número de líneas de autobús. En lugar de ello, se propone la creación de dos líneas de Bus Rapid con vehículos eléctricos de última generación, conectando los principales puntos de interés con alta frecuencia y comodidad. Estas son:

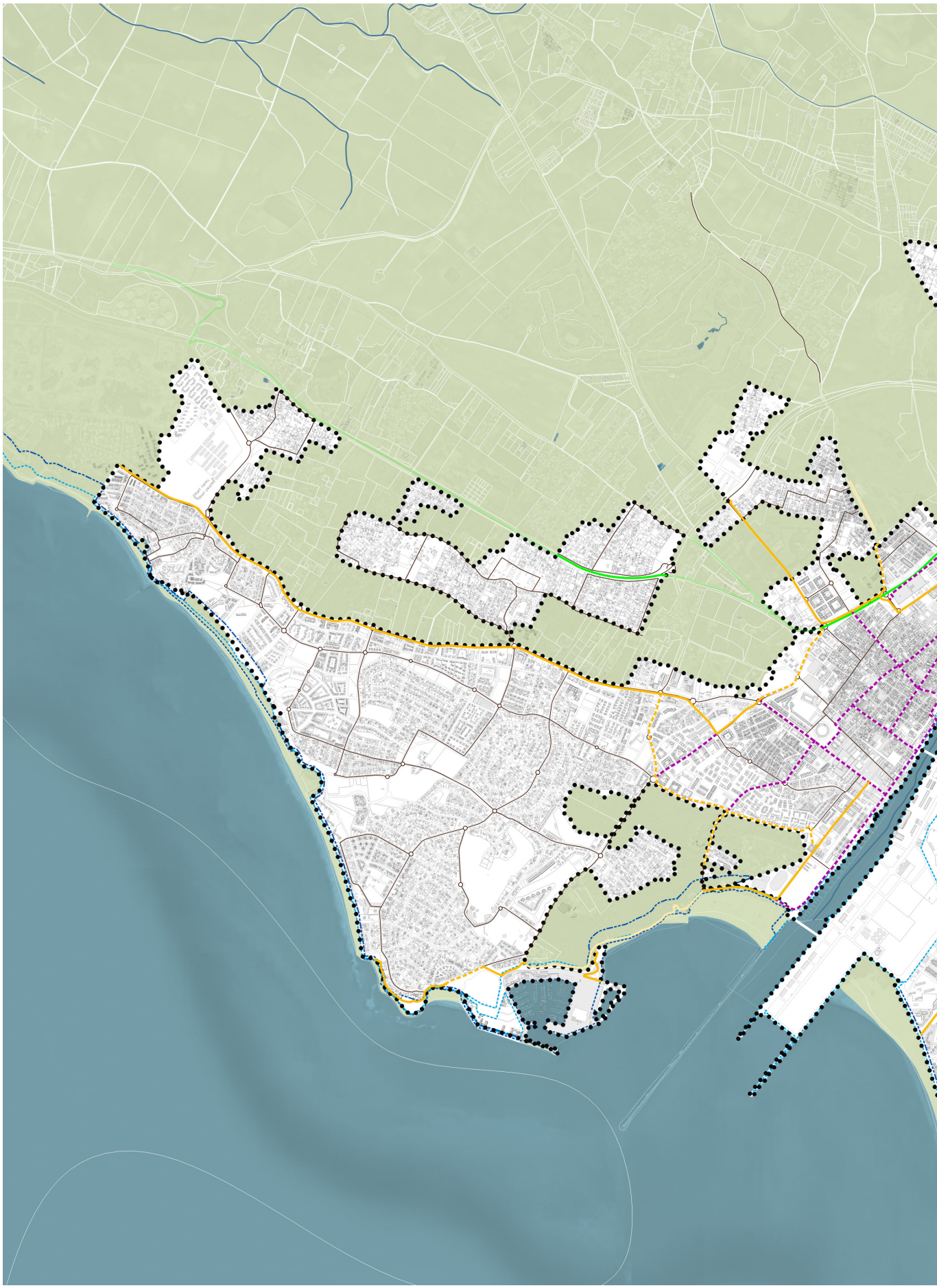
1. Bus Rapid 1 (BR1):

   - Conecta el Polígono Industrial Las Salinas con la Playa de Fuentebravía, con una frecuencia de 5-7 minutos.

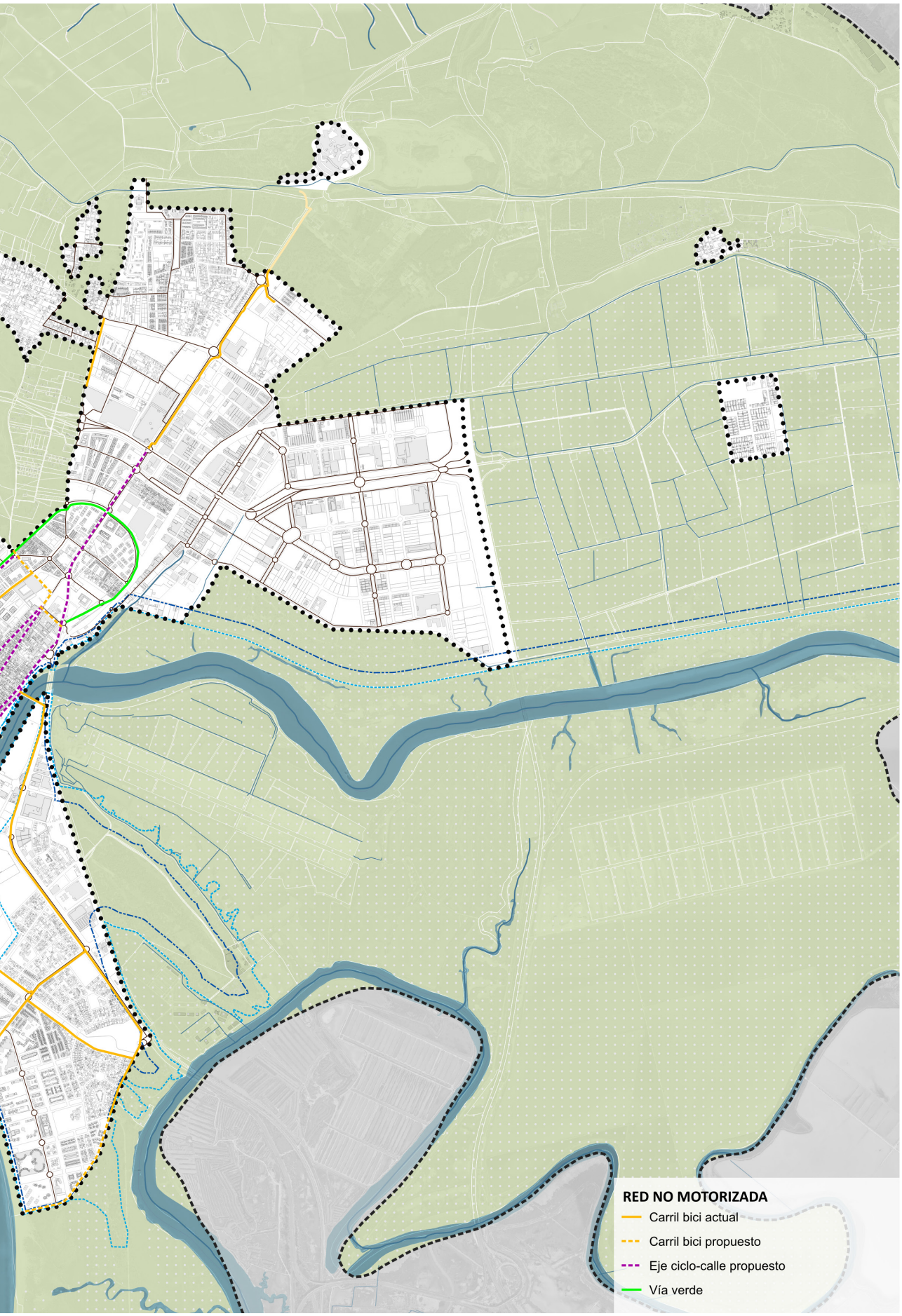
   - El recorrido incluye puntos clave como la nueva estación intermodal, Pozos Dulces, Plaza de las Galeras Reales, Plaza del Polvorista, Plaza de Toros, Plaza de la Noria, Avenida de la Libertad, y la playa de Fuentebravía.

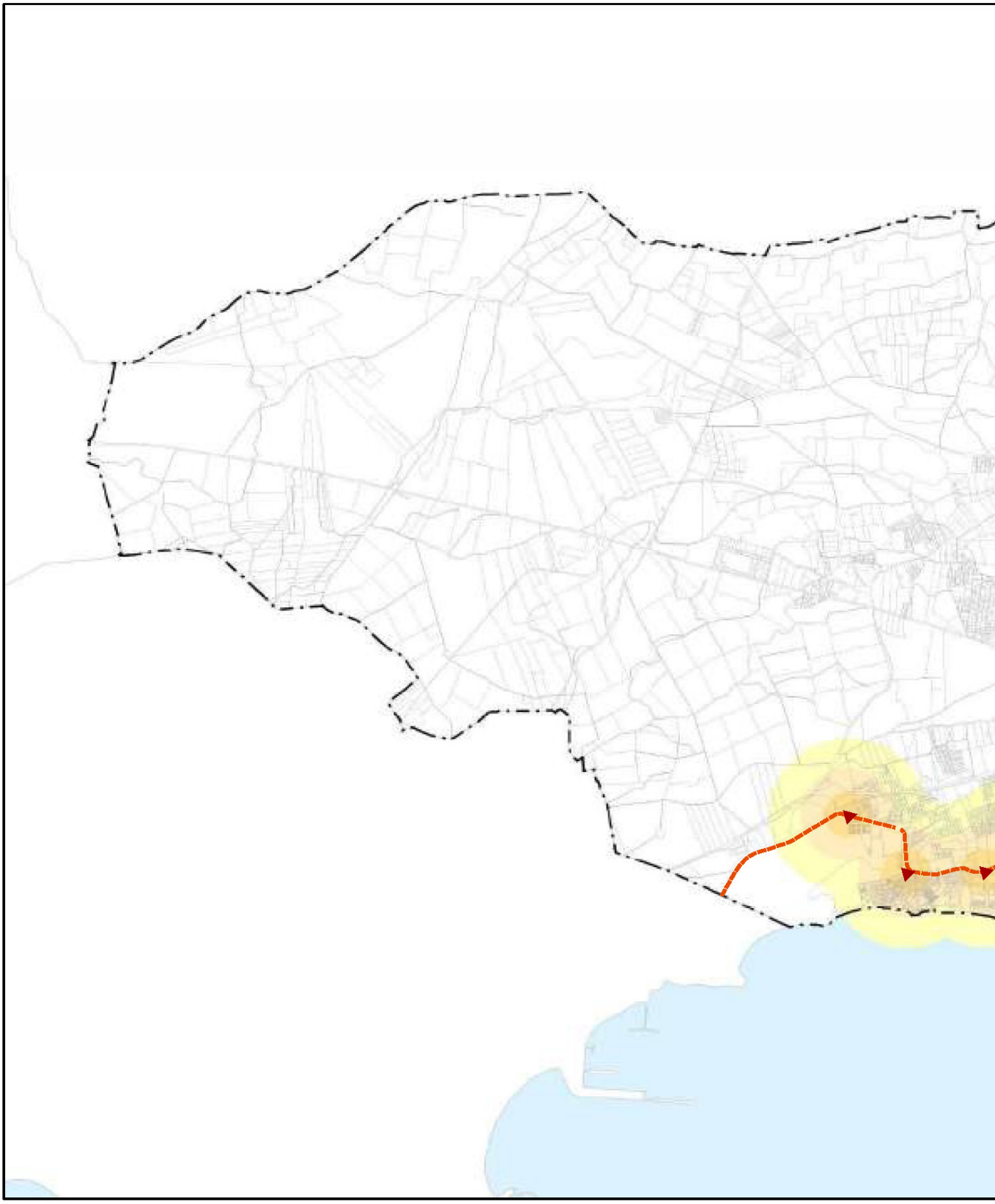
   - Se plantea la posible incorporación de un ramal de conexión entre la Estación Intermodal y el Polígono Tecno Bahía, con el objetivo de reforzar la accesibilidad a este ámbito productivo y mejorar su integración en el sistema de transporte público. En todo caso, se trata de una previsión de carácter estratégico cuya viabilidad, definición y adecuación al modelo territorial deberán ser objeto de verificación en el marco del PGOM, como instrumento encargado de la ordenación estructural.

   - Se utilizarían minibuses eléctricos, adaptados para el viario del centro urbano, ofreciendo un servicio de alta calidad similar al tranvía.

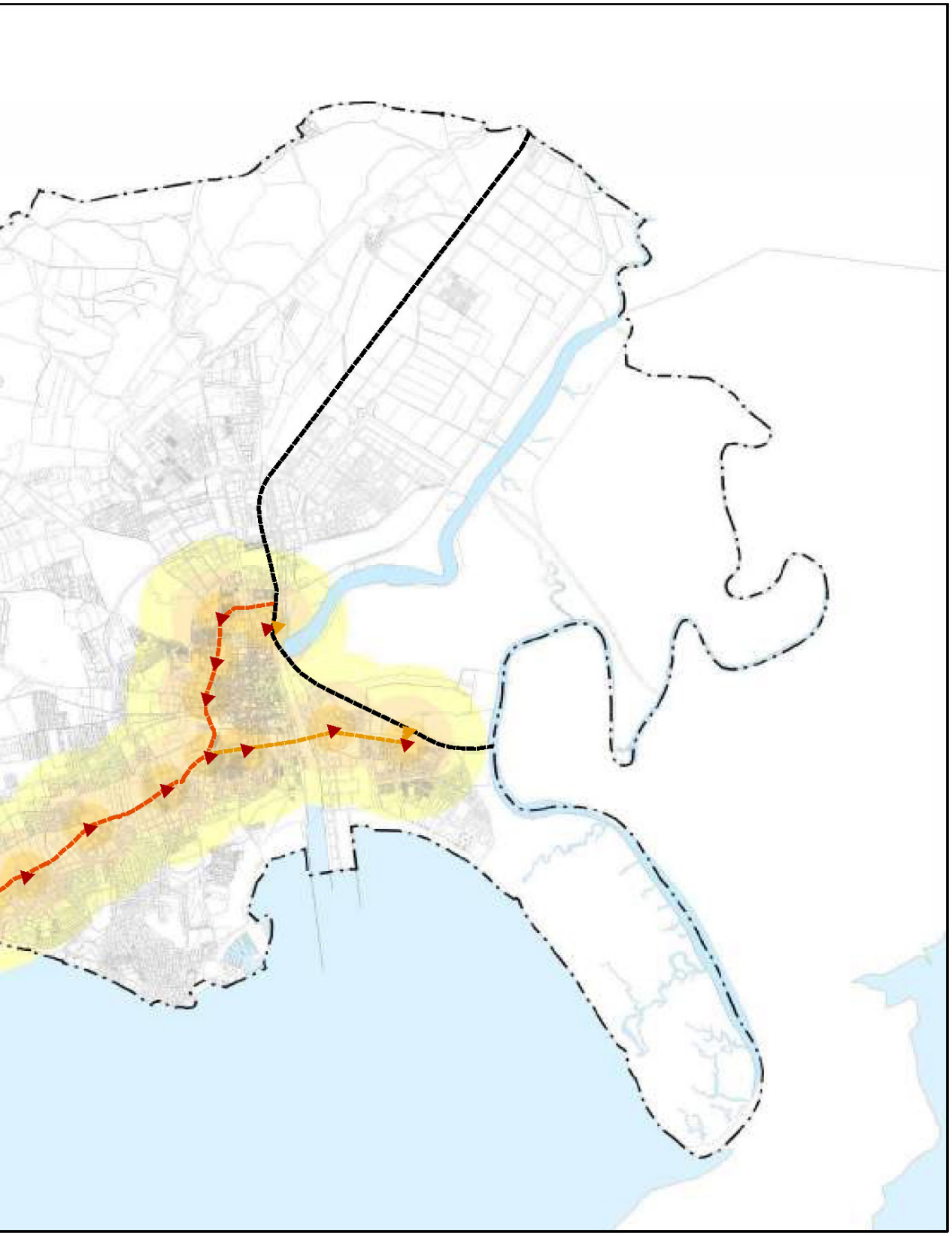


Esquema de red de carriles bici.


RED NO MOTORIZADA
Carril bici actual
Carril bici propuesto
Eje ciclo-calle propuesto
Vía verde



Plano del avance del PGOM. El Puerto de Santa María.

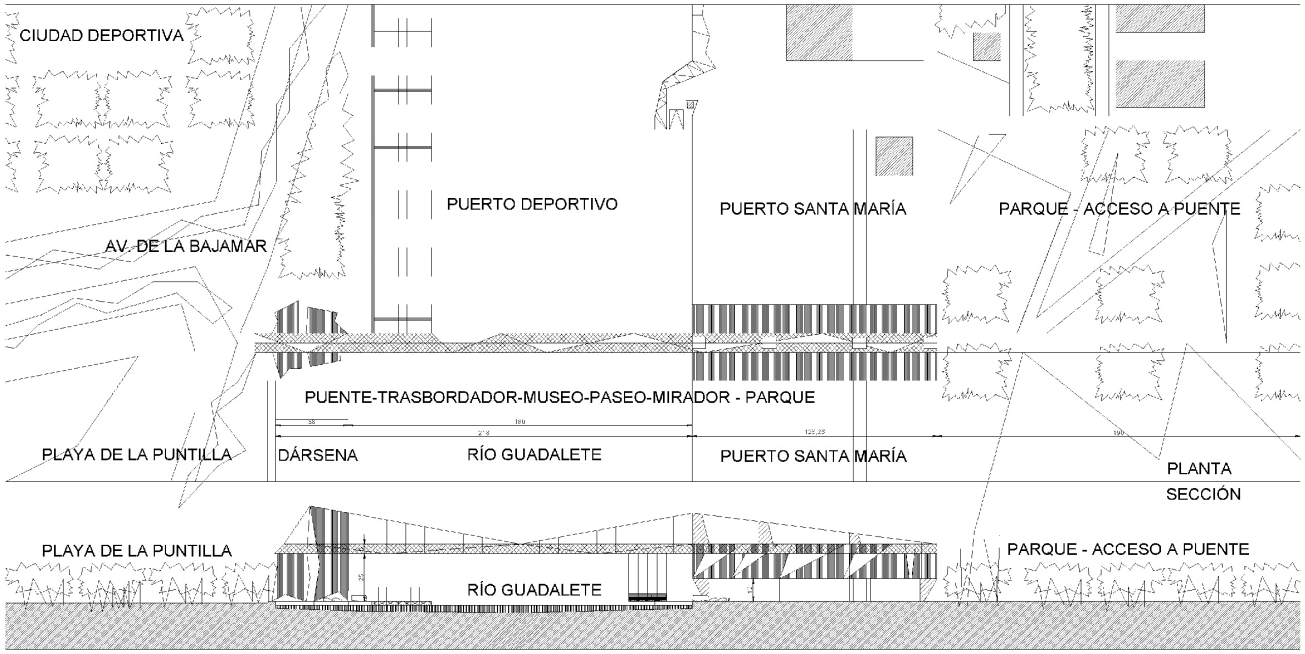


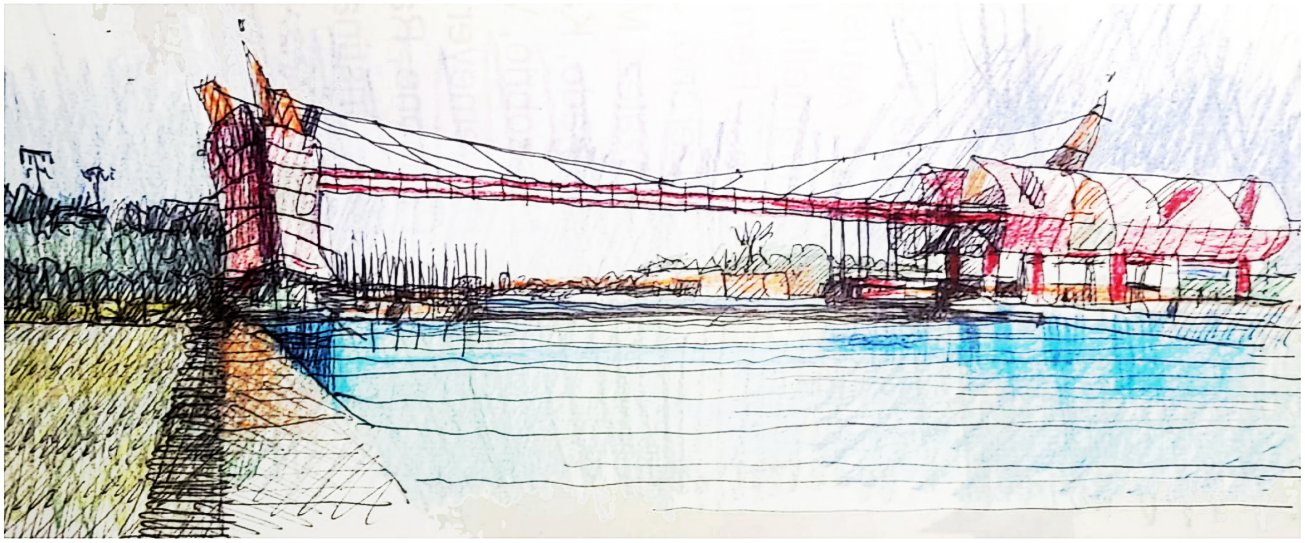
ENTORNO
BAHÍA DE CÁDIZ
LÍMITE MUNICIPAL

AVANCE DE PGOM
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
EL PUERTO DE SANTA MARÍA

ALTERNATIVA 3
ÁREAS DE SERVICIO
A3
e. 1:60.000
DICIEMBRE 2022

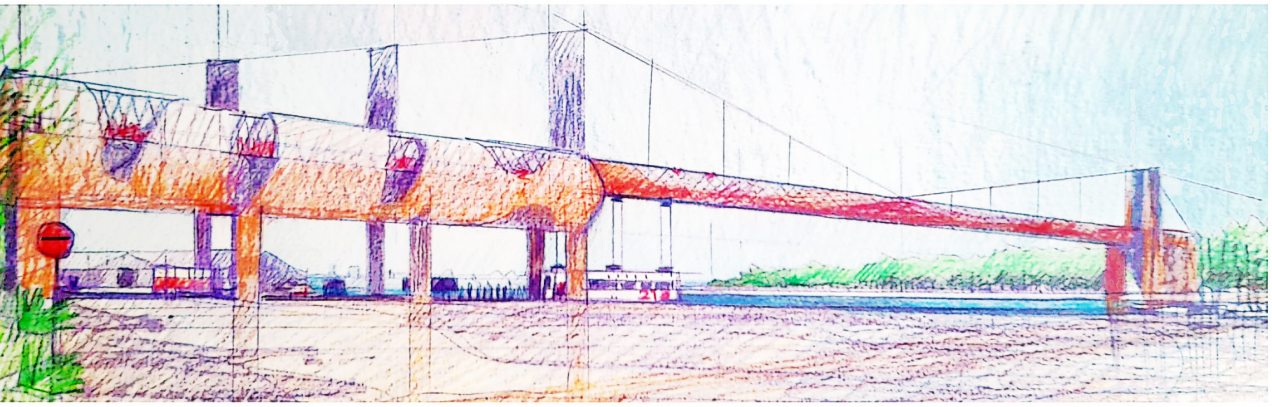
EQUIPO REDACTOR
U.T.E. ISERMAD, S.L. - BURÓ 4 ARQUITECTOS S.L.P.

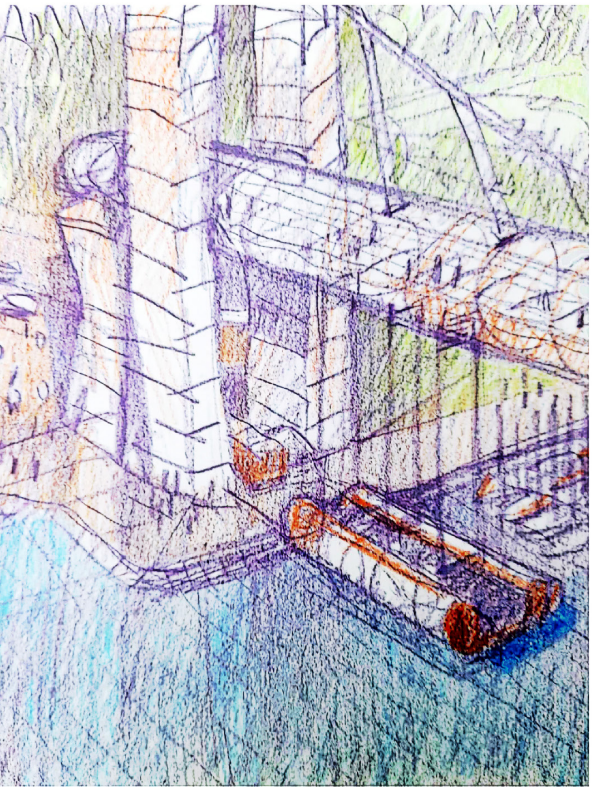


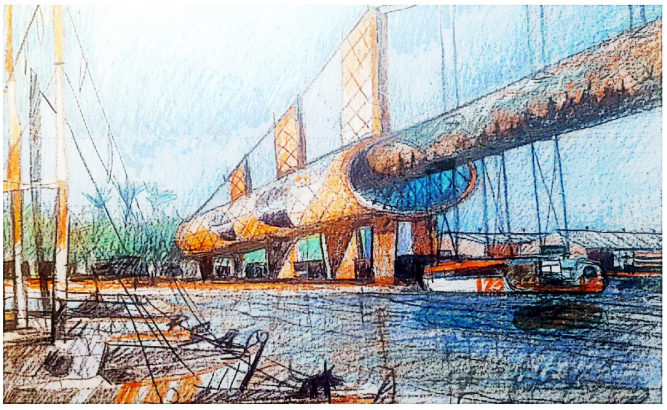


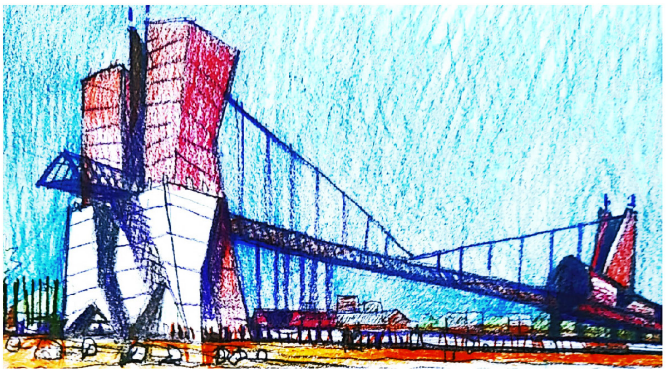


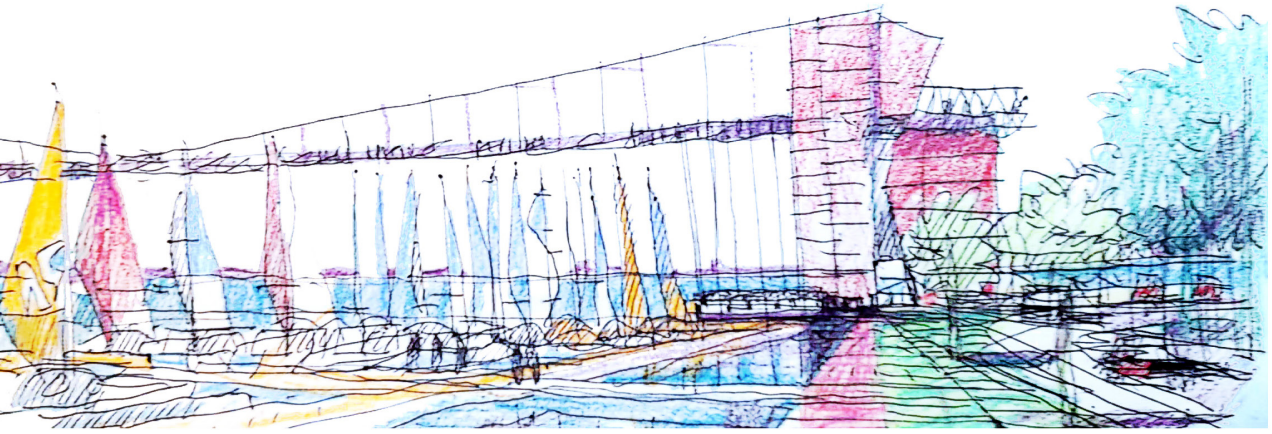
Ensayo proyectual sobre la posible solución del nuevo puente transbordador sobre el río Guadalete.











2. Bus Rapid 2 (BR2):

- Línea circular que recorre el centro urbano, con cabeceras en la Plaza de Toros y la Estación Intermodal.

- Frecuencia de 5-7 minutos y un recorrido que incluye calles principales como Valdés, San Bartolomé, Palacios, Virgen de los Milagros, y Avenida de la Estación.

- El servicio sería operado por minibuses adaptados al viario del centro urbano.

Adicionalmente se plantea la implantación del servicio de transporte a demanda para dar una cobertura óptima al resto de zonas periféricas del municipio, tales como Poblado Doña Blanca, Vallealto, La Caridad, El Barrero o El Carmen, entre otras, conectando estos puntos con los intercambiadores ya citados. De este modo se evitarían circulaciones poco eficientes y se dinamizaría enormemente el uso del transporte público en estos ámbitos.

No se contempla en el PMUS 2024 la propuesta tranviaria que se desarrolla en el Avance del PGOM, y ello a pesar de ser casi coetáneos.

En el Avance del PGOM se plantean dos líneas en modos ferroviarios:

- **LINEA 1 LA VICTORIA_BASE NAVAL Extensión Jerez-Cádiz,** que discurre parcialmente por el antiguo trazado del ferrocarril de Sanlúcar, conectando La Estación de RENFE en La Victoria con la Base Naval. Pretende convertirse en el eje central estructurador de los diferentes ámbitos urbanos por donde discurre. Se considera que esta infraestructura va a facilitar el desarrollo de La Florida, así como todo el desarrollo del sector N de la Avenida de Fuentebravía (actual carretera).

- **LINEA 2 VALDELAGRANA_HOSPITAL Extensión Cádiz-Jerez**, que conectaría el apeadero de Valdelagrana con la Línea 1 en el Hospital a través de Campo de Guía, cruzando mediante un puente el río Guadalete en prolongación de la calle Valdés, en el Campo de Guía.

Si bien la Línea 1 no presenta grandes dificultades para ser considerada, y supone un acercamiento de toda la Costa Noroeste al trazo ferroviario existente, con nodo en la estación de trenes y autobuses de La Victoria; **la Línea 2 supone una importante afección al uso portuario existente. Incluso impediría el suso de la actual terminal de transporte marítimo del Consorcio Metropolitano de Transportes.**

Alternativamente a esta Línea 2, y para superar la histórica fragmentación del municipio, donde Valdelagrana se encuentra absolutamente desconectada de resto de la ciudad, y alcanzar la integración de las diferentes áreas urbanas del El Puerto de Santa María podría plantearse una solución distinta: un puente colgante transbordador, al estilo del Puente de Vizcaya sobre el río Nervión, que permitiera el cruce de personas y vehículos sobre el río sin obstaculizar el paso de los barcos, mediante una barquilla o góndola suspendida que se desliza de una orilla a otra colgada de un carro móvil que circula por la parte superior del puente.

El nuevo puente transbordador proporcionaría una alternativa de transporte limpio y continuo, facilitando un cruce rápido y directo entre Valdelagrana (zona residencial y turística) y el casco histórico-portuario:

- Sin interferir con la navegación, al mantener libre el gálibo de paso, y, por tanto, manteniendo la operatividad portuaria.

- Integrando modos diversos de transporte (peatonal, ciclista, vehicular…).

- Reforzando la accesibilidad a equipamientos turísticos, playas y zonas verdes sin necesidad de desvíos rodados.

- Mejorando la conectividad funcional entre barrios, favoreciendo la integración de Valdelagrana con el núcleo urbano consolidado.

- Reforzando la identidad marítima y fluvial de la ciudad, recuperando la relación cotidiana con el río como espacio público.

- Y podría convertirse en elemento de atracción turística y cultural, al igual que el Puente de Vizcaya o el Puente de Rochefort (Francia).

D. Medidas que favorezcan la intemodalidad.

Se plantea la disposición de intercambiadores en puntos estratégicos, con una configuración e imagen diferenciada, que, de forma cómoda y rápida, permitan el cambio de modo. Los posibles emplazamientos serían los siguientes:

- Plaza de Toros. En ella confluirían las líneas BR1, BR2, las alimentadoras que tengan este punto como cabecera y parte de las rutas de transporte a demanda

- Estación Intermodal. En ella confluirían las líneas BR1, BR2, las alimentadoras que tengan este punto como cabecera, parte de las rutas de transporte a demanda, los servicios Renfe y las líneas de autobuses interurbanos.

Los intercambiadores deberán contar con las siguientes dotaciones que incentiven la intermodalidad:

- En la medida de lo posible, aparcamientos disuasorios en las inmediaciones (principalmente en el de la Estación Intermodal), incluyendo plazas para PMR, puntos de recarga de vehículos eléctricos, y plazas reservadas para este tipo de vehículos y de *carsharing.*

- Dársenas para el estacionamiento y parada de autobuses, con los adecuados elementos para que la espera resulte confortable (marquesinas, arbolado, paneles informativos, bancos, etc.).

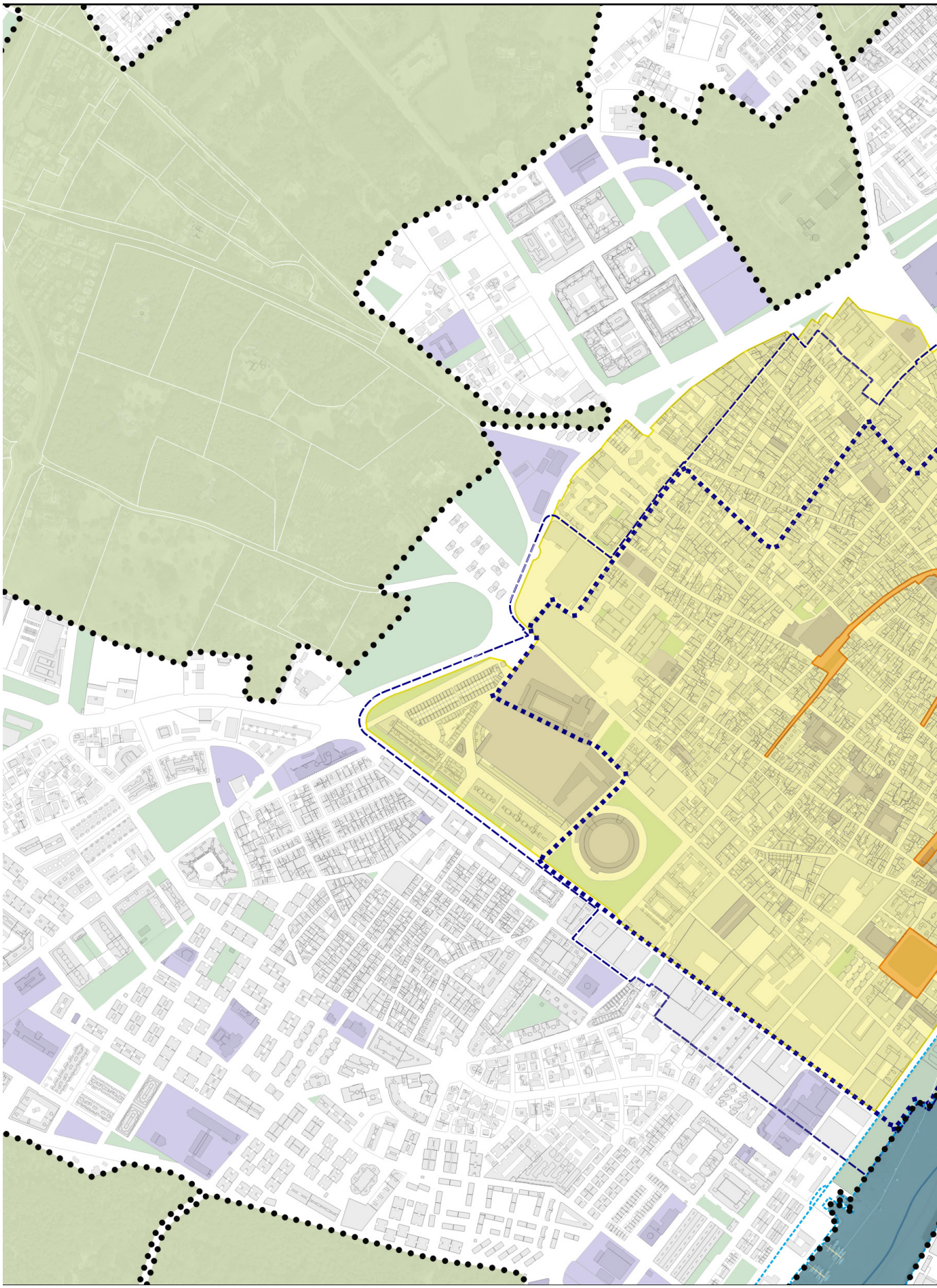
- Aparcabicis seguros.

- Parada de taxi.
- Punto de recogida y depósito del servicio de préstamos de bicis eléctricas.

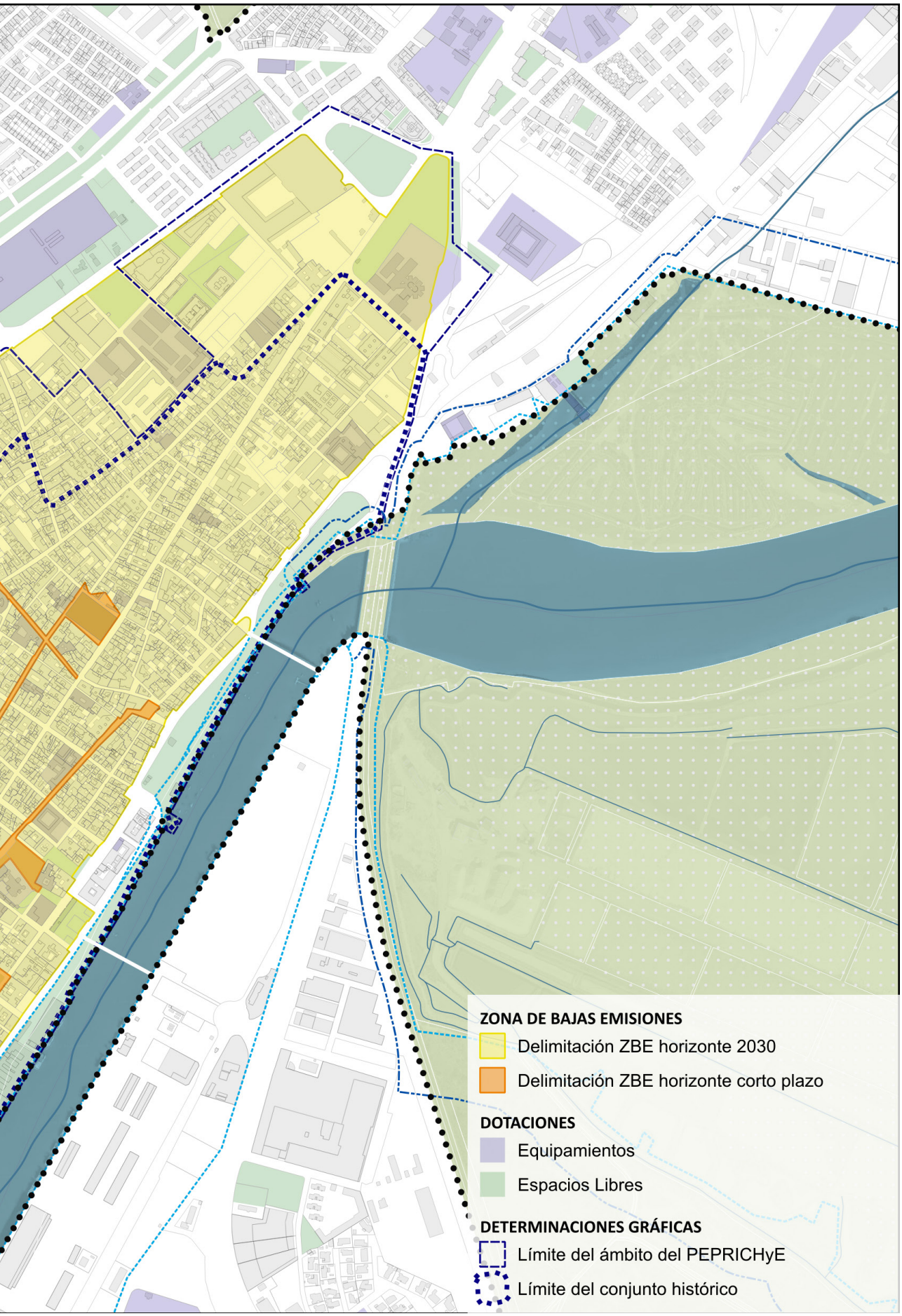
- Itinerarios que garanticen la accesibilidad universal.

- Señalización de todo el recinto, interior y exterior, que facilite la ordenación y orientación, y que los tránsitos se puedan realizar de forma rápida y efectiva.

- Cartelería con los diferentes horarios y frecuencias de cada tipo de transporte.



Esquema de zona de bajas emisiones.


ZONA DE BAJAS EMISIONES
Delimitación ZBE horizonte 2030
Delimitación ZBE horizonte corto plazo
DOTACIONES
Equipamientos
Espacios Libres
DETERMINACIONES GRÁFICAS
Límite del ámbito del PEPRICHyE
Límite del conjunto histórico

Adicionalmente a lo expuesto, deberá plantearse:

- Un adecuado sistema de información para que todas las personas usuarias, actuales o potenciales, sean conocedoras de las oportunidades que les ofrece la nueva red de transporte que se está proyectando.

- Las conexiones entre líneas en los intercambiadores deben coordinarse al máximo con apoyo del centro de control, minimizando los tiempos de transbordo y aumentando la satisfacción de la experiencia viajera.

- Resultará importante disponer de aparcabicis en las principales paradas de autobús de la ciudad, favoreciendo el cambio modal bici-bus.

E. Implantación de Zona de Bajas Emisiones.

Las ZBE representan una herramienta clave en la política ambiental y de movilidad de las ciudades españolas, enfocada en reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire y del entorno acústico, y promover la transición hacia una movilidad urbana más sostenible y saludable.

Las normativas sobre regulación, gestión y propuesta de implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en España, se establece por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y en el Real Decreto 1052/2022. Estas normativas buscan mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y minimizar la contaminación acústica en áreas urbanas mediante la restricción del acceso, circulación y estacionamiento de vehículos que generan altos niveles de emisiones contaminantes.

La Ley 7/2021, a través de sus artículos 18 y 14.3, delega en las autoridades locales la responsabilidad de establecer las ZBE, con el objetivo de mitigar el impacto ambiental negativo de los vehículos motorizados en zonas urbanas. Por su parte, el Real Decreto 1052/2022 proporciona un marco normativo a nivel nacional para la creación y gestión de estas zonas, definiendo los criterios que deben cumplir las ciudades para su implementación. Este decreto establece las medidas necesarias para reducir las emisiones en las ZBE, con un enfoque en mejorar la calidad del aire y proteger la salud pública. Esto se logra limitando la circulación de vehículos más contaminantes dentro de áreas urbanas específicas, asegurando que solo aquellos vehículos que cumplan con los estándares de emisión más estrictos puedan acceder a estas zonas.

El Real Decreto 1052/2022 establece varios requisitos que deben cumplir las ZBE en tres áreas clave:

1. Cambio climático:

    - Las entidades locales deben establecer metas para 2030 que sean medibles y cuantificables en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en las ZBE.

    - Las administraciones deben asegurar que las empresas operadoras de servicios de recarga de vehículos eléctricos cuenten con los instrumentos necesarios para facilitar su operación dentro de las ZBE.

    - Además, las ZBE pueden incluir medidas complementarias que promuevan la adopción de tecnologías sin emisiones en el sector de la edificación.

- Las ZBE también deben facilitar la adaptación al cambio climático, siguiendo las directrices del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 y su primer Programa de Trabajo (2021-2025).

2. Calidad del aire:

- Las ZBE deben definir objetivos cuantificables de mejora de la calidad del aire dentro de su perímetro, en comparación con la situación inicial.

- Si los niveles de calidad del aire superan los límites establecidos en el Real Decreto 102/2011, se deben implementar medidas que contribuyan a alcanzar dichos límites en el menor tiempo posible, estableciendo un calendario y evaluando el impacto de las medidas adoptadas.

3. Ruido:

- Las ZBE deben integrar los objetivos de calidad acústica establecidos en los artículos 5, 13 y 14 del Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido.

- Las entidades locales pueden utilizar herramientas como las Zonas de Protección Acústica Especial y sus correspondientes Planes Zonales específicos para gestionar la contaminación acústica dentro de las ZBE.

- Además, deben integrar las zonas tranquilas dentro de las aglomeraciones urbanas o en áreas abiertas que hayan sido delimitadas por las entidades locales, aplicando objetivos de calidad acústica más estrictos en estas áreas que en otras zonas delimitadas dentro de las ZBE.

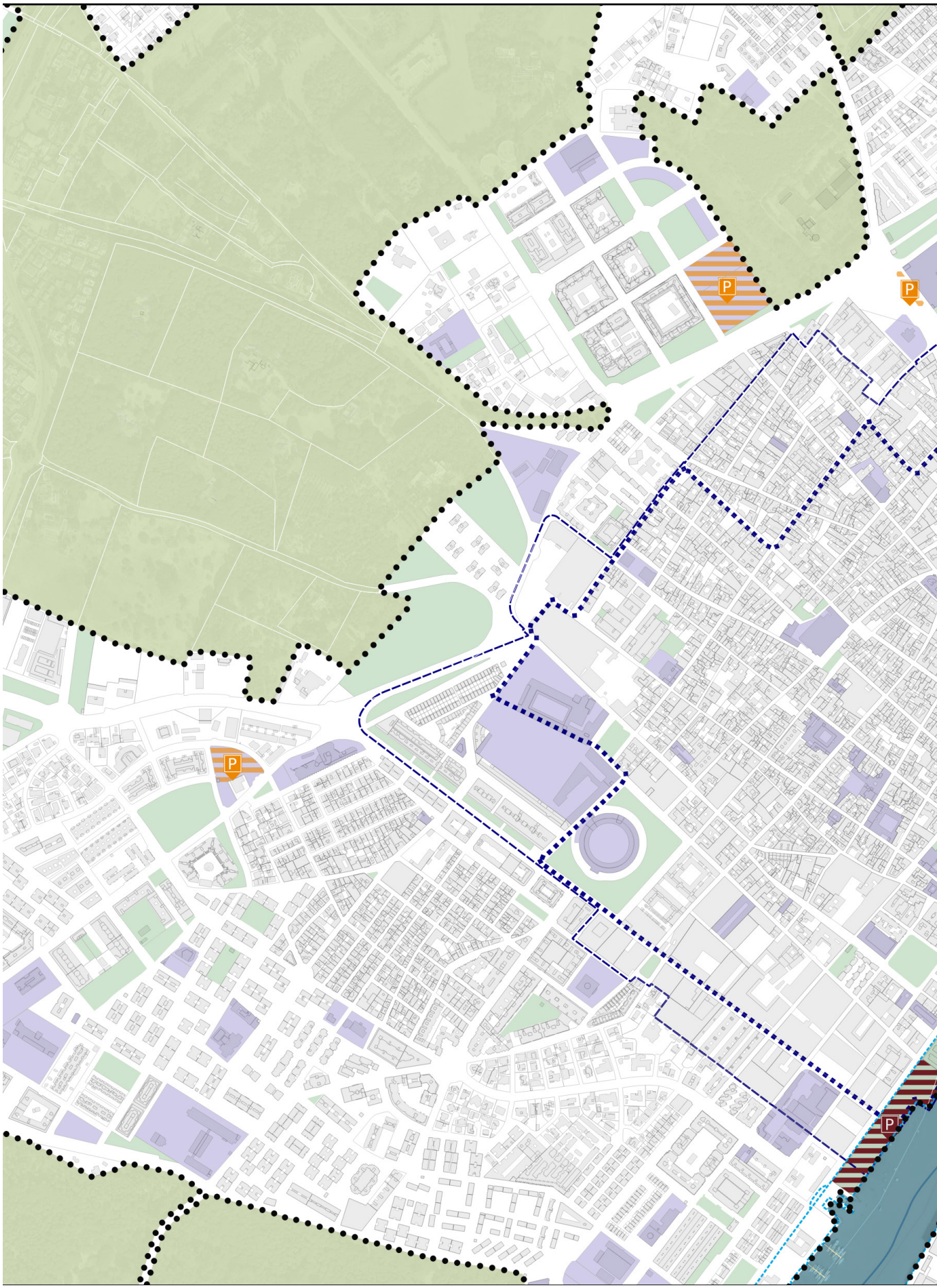
Propuesta de delimitación de Zona de Bajas Emisiones.

De acuerdo con el Avance del PMUS en redacción, en el horizonte 2030, se propone delimitar una ZBE en la zona centro del casco urbano o de un municipio, considerando los siguientes ejes viales clave:

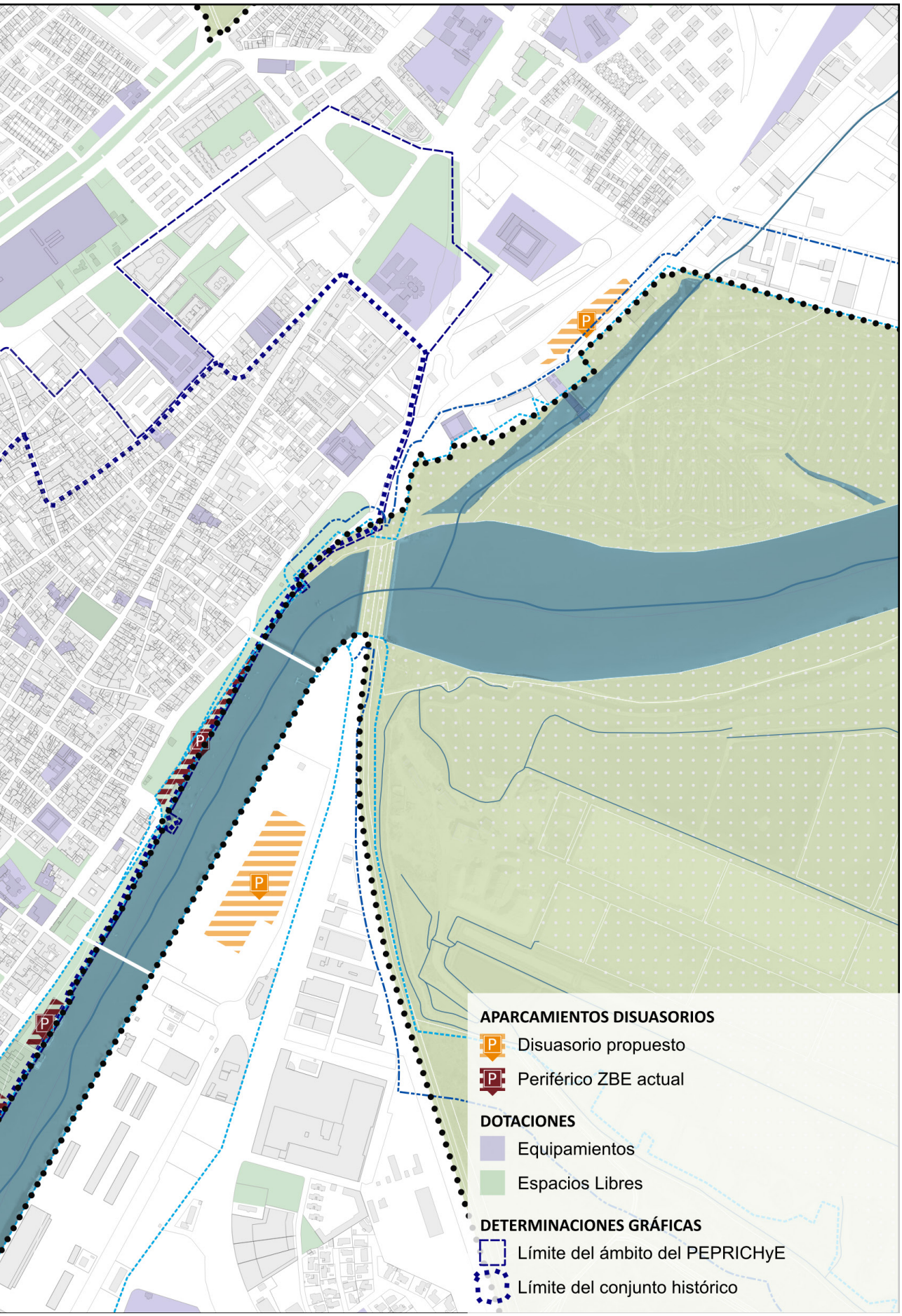
- Av. Sanlúcar
- Av. de Fuentebravía
- Calle Valdés
- Calle Aurora
- Av. Micaela Aramburu de Mora
- Calle Ribera del Marisco
- Calle Ribera del Río
- N-IV
- Av. Fray Bernal Boyl
- Calle de los Toneleros

El proceso de delimitación de la ZBE puede ser progresivo y realizarse en función de los proyectos de peatonalización que se desarrollen en los próximos años. A corto plazo, las primeras zonas donde se limitar el acceso a vehículos deben incluir áreas emblemáticas como:

- Entorno de la Plaza de España
- Entorno de la Plaza Alfonso X El Sabio
- Entorno de la Plaza Isaac Peral
- Entorno de la Plaza Herrería
- Entorno de la Plaza Polvorista



Esquema de aparcamientos disuasorios.


APARCAMIENTOS DISUASORIOS
Disuasorio propuesto
Periférico ZBE actual
DOTACIONES
Equipamientos
Espacios Libres
DETERMINACIONES GRÁFICAS
Límite del ámbito del PEPRICHyE
Límite del conjunto histórico

F. Disposición de aparcamientos disuasorios.

Dentro de la estrategia de implantación de las Zonas de Bajas Emisiones los aparcamientos disuasorios juegan un papel fundamental. Se trata de estacionamientos ubicados en puntos estratégicos de la periferia urbana, generalmente cerca de las principales vías de acceso a la ciudad y bien conectados con los ejes de transporte público. Estos aparcamientos permiten a los usuarios dejar sus vehículos en las afueras y completar su trayecto en transporte público, lo que combina la flexibilidad del automóvil con la eficiencia del transporte público. Esto es especialmente útil en áreas donde el acceso en coche es menos eficiente debido a la densidad de tráfico y la escasez de aparcamiento.

Para que los aparcamientos disuasorios sean efectivos, es crucial su ubicación y accesibilidad. Deben estar situados en puntos fácilmente accesibles en coche, conectados de manera eficiente con el transporte público, y contar con itinerarios peatonales seguros hacia el casco urbano. Además, deben ser atractivos en términos de coste (gratuitos o con tarifas competitivas), seguridad (cámaras de vigilancia), y estar integrados en el entorno con elementos como zonas arboladas y pavimentos permeables.

Situación actual y propuestas futuras

Actualmente, existen varios aparcamientos en la periferia que no funcionan como una red integrada y presentan cierto grado de infrautilización, como es el caso de Bajamar 1, Bajamar 2 y Pozos Dulces. Estos espacios podrían optimizarse en el marco de la estrategia de aparcamientos periféricos vinculada a la futura ZBE, mediante actuaciones orientadas a su eventual transformación en aparcamientos subterráneos. Esta intervención permitiría, de forma complementaria, liberar espacio en superficie —especialmente en el ámbito del paseo fluvial—, favoreciendo su recuperación como espacio público de mayor calidad.

Respecto a la creación de nuevos aparcamientos, no se considera necesario aumentar la oferta en la proximidad de la ZBE, ya que la capacidad existente es suficiente. Sin embargo, se propone desarrollar nuevos aparcamientos disuasorios en áreas estratégicas relacionadas con los principales accesos a la ciudad, especialmente desde Cádiz y Jerez. Estos aparcamientos deben estar lo suficientemente alejados del centro para cumplir su función disuasoria, facilitando la intermodalidad entre el vehículo privado y el transporte público.

Se identifican como posibles ubicaciones para la instalación de nuevos aparcamientos disuasorios las siguientes.

- Avenida de Europa junto al río,
- Avenida del Monasterio
- Intersección de la Avenida Sanlúcar con la Calle Angelita.

También algunos aparcamientos existentes podrían reconvertirse en disuasorios, como los ubicados en la Calle Marina Guerra, Aparcamiento Pasarela, Calle Francisco Cossí Ochoa, y la Avenida Rey Felipe IV frente al Monasterio de la Victoria.

G. Plataforma de distribución de última milla.

La creación de una plataforma de distribución de última milla es una solución innovadora y sostenible para abordar los problemas asociados a la logística urbana, como la contaminación, la congestión del tráfico y la ineficiencia en la entrega de mercancías. Con una gestión adecuada y la incorporación de tecnologías limpias, estas plataformas tienen el potencial de transformar

significativamente la distribución urbana, mejorando tanto la eficiencia empresarial como la calidad de vida en las ciudades.

Se propone que la plataforma se ubique en un polígono industrial con acceso directo desde la autovía A4, lo que la convertiría en un centro logístico local clave para El Puerto de Santa María. Desde esta instalación, se recibirían y enviarían mercancías con origen o destino en cualquier punto de la ciudad, reduciendo significativamente las distancias de entrega dentro del entorno urbano. Debido a que las entregas finales desde esta plataforma serían trayectos cortos, se utilizarían vehículos más pequeños y respetuosos con el medio ambiente, como furgonetas eléctricas, bicicargos eléctricos o vehículos GLP. Estos vehículos no solo serían menos contaminantes, sino que también generarían menos molestias a los ciudadanos debido a su menor tamaño y ruido, contribuyendo a una ciudad más habitable.

8.2. DOTACIONES PÚBLICAS

8.2.1. Criterios para la ordenación de espacios libres y zonas verdes.

Los criterios establecidos para la ordenación de espacios libres y zonas verdes en el Avance del POU responden a una doble aproximación:

1. **Funcionalidad cuantificable**: Los espacios libres y zonas verdes deben responder a necesidades específicas de la población, como áreas para el esparcimiento, el ocio, y las actividades deportivas.

2. **Relevancia urbana**: Estos espacios no solo cumplen una función práctica, sino que también se convierten en elementos clave para la reordenación y recomposición del tejido urbano, actuando como puntos de referencia y mejorando la cohesión social y ambiental.

Los **principios básicos** sobre los que se basa la propuesta de ordenación:

1. **Reconocimiento de las preexistencias territoriales**: Se debe incorporar al diseño urbano los elementos naturales ya presentes, respetando y preservando el entorno ecológico y paisajístico existente. Esto implica que la ubicación de ciertos espacios libres coincida con áreas naturales que requieren conservación, aplicando criterios de integración para asegurar una relación armoniosa entre la ciudad y su entorno natural.

2. **Difusión equilibrada de los espacios públicos**: Es fundamental que los espacios verdes se distribuyan de manera equitativa en todo el tejido urbano. Esto no solo mejora la justicia social al garantizar el acceso equitativo a estos espacios, sino que también fomenta el desarrollo de una identidad comunitaria y territorial, así como el disfrute colectivo de la ciudad. Una distribución homogénea permite que los ciudadanos se sientan parte de un todo cohesionado, mejorando la calidad de vida y facilitando la interacción social en espacios diseñados para encuentros fortuitos y actividades comunitarias.

3. **Multiescalaridad y multifuncionalidad**: El sistema de espacios libres debe incluir áreas de diferentes tamaños y funciones, desde grandes parques que definen la estructura general de la ciudad hasta pequeños espacios públicos locales. Estos últimos ayudan a dar legibilidad y coherencia al tejido urbano. En áreas más amplias, se pueden incorporar actividades complementarias, como instalaciones deportivas, de ocio, o comerciales, que diversifiquen el uso de estos espacios y fomenten una mayor frecuencia de uso, asegurando su sostenibilidad y relevancia.

4. **Simbiosis e integración con la red viaria y el sistema dotacional**: Los espacios libres deben estar estrechamente conectados con la infraestructura vial y las dotaciones urbanas, creando un sistema continuo y legible que facilite la movilidad y la comprensión del espacio urbano. Esta integración es esencial para mantener el equilibrio ecológico de la ciudad, proponiendo un sistema ininterrumpido de espacios verdes que conecte parques suburbanos con áreas ajardinadas en el núcleo urbano, y que actúe como un corredor ecológico y social.

Para el diseño del sistema de espacios libres, se destacan varios aspectos esenciales:

- **Elemento regulador del medio ambiente urbano**: Los espacios verdes deben contribuir a la regulación del microclima urbano, mejorando la calidad del aire, reduciendo las temperaturas extremas, y actuando como sumideros de carbono.

- **Servir como escenarios para las relaciones sociales**, facilitando la interacción entre los ciudadanos en un entorno agradable y seguro.

- **Soporte físico para el ocio y el esparcimiento**: Los espacios verdes deben responder a la creciente demanda de áreas recreativas, ofreciendo instalaciones y actividades que atraigan a una amplia gama de usuarios.

- **Red jerarquizada de recorridos verdes**: Es importante establecer una red de caminos y sendas verdes que conecten los diferentes espacios libres, creando un sistema continuo que permita desplazamientos seguros y agradables a pie o en bicicleta.

- **Integración de la ciudad con elementos geográficos relevantes**: El sistema de espacios verdes debe conectar la ciudad con sus características geográficas distintivas, como ríos, colinas, o costas, destacando y preservando estos elementos como parte del paisaje urbano.

Sistema General de Espacios Libres

El **Sistema General de Espacios Libres** se compone de diversos elementos que son esenciales para la configuración del espacio público y la conexión de la ciudad con su entorno natural. Estos elementos no solo ofrecen áreas para el esparcimiento de la población, sino que también actúan como el principal mecanismo de vertebración urbano-territorial, integrando el entorno natural en la vida urbana.

Se identifican **tres tipos principales de espacios** dentro del Sistema General:

1. **Piezas urbanas de relevancia simbólica y funcional**: Incluyen espacios como el Parque Camping de Valdelagrana, Parque de la Victoria o Parque de La Puntilla y otros parques urbanos significativos. Estas áreas, aunque no necesariamente grandes en superficie, son cruciales por su valor cualitativo, su funcionalidad y su rol en la memoria colectiva y la identidad urbana.

2. **Parques periféricos de transición**: Estos espacios, como los parques Pinaleta del Pilar, Pinar del Oasis o Pinar de Monchlicle actúan como zonas de transición entre el medio urbano y natural, sirviendo de filtros ambientales y proporcionando un buffer ecológico que contribuye al equilibrio ambiental de la ciudad.

3. **Nuevas propuestas de integración fluvial**: El Avance del POU propone la creación de parques fluviales, como el Parque Calderón, que no solo mejorarían la conectividad verde,

sino que también articularían el desarrollo urbano con los cauces fluviales, integrando el entorno natural con el urbano.

Estas piezas colectivamente aportan más de 2,8 millones de metros cuadrados de superficie verde al sistema urbano, superando ampliamente los estándares exigidos por la normativa y garantizando una provisión adecuada de espacios libres para la población.

8.2.2. Equipamientos comunitarios. Criterios para la ordenación de los equipamientos.

El enfoque del Avance del POU para la ordenación de equipamientos comunitarios quiere ser integral y estratégico, buscando no solo satisfacer las necesidades básicas de la población, sino también fomentar la cohesión social, mejorar la calidad de vida, y promover una ciudad más equitativa y funcional. La integración de los equipamientos con la movilidad sostenible, la flexibilidad en su uso, y su distribución estratégica en el tejido urbano son elementos clave para lograr una transformación urbana que beneficie a todos los ciudadanos, fortaleciendo la estructura social y mejorando el entorno urbano en su conjunto. Este enfoque asegura que los equipamientos comunitarios se mantengan como piezas fundamentales en el desarrollo y la reconfiguración de la ciudad, adaptándose a las necesidades cambiantes y promoviendo un desarrollo urbano sostenible y cohesionado.

Criterios para la ordenación de equipamientos comunitarios

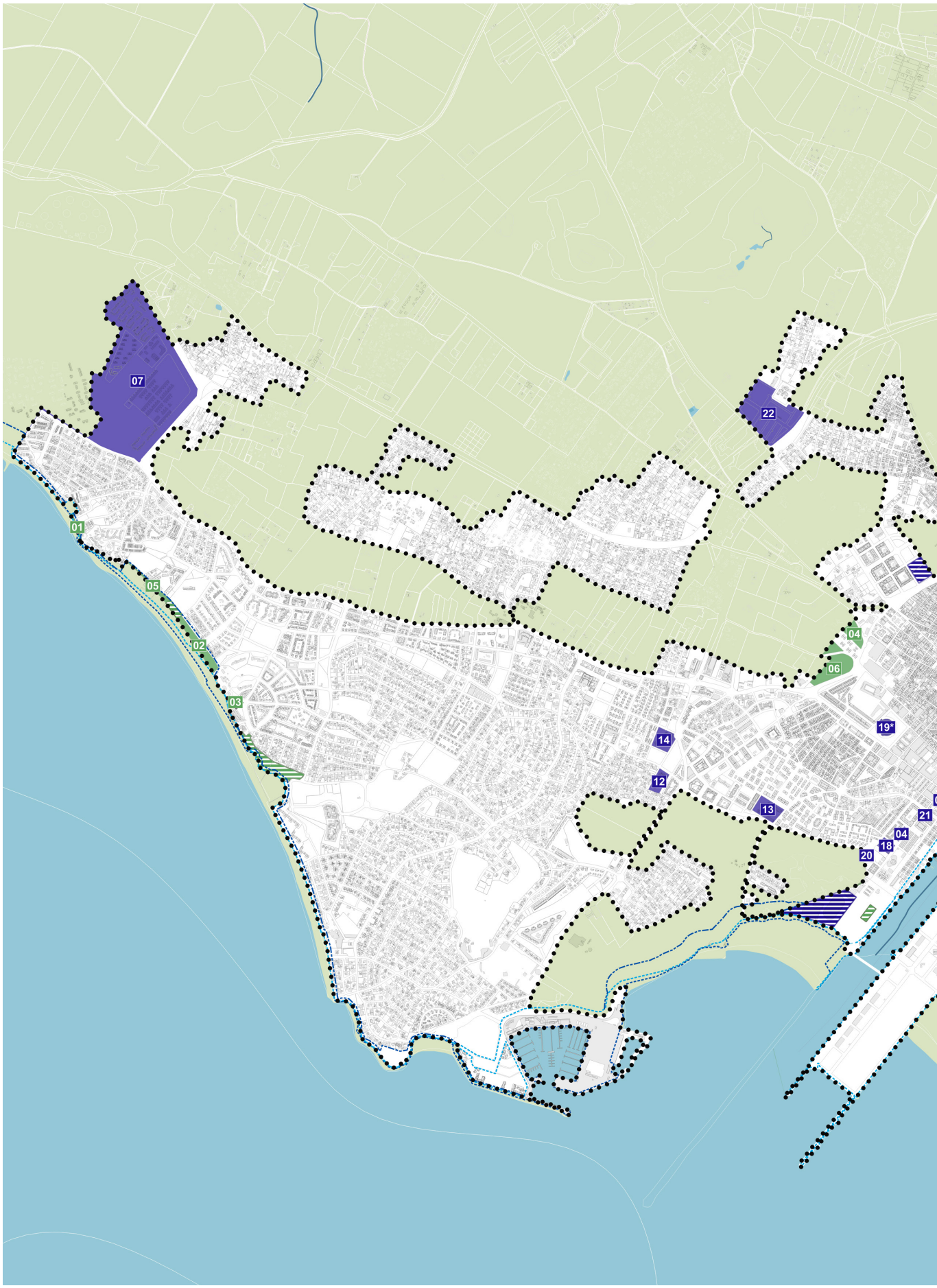
La planificación de equipamientos comunitarios en el **Avance del Plan de Ordenación Urbana (POU)** sigue una serie de criterios fundamentales que aseguran su efectividad y relevancia en el contexto urbano:

1. **Nuevas dotaciones para revertir las disfunciones y externalidades generadas por la ciudad de la periferia suburbana,** para combatir la falta de dinamismo en las periferias urbanas, mejorando la accesibilidad y conectividad de estas áreas con el resto de la ciudad.

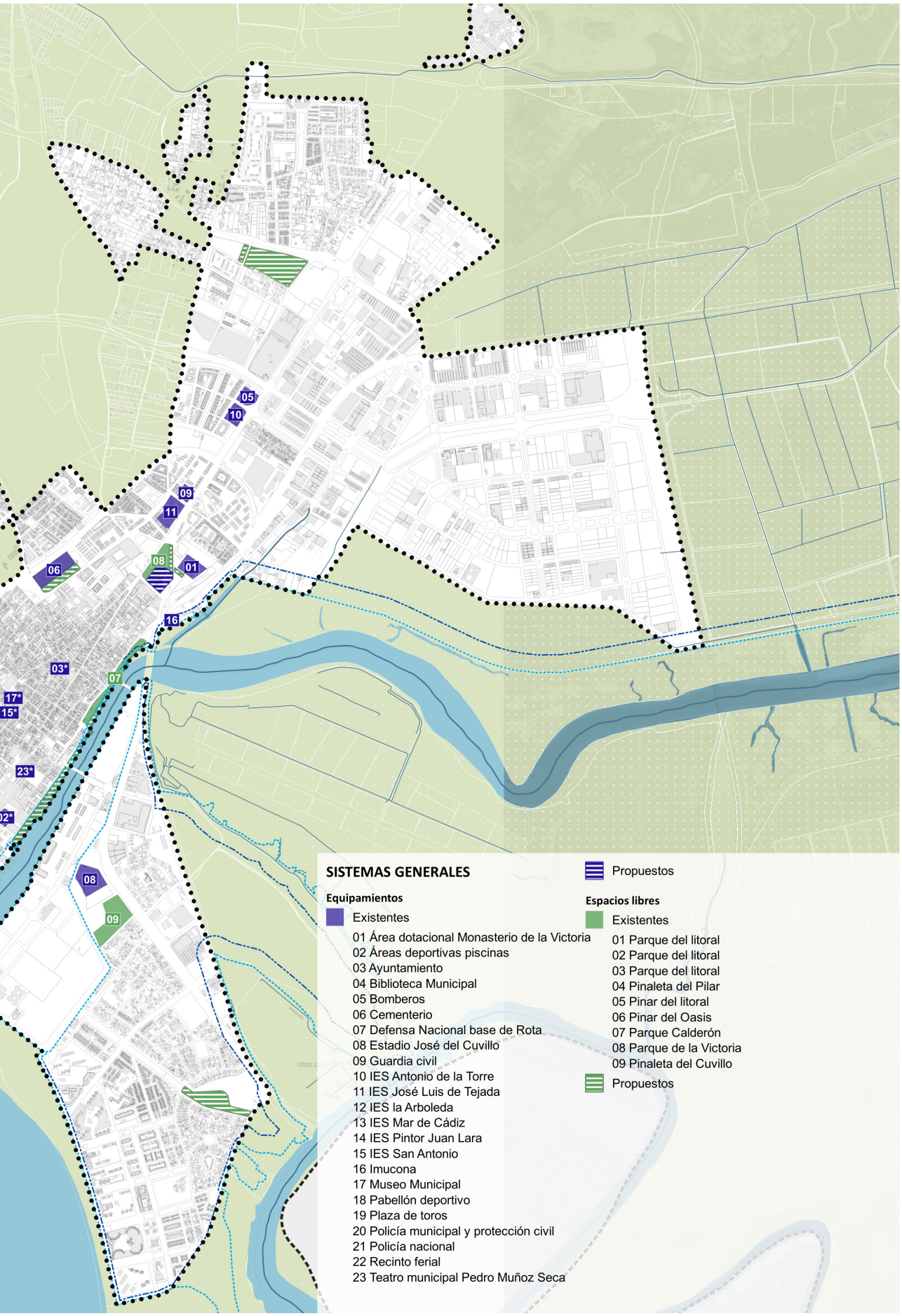
2. **Adaptación a las transformaciones sociales**: Dado que las necesidades sociales cambian con el tiempo, los equipamientos deben ser flexibles y adaptarse a nuevos contextos demográficos y sociales. Esto implica una redefinición constante de los usos específicos de los equipamientos para responder a las demandas emergentes de la población. El Avance del POU enfatiza la importancia de reservar espacio para equipamientos en áreas como la educación, la salud, el deporte y el bienestar social, asegurando que estas dotaciones sean accesibles y adaptables. Se introduce la categoría de equipamiento multifuncional, que permite que los equipamientos se diseñen con una flexibilidad que les permita adaptarse a diferentes usos en función de las necesidades específicas que surjan. Esta categoría de equipamiento es crucial para asegurar que los espacios puedan evolucionar con el tiempo, respondiendo a las demandas de una población diversa y en constante cambio.

3. **Generar una estructura homogéneamente distribuida**: Garantizar que los equipamientos estén repartidos equitativamente por toda la ciudad, para que todos los barrios tengan acceso a servicios esenciales. Esto es crucial para garantizar que todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación en la ciudad, tengan acceso a servicios esenciales y espacios de interacción social.

4. **Diversificar y ampliar la oferta de servicios**: Promover actividades competitivas que puedan relanzar el potencial económico y social del municipio, diversificando la gama de servicios disponibles.



Esquema de dotaciones.



SISTEMAS GENERALES

Equipamientos

Existentes

01 Área dotacional Monasterio de la Victoria
02 Áreas deportivas piscinas
03 Ayuntamiento
04 Biblioteca Municipal
05 Bomberos
06 Cementerio
07 Defensa Nacional base de Rota
08 Estadio José del Cuvillo
09 Guardia civil
10 IES Antonio de la Torre
11 IES José Luis de Tejada
12 IES la Arboleda
13 IES Mar de Cádiz
14 IES Pintor Juan Lara
15 IES San Antonio
16 Imucona
17 Museo Municipal
18 Pabellón deportivo
19 Plaza de toros
20 Policía municipal y protección civil
21 Policía nacional
22 Recinto ferial
23 Teatro municipal Pedro Muñoz Seca

Propuestos

Espacios libres

Existentes

01 Parque del litoral
02 Parque del litoral
03 Parque del litoral
04 Pinaleta del Pilar
05 Pinar del litoral
06 Pinar del Oasis
07 Parque Calderón
08 Parque de la Victoria
09 Pinaleta del Cuvillo

Propuestos

5. **Vinculación con la red viaria y de espacios libres**: Los equipamientos deben estar estratégicamente ubicados en relación con las principales vías de comunicación y espacios públicos, para asegurar que se integren bien en la estructura urbana y sean fácilmente accesibles.

6. **Dimensión monumental y semántica**: Los equipamientos deben tener un carácter que contribuya a la identidad de la ciudad, actuando como hitos que mejoren la legibilidad y el reconocimiento del espacio urbano.

7. **Carácter multiescalar**: Los equipamientos deben responder a una variedad de necesidades a diferentes escalas, desde el nivel local hasta el metropolitano, garantizando que cada comunidad tenga acceso a servicios adecuados.

8. **Optimización del patrimonio dotacional existente**. Esto pasa por mejorar su accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y urbanísticas, así como la mejora de las conexiones con redes de transporte público y peatonal.

9. **Uso intensivo y polivalente**: Los equipamientos deben ser utilizados de manera más eficiente, adaptando sus usos a diferentes horarios y necesidades para evitar que queden infrautilizados. La introducción de la categoría de equipamiento multifuncional permite un uso flexible y adaptable, ajustándose a las demandas ciudadanas a lo largo del tiempo. Esto también puede implicar consultas ciudadanas para decidir el uso final de ciertos equipamientos, asegurando que estos respondan a las necesidades reales de la comunidad.

10. **Viviendas protegidas y dotacionales:** El Avance del POU también aborda la necesidad de construir viviendas protegidas, destinadas al alquiler, como parte de la oferta de equipamientos comunitarios. Se prevé una oferta significativa de alojamiento dotacional, así como la identificación de 29 actuaciones de reforma interior donde se desarrollará este tipo de oferta. Esta estrategia responde a la necesidad de ofrecer soluciones habitacionales accesibles para la población, integradas en el tejido urbano y conectadas con los equipamientos y servicios esenciales.

    La propuesta se concreta en los siguiente equipamientos principales:

Tipo	Código	Nombre	Existente/ Previsto	Uso	Superficie (m2)
SG-EC	01	Área dotacional Monasterio de la Victoria	EXIS	SC	11.901,45
SG-EC	2	Áreas deportivas piscinas	EXIS	DE	5.987,25
SG-EC	3	Ayuntamiento	EXIS	AD	769,25
SG-EC	04	Biblioteca Municipal	EXIS	SC	2.740,49
SG-EC	05	Bomberos	EXIS	PC	8.378,96
SG-EC	06	Cementerio	EXIS	FU	20.534,00
SG-EC	07	Defensa Nacional base de Rota	EXIS	DF	380.472,08
SG-EC	08	Estadio José del Cuvillo	EXIS	DE	19.994,87
SG-EC	09	Guardia civil	EXIS	PO	5.632,54
SG-EC	10	IES Antonio de la Torre	EXIS	DO	9.485,36
SG-EC	11	IES José Luis de Tejada	EXIS	DO	14.962,50
SG-EC	12	IES la Arboleda	EXIS	DO	8.700,33
SG-EC	13	IES Mar de Cádiz	EXIS	DO	14.981,04
SG-EC	14	IES Pintor Juan Lara	EXIS	DO	12.315,91
SG-EC	15	IES San Antonio	EXIS	DO	2.430,99
SG-EC	16	Imucona	EXIS	SC	1.454,64
SG-EC	17	Museo Municipal	EXIS	SC	413,99

Tipo	Código	Nombre	Existente/ Previsto	Uso	Superficie (m2)
SG-EC	18	Pabellón deportivo	EXIS	DE	5.228,57
SG-EC	19	Plaza de toros	EXIS	SC	8.015,24
SG-EC	20	Policía municipal y protección civil	EXIS	PO	1.411,13
SG-EC	21	Policía nacional	EXIS	PO	579,71
SG-EC	22	Recinto ferial	EXIS	SC	64.643,47
SG-EC	23	Teatro municipal Pedro Muñoz Seca	EXIS	SC	1.900,87
SG-EC	24	Área dotacional el Madrugador	EXIS	SC	86.224,23
SG-EC	24	Ayuntamiento	EXIS	AD	1.070,16
SG-EC	25	Defensa Nacional base de Rota	EXIS	DF	1.850.896,60
SG-EC	26	Penal Puerto II - Puerto III	EXIS	PO	462.962,46
SG-EC	27	Deportivo (propuesto)	PREV	DE	43.555,18
SG-EC	28	Juzgados (propuesto)	PREV	JU	11.354,11
SG-EC	29	Sociocultural (propuesto)	PREV	SC	14.505,42
				TOTAL	**3.073.502,78**


PARQUE DE BOMBEROS

AO. 9 /

LA REGULACIÓN DE LOS USOS. USOS GLOBALES Y PORMENORIZADOS PROPUESTOS PARA EL SUELO URBANO.

Según el artículo 66 de la LISTA:

"1. Los Planes de Ordenación Urbana tienen por objeto establecer la ordenación detallada del suelo urbano, mediante todas o algunas de las siguientes determinaciones, que no podrán contradecir las de los Planes de Generales de Ordenación Municipal:

a) La división de su ámbito en diferentes zonas, en función de sus usos globales y pormenorizados".

La división del suelo urbano en diferentes zonas se ha expuesto en el capítulo 06 anterior. Ahora interesa realizar una descripción y justificación de los usos globales y pormenorizados.

El uso global de una zona de suelo urbano (o de un ámbito de actuación de transformación urbanística), según el apartado 15 del Anexo de definiciones del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) es aquel que la caracteriza por ser mayoritario en términos de edificabilidad.

Según el Reglamento General de la LISTA, el instrumento de ordenación urbanística podrá asignar a una zona o ámbito de actuación dos o más usos globales, pudiendo implantarse cualquiera de ellos como uso global o todos ellos en igual proporción, de conformidad con lo que establezca dicho instrumento.

Por su parte, es uso pormenorizado (apartado 16 del Anexo RGLISTA): es aquel uso que el instrumento que establece la ordenación urbanística detallada atribuye a cada parcela, manzana o terrenos concretos.

Es uso compatible (apartado 17 del Anexo RGLISTA, aquel uso que el instrumento de ordenación urbanística considere que puede coexistir con el uso del ámbito.

El POU reconoce como usos globales, de conformidad con el Reglamento General de la LISTA (apartado 15 del Anexo) a los siguientes: Residencial, Turístico, Servicios, Productivo y Dotacional.

En relación con los usos pormenorizados en el suelo urbano, hay que señalar que este documento de Avance de POU pretende mantener la regulación básica establecida en la tradición del planeamiento urbanístico desarrollados en El Puerto, sin perjuicio de incorporar el necesario ajuste o adaptación a las definiciones y sistematización que respecto a los usos globales hace el Anexo del Reglamento General de la LISTA.

Es decir, el documento completo de POU establecerá la definición y regulación detallada de los siguientes usos pormenorizados que se integran en los usos globales siguientes.

9.1. USO GLOBAL RESIDENCIAL.

El Uso Global Residencial es aquel uso que se establece en ámbitos cuyo destino principal es proporcionar alojamiento permanente a las personas que configuran un núcleo con los comportamientos habituales de las familias, tengan o no relación de parentesco.

Son usos pormenorizados:

a) Residencial vivienda unifamiliar.

- En régimen libre.
- En régimen de protección pública.

Con carácter general, se entiende por vivienda unifamiliar la unidad residencial que se desarrolla en parcela independiente con acceso exclusivo o independiente desde la vía pública o espacio público que reúne las condiciones de solar y con implantación en edificio aislado.

Se constituye un régimen especial de tipología formal de vivienda unifamiliar, caracterizada porque las viviendas aparecen como un conjunto de edificaciones aisladas sobre una misma parcela o incluso integradas en un sólo edificio agrupadas horizontalmente y con acceso exclusivo e independiente desde la vía o espacio libre público o incluso a través de espacio comunitario que la conecte al de dominio público. El conjunto constituye un Condominio de Unifamiliares (CU). Este Condominio de Unifamiliares podrá contener, o no, una subparcela configurada como elemento común de la totalidad de las subparcelas en las que se sitúan cada vivienda unifamiliar del conjunto. Si así fuera, la superficie común resultante deberá tener acceso a suelo público, y al tiempo contar con una continuidad física a fin de quedar garantizadas las condiciones de seguridad y accesibilidad a la superficie privativa donde se sitúan las subparcelas de viviendas unifamiliares, y deberá quedar garantizada, mediante la constitución del régimen jurídico del Condominio de Unifamiliares correspondiente, la imposibilidad de disposición independiente de la parte de las subparcelas donde se localizan las viviendas y la subparcela configurada como elemento común del conjunto de la actuación.

b) Residencial vivienda plurifamiliar.

- En régimen libre.
- En régimen de protección pública.

Vivienda plurifamiliar es la situada en edificio constituido por viviendas agrupadas, resolviendo en copropiedad o comunidad de propietarios los elementos, usos y servicios secundarios o auxiliares de circulación vertical u horizontal y las instalaciones comunitarias, pudiendo disponer el acceso a la unidad residencial desde espacios comunes, que actúan como elemento de relación entre el espacio interior de las viviendas y la vía pública o espacio libre exterior.

A nivel de calificación completa, el uso pormenorizado de residencial (unifamiliar se identificará en los Planos de Ordenación con la leyenda de la tipología correspondiente a la Zona de Ordenanza de edificación de uso residencial que resulte de aplicación. La calificación

complementaria de su destino específico de vivienda protegida se identificará en los planos con la leyenda (VP).

Las edificaciones con destino a vivienda únicamente podrán implantarse en parcelas calificadas pormenorizadamente con dicho uso específico. No obstante, en la regulación de las Zonas de Ordenanzas de la edificación podrá admitirse el uso compatible de vivienda con carácter complementario del uso principal que caracteriza a la Zona de Ordenanza o calificación pormenorizada. A estos efectos es uso de vivienda con el carácter de complementario, aquel que se presenta como la residencia destinada al personal que realiza las labores de vigilancia y guarda de las instalaciones del uso principal, y que se presenta vinculado a éste.

Condiciones de uso y programa de la vivienda.

Las viviendas deben disponer, como mínimo, de una habitación capaz para estar, comer y cocinar, un dormitorio y un cuarto de aseo completo, y una superficie mínima de 35 m2 útiles, dentro de los cuales no se incluirán terrazas, balcones, miradores, tendederos, ni espacios con altura libre inferior a 220 centímetros.

Se entenderá que la vivienda o alojamiento incurre en situación de sobreocupación cuando el número de personas residentes en ella supere el que le corresponda en función de las ratios siguientes:

a) Una vivienda con 1 o 2 persona residente en ella deberá disponer como mínimo de 35 m2 útiles de superficie.

b) Una vivienda con 3 personas residentes en ella habrá de contar como mínimo con 50 m2 útiles de superficie.

c) Una vivienda con 4 personas residentes en ella habrá de contar como mínimo con 60 m2 cuadrados útiles de superficie.

d) Una vivienda con 5 o más personas residentes en ella, dispondrá de una superficie útil mayor o igual a la resultante de aplicar la siguiente fórmula S= 25+(10xN), donde N es el número de personas y S es la superficie útil mínima necesaria de la vivienda, incurriendo en caso de incumplir esta condición en una situación de sobreocupación de la vivienda.

Viviendas colaborativas.

Se consideran viviendas colaborativas los edificios o conjuntos residenciales cuya titularidad única pertenece a una entidad participada por sus usuarios, cuya gestión es compartida, adoptando la forma de cooperativa no lucrativa o de asociación no lucrativa. Además, deben incorporar, al menos, los siguientes espacios o dependencias:

a) Viviendas o dependencias susceptibles de aprovechamiento privado, que podrán disminuir en 5 m2 la superficie útil mínima requerida a la que se hace referencia en el apartado anterior

b) Elementos comunes del edificio o conjunto residencial, de acuerdo con el artículo 396 del Código civil.

c) Espacios o dependencias para el uso común, al menos en un 20 % de la superficie total, para desarrollar algunas de las funciones inherentes al uso residencial, y/o la prestación de servicios comunitarios y sociales, excepto si la cooperativa de viviendas se establece

mediante la rehabilitación o adquisición de un conjunto residencial preexistente y las características de este no permiten lograr este porcentaje, quedando fijado el mínimo en un 10 % para estos casos. Los espacios comunes han de ser totalmente accesibles y disponer de medidas de evacuación suficientes de acuerdo con la normativa vigente. La cocina se situará preferentemente en la planta baja.

Las viviendas colaborativas se consideran alojamientos asimilables a la vivienda y podrán implantarse en cualquier parcela que admita como principal o compatible el uso pormenorizado de vivienda plurifamiliar. Y se considerarán viviendas colaborativas de protección pública aquellas que así se califiquen de acuerdo con lo previsto en la legislación en materia de protección pública de vivienda.

Las viviendas de usos turístico.

Las viviendas de uso turístico (VUT) son viviendas cedidas por la persona propietaria, directa o indirectamente, a terceros, de manera reiterada y a cambio de una contraprestación económica, para un hospedaje o estancia de temporada a las personas usuarias de servicios turísticos.

La actividad de alojamiento turístico en vivienda constituye una actividad integrable en el uso turístico, sin perjuicio de que su regulación específica se realice sistemática dentro del uso global residencial por desarrollarse en inmuebles con calificación residencial (vivienda).

En el apartado 9.8 se contiene el avance de esta regulación.

Cambio de uso de local comercial en planta baja a vivienda.

En las plantas bajas de los inmuebles existentes de viviendas plurifamiliares que se han destinado originariamente a servicios comerciales u otros usos no residenciales, solo se admitirá el cambio de uso a vivienda cuando se den las mismas condiciones de habitabilidad que para el resto de las viviendas, el solado de la planta ha de encontrarse a 40 centímetros por encima del nivel de acera y el antepecho de las ventanas a 1,50 metros desde el suelo interior, y el acceso a las viviendas habría de realizarse a través del portal o caja de escaleras del edificio en que se ubica, así como otras medidas relativas a condiciones higiénicas, de dotaciones, de seguridad y estéticas que puedan establecerse.

9.2 USO GLOBAL TURÍSTICO.

El Uso Global Turístico es el atribuido de manera mayoritaria o dominante a una zona urbana o sector por incorporar un porcentaje superior al cincuenta por ciento (50%) de la edificabilidad total del ámbito de ordenación para ser destinada a la implantación de alojamientos turísticos que cumplan los requisitos de uso exclusivo y de unidad de explotación. O también, ocupado en la mayor parte de su superficie por actividades deportivas con incidencia en el ámbito turístico.

Son usos pormenorizados:

a) Uso pormenorizado de Establecimiento de alojamiento turístico hotelero.

Esta clase de uso, a los efectos de las presentes Normas, y atendiendo a las diferentes modalidades de alojamientos, se remite a las vigentes normas sectoriales de la legislación de turismo. Se distinguen:

- Establecimientos hoteleros (Decreto 47/2004, de 10 de Febrero, de Establecimientos Hoteleros).

- Apartamentos turísticos (Ley 13/2011, de 23 de Diciembre de Turismo en Andalucía y el Decreto 194/2010, de 20 de abril, vigente -tras la modificación incorporada en la Disposición Final Primera del Decreto 28/2016, de 2 de febrero-).

b) Actividades con incidencia en el ámbito turístico:

Son aquellos usos, de carácter público o privado, destinados a atender la demanda generada por el turismo en sus distintas modalidades. Comprende, entre otros, los relacionados con la hostelería y restauración, el alojamiento turístico en cualquiera de sus categorías, los servicios recreativos, culturales, deportivos o de ocio, las actividades de salud y bienestar, así como aquellos de carácter comercial, empresarial, industrial o científico que, por su naturaleza, atraen visitantes y generan flujos turísticos en el municipio.

9.3. USO GLOBAL SERVICIOS.

El Uso Global de Servicios engloba las actividades destinadas a la realización y prestación de servicios al público de carácter personal, profesional, administrativos, técnicos, monetarios, transacciones comerciales, manejo y traslado de mercancías no clasificados como usos industriales. Comprenden también las actividades de venta y comercio al por menor, oficinas, actividades recreativas, lúdicas, de ocio y restauración, hospedaje, sanitarias, asistenciales, socioculturales, docentes y deportivas ejercidas con ánimo de lucro.

Son usos pormenorizados:

a) Comercio.

Se refiere al servicio que se destina al ejercicio de actividades relacionadas con el suministro directo de mercancías al público, mediante ventas al por menor. Esta clase de uso, a los efectos de su pormenorización en el espacio, se divide en las siguientes categorías:

- Pequeño comercio: Cuando la actividad comercial tiene lugar en locales independientes o agrupados cuya superficie para la exposición y venta, individual o del conjunto de locales agrupados, sea inferior o igual a quinientos (500) metros cuadrados brutos (construida).

- Mediano comercio: Cuando la actividad comercial tiene lugar en locales independientes o agrupados cuya superficie de venta, individual o del conjunto de locales agrupados, esté comprendida entre valores superiores a quinientos (500) metros cuadrados brutos y menores a los dos mil quinientos (2.500) metros cuadrados de superficie útil para la exposición y venta al pública.

- Gran Superficie Minorista. Comprende las actividades relacionadas con el suministro directo de mercancías al público, mediante ventas al por menor, y que tiene lugar en locales independientes o agrupados cuya superficie de venta, individual o del conjunto de locales agrupados, sea superior a dos mil quinientos (2.500) metros cuadrados de superficie útil para la exposición y venta al pública.

b) Oficinas.

Corresponde a los servicios que se dirigen, como función principal, a prestar, bien a las empresas o a los particulares, servicios de carácter administrativo privado, técnicos, financieros, y otros análogos. Se incluyen en esta categoría actividades puras de oficina, así como funciones de esta naturaleza asociadas a otras actividades principales con uso diferente (industria, construcción o servicios) que consuman un espacio propio e independiente. Asimismo, se incluyen servicios de información turística, sedes de participación, política o sindical, organizaciones asociativas, profesionales, religiosas o con otros fines no lucrativos y otras que presenten características adecuadas a la definición anterior. Igualmente se integran en esta clase de uso de oficinas las academias de cursos y enseñanzas no oficiales.

c) Recreativo

Se corresponde con el conjunto de operaciones tendentes a ofrecer y procurar al público situaciones de ocio, diversión, esparcimiento (incluyendo, consumición de bebidas y alimentos), o espectáculos públicos; se consideran incluidos en este uso las siguientes actividades conforme a la definición y clasificación del Decreto 155/2018, de 31 de julio (Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos de Andalucía y se regulan sus modalidades) o norma que la sustituya:

d) Restauración:

Se entiende por uso de Restauración aquel destinado a la elaboración, servicio y consumo de alimentos y bebidas, en establecimientos abiertos al público o vinculados a actividades de hostelería y turismo. Su finalidad es atender tanto a la población residente como a los visitantes, integrándose en la oferta económica y social del municipio.

9.4. USO GLOBAL PRODUCTIVO.

El Uso Global Productivo es aquel uso que comprende aquellas actividades económicas destinadas a la obtención, elaboración, transformación y reparación de productos, así como las actividades independientes cuyo objeto principal es el depósito, guarda, custodia y distribución de bienes, productos, y mercancías.

Son usos pormenorizados:

a) Artesanal.

Incluye actividades manuales o semi mecánicas de escasa dimensión, destinadas a oficios tradicionales o servicios ligeros, con baja incidencia ambiental y volumétrica. Industria y Almacenamiento.

b) Industrial.

Se entiende por Uso Industrial aquel destinado al desarrollo de actividades productivas cuyo objeto principal es la obtención o transformación de productos mediante procesos industriales. Este uso incluye también las funciones técnicas y económicas directamente vinculadas a la actividad principal, tales como la reparación de equipos, la guarda y depósito de medios de producción y materias primas, así como el almacenaje de los productos resultantes del propio proceso productivo, destinados a su suministro

d) Almacenamiento y Logístico.

Se entiende por Uso de Almacenamiento y Logístico aquel destinado al depósito, custodia, clasificación, manipulación y distribución de bienes y mercancías, incluyendo tanto productos intermedios como acabados. Comprende las actividades propias de centros de almacenamiento, naves de depósito, plataformas logísticas y centros de distribución, así como los servicios auxiliares directamente vinculados a dichas funciones (carga y descarga, empaquetado, preparación de pedidos, etc.)

e) Estaciones de suministro de carburantes y recarga eléctrica.

Instalaciones destinadas a proporcionar energía a vehículos, tanto mediante la dispensación de combustibles (gasolina, diésel, gas, hidrógeno, etc.) como mediante la recarga de baterías eléctricas. Habitualmente incorporan servicios complementarios como tienda de conveniencia, aseos, restauración, autolavado, mantenimiento básico de vehículos, aire y agua, y otros orientados a la atención del usuario y la movilidad.

La definición del uso de Actividades Óptim@s para El Puerto de Sanata María:

Dentro del uso Productivo se pretenden definir como Actividades Óptim@s para El Puerto de santa María, como aquellas actividades relacionadas con los nuevos sectores de las tecnologías de la información y las comunicaciones, la investigación y el conocimiento, la cultura, la actividad multimedia y el diseño, cuya implantación en el municipio de El Puerto de Sanata María se considera por este Avance como preferente.

Se refiere esta definición a las actividades que se caractericen por:

- Contener elementos de investigación y desarrollo o utilicen procesos de producción caracterizados por el uso intensivo de medios de nueva tecnología.

- Contribuir a la generación de puestos de trabajos nuevos, o en su caso, proporcionen una alta densidad ocupacional (número de trabajadores o usuarios/superficie).

- Generar un alto valor añadido.

- Estar directamente relacionadas con la generación, procesamiento y transmisión de información y de conocimiento.

- No ser contaminantes ni molestas y pueden desarrollarse en medios urbanos centrales.

A modo de primera aproximación se establece una relación de actividades que pueden merecer en el POU la consideración de Actividades Óptim@s para El Puerto de Sanata María:

- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

  - Fabricación de productos informáticos, electrónicos y de telecomunicaciones.
  - Reproducción de soportes de grabación.
  - Desarrollo informáticos.
  - Radiodifusión y telecomunicaciones.
  - Desarrollo de la transmisión por cable.
  - Actividades en el Sector de Internet, multimedia, editorial y audiovisual.

- Servicios Avanzados cualificados

  - Actividades relacionadas con bases de datos.
  - Prestación de servicios de aplicación de nuevas tecnologías.
  - Suministro de bienes y servicios digitalizados.
  - Mantenimiento y reparación de equipos informáticos.
  - Otros servicios de telecomunicaciones: actividades relacionadas con la telefonía móvil, las comunicaciones por satélite y sus aplicaciones a otros sectores como el transporte y la distribución.
  - Servicios para la creación y mejora de funcionamiento de empresas

- Centros del Conocimiento y la Cultura

  - Centros de formación profesional.
  - Universidades.
  - Centros de investigación.
  - Equipamientos culturales.
  - Asociaciones profesionales.
  - Centros de información, documentación y asesoría.
  - Editoriales y empresas de creación audiovisual.
  - Empresas usuarias intensivas de conocimiento.
  - Actividades artísticas o de gestión cultural.

- Investigación, desarrollo y producción en sectores emergentes

  Siempre que quede garantizada la no producción de riesgos, se consideran incluidas:

  - Actividades relacionadas con las ciencias de la salud.
  - Actividades relacionadas con la industrial medioambiental.

Con esta propuesta se trata de habilitar actuaciones de renovación parcial y progresiva en los polígonos industriales existentes que favorezcan la progresiva incorporación de empresas avanzadas en tejidos productivos consolidados como forma de promover sinergias innovadoras que potencien el desarrollo y revitalización de zonas industriales tradicionales con capacidad de revitalización. Para ello se propiciaría que, en parcelas a partir de un cierto tamaño mínimo, se pudiera incrementar la edificabilidad en determinados porcentajes en función de la superficie de esas parcelas.

Se considera que la implantación de los nuevos servicios productivos tiene un importante papel que desempeñar en la recuperación de determinadas áreas industriales, facilitando la renovación de su sistema productivo y permitiendo simultáneamente el desarrollo posterior de servicios más avanzados.

De forma específica se pretende instrumentar una medida que posibilite la renovación de ámbitos parciales de determinados polígonos existentes para que puedan implantarse preferentemente las Actividades Óptim@s para El Puerto, e incluso otros usos como, el hotelero, que contribuyen a cualificar la imagen de estos espacios industriales. Los ámbitos interiores de estos polígonos industriales que constituirían áreas de oportunidad no quedarían predeterminados desde el POU que se limitaría a identificar los polígonos industriales que podrían desarrollar este tipo de iniciativas para su modernización y revitalización.

9.5. USO GLOBAL DOTACIONAL.

El Uso Global Dotacional, tanto público como privado. Es el uso el que sirve para proveer a los ciudadanos prestaciones sociales que hagan posible su desarrollo integral y su bienestar, proporcionar los servicios propios de la vida urbana, así como garantizar el recreo y esparcimiento de la población mediante espacios deportivos y zonas verdes que contribuyan al reequilibrio medioambiental y estético de la ciudad. Se incluyen aquellos espacios sobre los que se desarrollan los movimientos de las personas y los vehículos de transporte individual y colectivo, y de mercancías, así como los que permiten la permanencia de éstos estacionados o aquellos en que se producen operaciones de rotura de carga y otras labores auxiliares. Así mismo, tienen esta consideración los espacios sobre los que se desarrollan las actividades destinadas al abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, al suministro de energía eléctrica y gas, al servicio telefónico, a la recogida y tratamiento de los residuos sólidos, y a otros análogos, englobando las actividades de provisión, control y gestión de dichos servicios.

Son usos pormenorizados:

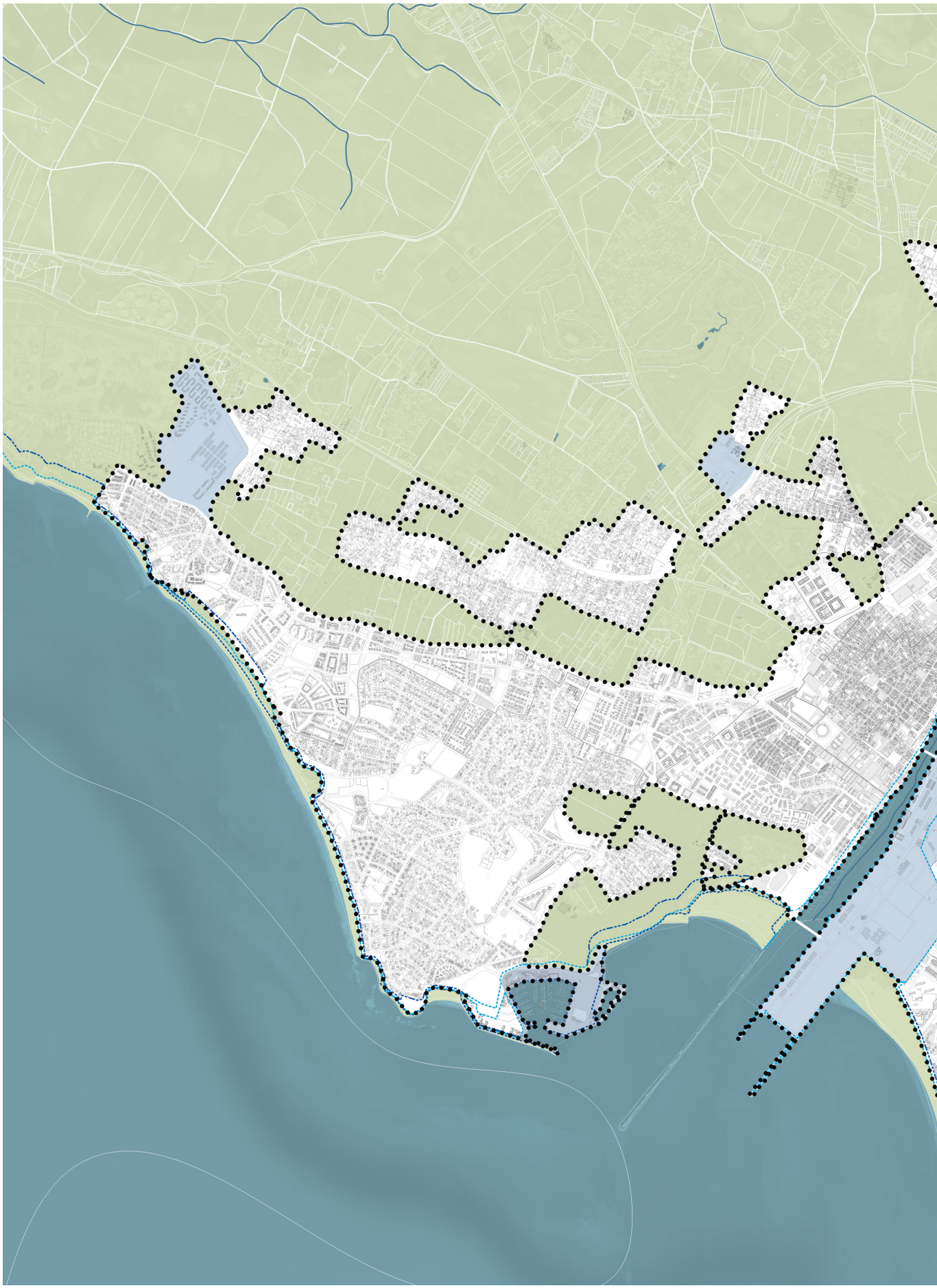
a) Equipamientos Comunitarios. Constituido por el conjunto de instalaciones y servicios que permiten desarrollar la actividad colectiva de una población, distinguiendo entre los básicos, que son los que dan un servicio directo a los ciudadanos (docente, deportivo, sanitario, asistencial, social y cultural, mercados de abastos, religioso, funerario, alojamientos protegidos o similares) y los de gestión (administrativo, juzgados, protección civil, policía, defensa, prisiones o similares). Se define como alojamiento protegido el destinado a colectivos específicos, bajo régimen de alquiler o cesión de uso e integrados por una parte privativa, que debe permitir el desarrollo de todas las funciones que son propias a la vivienda, y por los servicios comunitarios que sirvan de apoyo a esas funciones.

b) Espacios Libres y Zonas Verdes, constituidos por los espacios libres (plazas, áreas peatonales, áreas de juegos), integrados por los terrenos libres de edificación destinados al ocio, juegos y esparcimiento de la población y las zonas verdes (parques y jardines), integradas por los terrenos libres de edificación y dotados de vegetación que presentan una superficie permeable y desarrollan funciones ambientales (ecológicas, mitigación del cambio climático, etc.) además de las propias de su calificación urbanística.

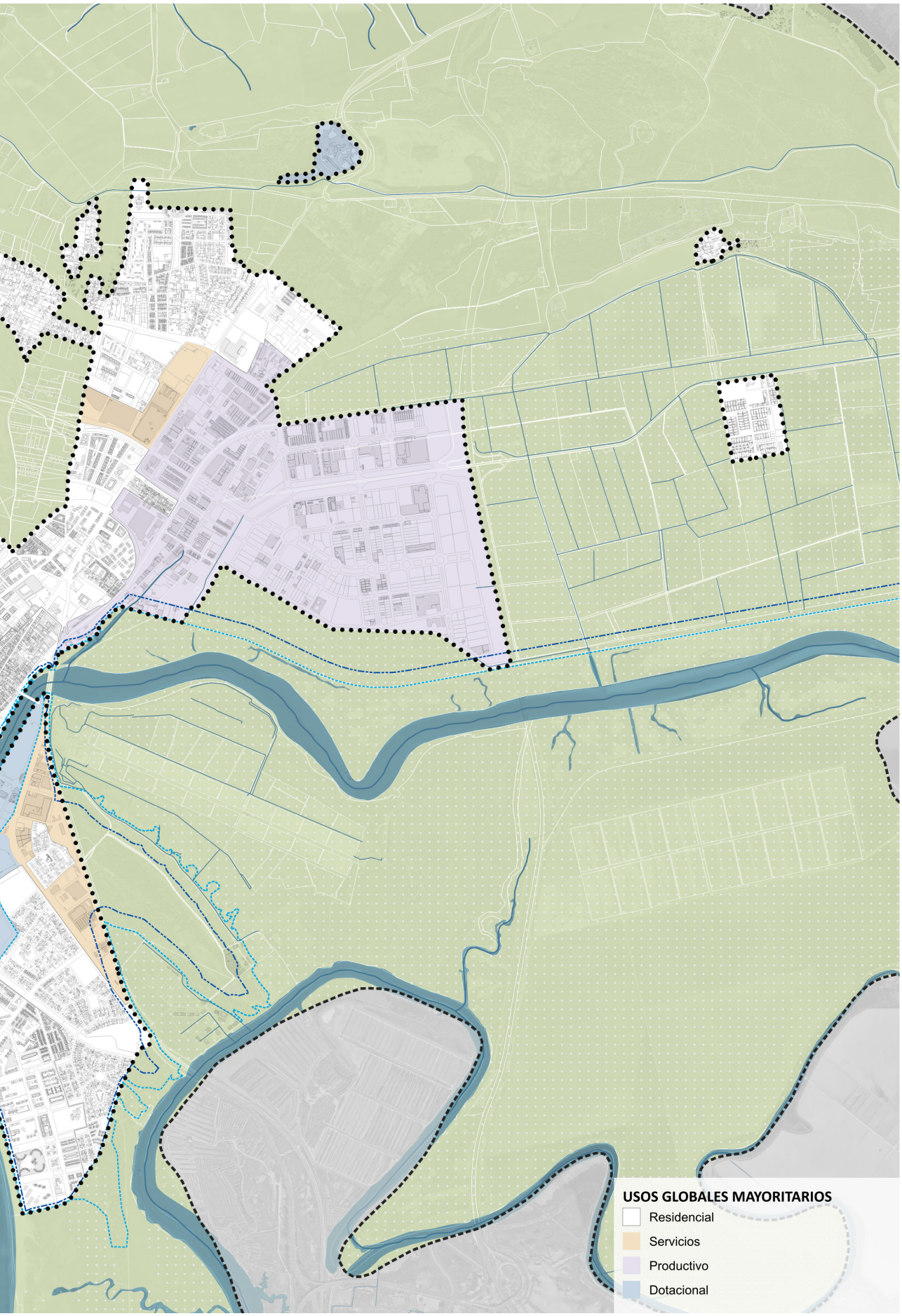
c) Movilidad, constituido por las redes y estaciones de transporte (viario urbano, aparcamientos, transporte por carretera, carriles bici, ferrocarril, áreas logísticas (destinadas al almacenaje, depósito y distribución mayorista de bienes y mercancías), intercambiadores, centros de transportes de mercancías o similares.

d) Infraestructuras y Servicios Técnicos, constituido por las redes, líneas, estaciones, centrales y depósitos de infraestructuras (abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, gestión de residuos, energía eléctrica, gas, telecomunicaciones y análogos) y por los servicios técnicos, (mantenimiento, limpieza viaria, bomberos, almacenamiento y análogos).

En general, y salvo determinaciones específicas del POU derivadas de la calificación, los usos globales admiten como uso característico o dominante cualquiera de los usos pormenorizados incluidos en su epígrafe, y como usos compatibles a aquellos usos pormenorizados así considerados en las condiciones particulares de calificación que disponga el documento completo del POU.



Esquema de usos globales mayoritarios.


USOS GLOBALES MAYORITARIOS
Residencial
Servicios
Productivo
Dotacional

De conformidad con el apartado 17 del Anexo del Reglamento General de la LISTA:

- En las zonas de suelo urbano y los ámbitos de actuaciones de transformación urbanística debe garantizarse el destino de más del 50% de la edificabilidad a los usos globales asignados a cada zona.

- En las parcelas debe garantizarse el destino de más del 50% de la edificabilidad al uso pormenorizado establecido por el POU para cada parcela ordenada detalladamente

9.6. DETERMINACIONES BÁSICAS PARA TODOS LOS USOS PORMENORIZADOS

Los usos dotacionales públicos se deben considerar, en general, complementarios del resto de usos que se asignen.

La consideración de un uso como principal o compatible no excluye la exigencia, en los supuestos así establecidos en las disposiciones legales vigentes, y las que se establezcan en el mismo POU, de los trámites, informes y autorizaciones específicos complementarios de la correspondiente licencia municipal que legalice la implantación de las actividades, edificios, instalaciones y otros.

En relación con el otorgamiento de las preceptivas licencias, con independencia de lo que establezca la normativa del Plan, y siempre previo informe de los servicios técnicos municipales, podrá condicionarse, e incluso impedirse, la implantación de aquellos usos, edificaciones e instalaciones que, por su magnitud o características funcionales, planteen necesidades singulares no resolubles adecuadamente en el marco de la ordenación establecida por el Plan en materias referentes a:

a) Las condiciones de ruido, salubridad, ambientales y similares.

b) Las condiciones de los accesos rodados y peatonales, necesidades viarias y de tráfico.

c) La dotación de aparcamiento.

d) Otras cuestiones que hagan que su implantación sea manifiestamente perturbadora o incompatible con las condiciones de ordenación definidas por el planeamiento para el ámbito afectado.

Usos en los sótanos.

En general, se propone que en los sótanos sólo puedan establecerse:

a. Las instalaciones técnicas al servicio del funcionamiento general de la edificación.

b. Aparcamientos en cualquier planta del sótano.

c. Trasteros, vestuarios, aseos o almacenes vinculados al aparcamiento en planta sótano o la edificación de la planta baja.

También se admitirán bajo rasante aquellas obras de ampliación de instalaciones legalmente establecidas a la entrada en vigor del POU que tengan como único y exclusivo objetivo atender a las determinaciones derivadas de las normativas de obligado cumplimiento y, específicamente, a las provenientes de la aplicación de las Normas Técnicas sobre Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas en la Edificación y el Transporte en Andalucía, y a la Normativa Básica

de la Edificación de Protección contra Incendios, siempre que se justifique adecuadamente que dicha ampliación es la única solución posible para dar cumplimiento a dichos extremos.

Diferentes usos en un mismo edificio o local.

Cuando en un mismo edificio o local se desarrollen dos o más actividades, cada una de ellas cumplirá las condiciones de su uso respectivo. Para la definición de las condiciones de la edificación, siempre se atenderá, en el caso precedente, a las que correspondan al uso al que se vincule mayor superficie útil, que se considerará dominante para dicho inmueble.

Cuando el régimen de usos compatibles admita usos distintos al residencial, excluidos los asimilados o complementarios, en situaciones de plantas superiores a la primera, para su admisión, los locales deberán tener acceso independiente desde el exterior.

En ningún caso se admitirán usos terciarios recreativos ni de comercio sobre viviendas.

Dotación de aparcamientos.

Se entiende por aparcamiento el espacio destinado a la estancia de vehículos que no constituye estacionamiento en la vía pública. Se entiende por plaza de aparcamiento aquella que cumple con las condiciones exigidas en estas normas para estacionar un vehículo de motor de cuatro ruedas.

La dotación mínima de plazas de aparcamiento será la que establezcan las normas del POU para cada tipo de uso en concreto.

El criterio general será la exigencia de disponer una plaza de aparcamiento cada cien (100) metros cuadrados o fracción de superficie construida de nueva edificación con destino a vivienda, y, en todo caso, una (1) plaza de aparcamiento por cada unidad de vivienda existente, cualquiera que sea la dimensión con la que ésta cuente. Y en lo referente a destinados al uso de gran industria, se establecerá como criterio general disponer de una (1) plaza de aparcamiento por cada cien (100) metros cuadrados construidos o fracción.

Dichas plazas de aparcamiento de disposición obligatoria habrán de situarse en el interior de la parcela donde se desarrolle la actividad propia del uso de gran industria.

No obstante, el POU podrá eximir de la anterior disposición para las obras tendentes a la conservación, restauración, rehabilitación, reestructuración o acondicionamiento de la edificación, en aquellos casos en que se justifique que la previsión de las citadas plazas de aparcamiento es incompatible con las estrategias de conservación y/o mantenimiento del inmueble, y en particular con las medidas de protección señaladas, en su caso, para los edificios catalogados.

Se propone que el Ayuntamiento pueda denegar la autorización de vado en calles de tráfico peatonal especialmente intenso. Cuando no sea posible la disposición del vado sobre otros viales, dicha denegación implicaría la eximente de la dotación obligatoria de aparcamiento. Igualmente, se propone que se pueda eximir de la obligación de disponer de la dotación de aparcamientos, reducirla o aceptar otras soluciones en aquellos edificios en los que concurran circunstancias que, a juicio de los servicios municipales competentes, desaconsejen la aplicación de los estándares de dotación de aparcamientos por razones derivadas de las características del edificio, las condiciones particulares del uso, la afección a elementos catalogados, la dificultad de acceso de vehículos, las características del viario o de la parcela, la proximidad a puntos conflictivos desde el punto de vista de la ordenación vial, y otros similares. Evidentemente, la

exención total o parcial requeriría informe municipal previo que justifique la admisibilidad del impacto generado por la inexistencia o disminución de la dotación de servicio de aparcamiento, así como las medidas correctoras a tomar a cuenta de la promoción de la actuación.

9.7. CONDICIONES ESPECÍFICAS DE IMPLANTACIÓN DE LOS DISTINTOS USOS PORMENORIZADOS DE LOS USOS GLOBALES PRODUCTIVO Y SERVICIOS.

Para la efectiva implantación de cualquiera de los usos pormenorizados de los usos globales de Industrial y Terciario, los procedimientos preceptivos para autorizar su implantación se deberán instruir y resolver en base a los siguientes criterios:

a) Garantizar el cumplimiento de los niveles legalmente establecidos de ruidos y vibraciones. En este sentido deberá acreditarse el cumplimiento de los objetivos de calidad y criterios límite de inmisión (exterior e Interior) aplicables a las áreas acústicas.

b) Garantizar la ausencia de molestias a la población por emisión de otros contaminantes atmosféricos.

c) Garantizar el cumplimiento de los caudales y cargas contaminantes dentro de los parámetros de vertidos al saneamiento municipal permitidos, que no interfieran en los valores límites de emisión.

d) Garantizar el control y la correcta gestión de los residuos que se generen.

e) Garantizar el cumplimiento de los niveles de los parámetros luminotécnicos en las instalaciones de alumbrado exterior.

f) Análisis de la influencia que el tráfico de vehículos generado por la actividad concreta pudiera tener sobre los accesos y fluidez de la circulación en la zona.

En todo caso, para la nueva implantación de cualquiera de los usos pormenorizados de los usos globales de Terciario e Industrial permitidos por las condiciones particulares de cada zona de ordenación, la actividad debería quedar condicionada a la constatación efectiva del cumplimiento de los Niveles de Emisión Exterior (N.A.E.) y las exigencias de aislamiento acústico exigibles en virtud de la norma vigente sobre calidad del aire.

En zonas de uso global distinto al Industrial debería quedar expresamente prohibida la nueva implantación de las actividades siguientes:

a) En todo caso, las actividades incompatibles con el modelo territorial (descritas en el documento completo del PGOM) y las incompatibles con el medio urbano que se describan en el documento completo del POU.

b) Instalaciones de eliminación de residuos tóxicos y peligrosos por incineración, tratamiento químico o almacenamiento en tierra.

c) Plantas de fabricación de aglomerantes hidráulicos, plantas clasificadoras de áridos y plantas de fabricación de hormigón. Fabricación de aglomerados asfálticos.

d) Industrias agroalimentarias e industrias textiles y del papel. Instalaciones relacionadas con el caucho.

e) Almacenamiento de productos inflamables con una carga de fuego ponderada de la instalación, en Mcal/m2, superior a doscientos (200).

f) Instalaciones destinadas a la producción de energía hidroeléctrica.

g) Instalaciones para el trabajo de metales o/y vidrio.

h) Instalaciones para la construcción y reparación de aviones o material ferroviario.

i) Fabricación y formulación de pesticidas, productos farmacéuticos, pinturas, barnices, elastómeros y peróxidos. Fabricación y tratamiento de productos químicos intermedios no incluidos en otros apartados. Fábricas de piensos compuestos.

j) Instalaciones de trituración, aserrado, tallado y pulido de la piedra con potencia instalada superior a cincuenta (50) CV. Fabricación de elementos para la construcción de edificaciones y demás productos cerámicos. Fabricación y tratamiento de productos a base de elastómeros. Fabricación de fibras minerales artificiales.

k) Instalaciones de fabricación de explosivos.

9.8. LA ORDENACIÓN DE LAS VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO EN EL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

9.8.1. La necesidad de que los municipios regulen los aspectos urbanísticos sobre los que incide el servicio turístico que se presta en las viviendas con fines turísticos.

Las viviendas de uso turístico son viviendas cedidas por su propietario, directa o indirectamente, a terceros, de manera reiterada y a cambio de una contraprestación económica, para una estancia de temporada. Se trata, sin duda, de un servicio de alojamiento con fines turísticos, si bien prestado en una edificación construida con destino residencial.

Las viviendas con fines turísticos fueron reguladas por primera vez en Andalucía, por el Decreto 28/2016, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos (y de modificación del Decreto 194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos). El Decreto 28/2016 configuró el alojamiento en las viviendas (con estos fines) como un servicio turístico de alojamiento previsto en el artículo 28.1.a) de la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía, establece los elementos esenciales de esta regulación.

El crecimiento en esta tipología de alojamiento ha sido manifiesto y, al tiempo, ha evolucionado. Pues si originariamente se caracterizaba por la puesta en oferta de un recurso turístico por parte de «anfitriones» individuales y de prestación por parte de personas físicas, a título particular, a través de plataformas digitales colaborativas, en la actualidad ha ido evolucionando hacia la progresiva comercialización y gestión de un servicio turístico de elevada oferta y demanda, conformándose una modalidad más de alojamiento, desarrollado en viviendas a través de profesionales que administran la explotación de inmuebles de diferentes propietarios individuales o de grandes tenedores.

Para hacer frente a esta nueva realidad se ha aprobado el Decreto 31/2024, de 29 de enero, por el que se modifican diversas disposiciones en materia de viviendas de uso turístico, establecimientos de apartamentos turísticos y hoteleros de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Este nuevo Decreto tiene por objeto la modificación del Decreto 28/2016, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos y de modificación del Decreto 194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos.

El nuevo decreto reconoce la singular complejidad del difícil encaje jurídico de esta figura de alojamiento, al manifestar que "se trata de viviendas no destinadas a su fin primordial, como es el de la residencia, domicilio o la morada, sino inmuebles que se dedican, de forma permanente u ocasional al desarrollo de una actividad económica consistente en el alojamiento y sus servicios inherentes para clientes de paso en cortas estancias o breves periodos de tiempo".

El Decreto 31/2024, de 29 de enero, considera que sobre el recurso físico sobre el que se desarrolla la actividad turística, intervienen diversos títulos competenciales, como son la legislación civil, la vivienda o el urbanismo, que se reparten el Estado, las Comunidades Autónomas y los municipios, según el caso.

El Decreto 31/2024, de 29 de enero reconoce que corresponde a los municipios atribuir los distintos usos del suelo y del patrimonio edificado, incluyendo el uso turístico compatible con las diversas tipologías de suelo, ya sea residencial, terciario u otro.

Y viene a aclarar:

> *"que son los instrumentos de planeamiento urbanístico o las ordenanzas municipales las que pueden introducir, en su caso, las correspondientes exigencias sobre el uso compatible o complementario de este tipo de viviendas que sirven de alojamiento turístico, o introducir otro tipo de limitaciones sectoriales diferentes a las de ordenación turística de conformidad con los principios de proporcionalidad, objetividad, necesidad y seguridad jurídica".*

Por tanto, el Decreto 31/2024 ha venido a reconocer lo que previamente ya había declarado el Tribunal Supremo: que no sólo es posible sino que "*resulta necesario que sean los municipios los que determinen las concretas exigencias territoriales y de compatibilidad urbanística para el desarrollo de esta actividad, como Administración más cercana a la realidad y a quien corresponde el diseño de los espacios, usos y sus equipamientos que conforman su concreto modelo de ciudad, marco esencial de convivencia, en uso y ejercicio de la potestad del planeamiento, que cuenta con un claro respaldo y legitimación democrática".*

Será la posible limitación establecida por el Ayuntamiento la que habrá de ser sometida a un escrutinio estricto desde la perspectiva de la garantía del mercado y la competencia.

El Decreto considera que *"esa necesaria intervención municipal no puede ir dirigida a la exclusión de la normativa europea y nacional que garantiza la libre competencia y prestación de actividades económicas, sino más al contrario, y en términos expresados por la doctrina que vienen sentando los tribunales de justicia, a posibilitar la efectiva conciliación de la lícita actividad económica del alquiler vacacional de corta duración con la organización del régimen interno de la ciudad según sus particulares circunstancias"*

En consecuencia, cabe afirmar que el planeamiento urbanístico municipal tiene capacidad para establecer condicionantes y limitaciones a la modalidad de Vivienda de Uso Turístico; y no sólo porque así se lo reconozca el Decreto 31/2024 (de modificación del Decreto 28/2016, de 2 de febrero de la Junta de Andalucía) sino porque tanto el TJUE como el Tribunal Supremo ya lo habían reconocido con anterioridad en aplicación de la legislación europea y nacional. Por tanto, es una competencia municipal que no surge del Decreto 31/2024 sino que es previa y que se vincula al ejercicio de la potestad de ordenación urbanística reconocida en las leyes.

Esta regulación se ha reforzado con el Decreto-ley 1/2025, de 24 de febrero, de medidas urgentes en materia de vivienda de la Junta de Andalucía.

Así, el artículo 6 apartado 1 de este Decreto-ley 1/2025 establece que corresponde a los municipios en los que concurran razones imperiosas de interés general, y justificando la proporcionalidad de la medida, a través de los instrumentos de ordenación urbanística regular la compatibilidad de las viviendas de uso turístico con el resto de los usos y, de forma particular, con el uso residencial. De tal forma que declara que **el uso residencial de una parcela no habilitará por sí mismo la posibilidad de destinar las viviendas al alojamiento turístico, siendo necesario que el planeamiento urbanístico tenga previsto la compatibilidad del uso de alojamiento turístico con el residencial y que se obtenga la licencia o se haya presentado la declaración responsable correspondiente.** Dicha previsión podrá ser definida por el Ayuntamiento por edificios, áreas, zonas o sectores.

La exposición de motivos del Decreto-ley 1/2025 indica que para establecer dicha compatibilidad se ha de valorar si existe suelo suficiente de uso residencial para atender las necesidades de vivienda habitual y permanente de la población y si la ordenación garantiza un equilibrio entre los usos urbanos de la ciudad. Pero además, deberá valorarse las dificultades o condicionantes que puede suponer la compatibilidad de la VUT en zonas residenciales.

Cuando no exista una regulación específica del uso turístico de las viviendas serán de aplicación los instrumentos de ordenación urbanística vigentes, conforme a las reglas de compatibilidad de usos que tengan establecidas

El apartado 2 del artículo 6 del Decreto Ley 1/2025, de medidas urgentes en materia de vivienda, tras recordar que conforme a lo previsto en la normativa urbanística, el ayuntamiento, durante la tramitación del instrumento que contenga la ordenación urbanística de regulación de la VUT, podrá acordar la suspensión de las licencias y declaraciones responsables de viviendas de uso turístico, ya sea para la totalidad del término municipal o para zonas o tipologías de edificación concretas, siempre que se justifique la necesidad y la proporcionalidad de dicha medida.

Pero además, amplia esta facultad de suspensión. Así, para garantizar la efectiva implantación de estas normas en aquellos municipios que manifiestan una tensión entre los usos residenciales y turísticos que, sumada otras circunstancias, dificulta el acceso de la población a una vivienda asequible, se habilita a los ayuntamientos a que, de manera excepcional por razones imperiosas de interés general, puedan suspender (con un plazo máximo de suspensión de tres años) las autorizaciones de nuevas VUT desde el momento en el que se acuerde la elaboración del instrumento de ordenación urbanística correspondiente, antes de su aprobación inicial, que es el momento que establece la legislación urbanística para ejercer esta potestad con carácter general, evitando con ello las consecuencias negativas de un posible «efecto llamada» en aquellas zonas en las que se vayan a establecer condiciones o limitaciones a la implantación de nuevas VUT

A nivel europeo es preciso recordar el pronunciamiento del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la STJUE 22 septiembre 2020 (Gran Sala, ECLI:EU:C:2020:743), dictada en los Asuntos acumulados C-724/18 y C-727/18 (Cali Apartments SCI y HX y le Procureur général près la cour d'appel de Paris y la Ville de Paris) y en la que se interpreta la Dir 2006/123/CE en relación con una normativa francesa que exige una autorización previa para el ejercicio de la actividad de alquiler de viviendas de uso turístico e interpreta la Directiva de Servicios.

Así, la STJUE en su pronunciamiento 68 indica:

> *"68 Además, el Tribunal de Justicia ya ha reconocido que las exigencias de la política de vivienda de protección oficial y de lucha contra la presión inmobiliaria, en particular cuando un mercado concreto experimenta una escasez estructural*

de viviendas y una densidad de población especialmente alta, pueden constituir razones imperiosas de interés general (véanse en este sentido, en particular, las sentencias de 1 de octubre de 2009, Woningstichting Sint Servatius, C-567/07, EU:C:2009:593, apartado 30, y de 8 de mayo de 2013, Libert y otros, C-197/11 y C-203/11,EU:C:2013:288, apartados 50 a 52)….”

Por ello, concluye que

“…..el art.9, apartado 1, letras b) y c), de la Dir 2006/123 debe interpretarse en el sentido de que una normativa nacional que, en aras de garantizar una oferta suficiente de viviendas destinadas al arrendamiento de larga duración a precios asequibles, somete determinadas actividades de arrendamiento a cambio de una remuneración de inmuebles amueblados destinados a vivienda a clientes de paso que no fijan en ellos su domicilio, efectuadas de forma reiterada y durante breves períodos de tiempo, a un régimen de autorización previa aplicable en determinados municipios en los que la tensión sobre los arrendamientos es particularmente acusada está justificada por una razón imperiosa de interés general como la lucha contra la escasez de viviendas destinadas al arrendamiento y es proporcionada al objetivo perseguido, dado que este no puede alcanzarse con una medida menos restrictiva, en particular porque un control a posteriori se produciría demasiado tarde para ser realmente eficaz”.

De otra parte, la doctrina del Tribunal Supremo en esta materia es la siguiente:

- La STS de 20 de abril de 2011 (RC 1735/ 2007) en el Fundamento Jurídico Sexto declaró que “La potestad para establecer, reformar o cambiar la planificación urbanística no es sólo una potestad, sino que constituye, además, un deber administrativo de inexorable cumplimiento cuando las circunstancias del caso lo exijan, como señala el artículo 156.d) del Reglamento de Planeamiento. Estas circunstancias del caso vienen representadas por la satisfacción de los intereses generales, que pueden demandar los cambios precisos para mejorar y perfeccionar la ordenación del suelo. En definitiva, la potestad de planeamiento incluye la de su reforma o sustitución, para realizar los ajustes necesarios a las exigencias cambiantes del interés público.”

- La STS 1561/2017, de 17 de octubre (RJ 2017, 4876) manifestó que *“Para resolver la cuestión planteada en estos términos se ha de tener presente que la Administración dispone de un amplio margen de discrecionalidad en el ejercicio de sus competencias en materia de ordenación del territorio y urbanística. Así se entiende que es la Administración con competencia en materia de ordenación urbanística la que asume monopolísticamente la tarea de observar el progreso de las necesidades de la ciudad y ofrecerles soluciones que considere más acordes para la mejor satisfacción en último término de los intereses generales de la comunidad.”*

- La STS de 19 de noviembre de 2020 (Recurso de Casación 5958/2019) manifiesta: *“(…) lo que destacamos es la presencia, y exigencia, de un urbanismo cambiante, que intenta adaptarse a las nuevas circunstancias, realidades y necesidades sociales, urbanísticas y medioambientales, y que, a tal fin, utiliza sus instrumentos de modificación para conseguir y alcanzar la inevitable transformación de las ciudades. Y, para tal fin, se encuentran legitimadas ---y obligadas--- las Administraciones públicas que cuentan con competencia en el ámbito material del urbanismo; una de las actuaciones esenciales ---y actuales--- de las citadas Administraciones es evitar la desertización de los pueblos y ciudades, vaciadas de habitantes como consecuencia de no haber llevado a cabo, a tiempo, necesarias actuaciones de transformación urbanística que hubieran permitido la viabilidad de dichos*

lugares. Como movimiento similar, si bien distinto, en las grandes ciudades, es igualmente posible y previsible llegar a su desertización (gentrificación), en determinados lugares, al alterarse la forma de vida de los residentes habituales, debido a la transformación ---de hecho--- de un uso tradicional residencial, en otro, pujante y turístico, con todas la consecuencias que de ello se derivan, pues, es evidente que cuando más auténtico es un lugar, a más gente atrae, pero, cuanta más gente atrae, más se diluye su auténtica identidad, y con ello la vida de los residentes habituales del mismo lugar. Es, en síntesis, convertir las ciudades---o las partes esenciales de la mismas--- en un a modo de parque temático, en vez de un lugar habitable y de convivencia. La ciudad se convierte en un problema y no en un sistema de solucionar los problemas de sus habitantes. Es, pues, en este marco urbanístico ---en transformación--- en el que debemos proyectar el dilema jurídico sobre el que se nos plantea y exige un pronunciamiento jurisdiccional; se trata, pues, de buscar un punto de equilibrio entre la actual configuración---fundamentalmente--- de las grandes ciudades, en el marco de exigencia social y jurídica que hemos expuesto, y, por otra parte, las exigencias de la libertad de mercado y liberalización de servicios, cuya competencia y defensa corresponde, en nuestro país, a la CNMC, aquí recurrente. (…).

Todo ello nos conduce a afirmar que la intervención normativa municipal, en uso y ejecución de las competencias urbanísticas que le son propias, no puede ofrecer dudas, pues, en realidad, el problema que en el fondo se suscita ---en el que pueden destacarse, sin duda, aspectos positivos, pero, al mismo tiempo, consecuencias negativas--- se trata de un problema jurídico de proporcionalidad, en el marco de una muy dispersa y variada normativa estatal y autonómica ---en modo alguno armonizada--- producida en la ámbito diseñado por las disposiciones europeas: Fundamentalmente la Directiva 2006/123/CE (LCEur 2006, 3520) , del Parlamento y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios del mercado interior, así como la Comunicación de la Comisión al Parlamento, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de 2 de junio de 2016 (A European agenga for the collaborative economy).

Todo ello nos conduce a confirmar la posibilidad ---y la necesidad--- de intervención municipal en la materia, en uso y ejercicio de la potestad de planeamiento, que cuenta con un claro respaldo y legitimación democrática, y que, además, se nos presenta como realizada por la Administración más cercana al ciudadano, y articulada con un mayor grado de participación y conocimiento de la concreta realidad local. En la ya citada ---y clásica--- STS de 9 de julio de 1991 se hizo referencia a la "legitimidad democrática a los planes", mediante ---entre otros mecanismos--- la participación ciudadana por virtud de lo establecido en los artículos 9.2 y 105.a) de la Constitución. Pues bien, esta legitimidad democrática de los instrumentos de planeamiento, junto con las posibilidades ---y la libertad--- de la discrecionalidad técnica, y la autonomía local, son los principios que, en un marco de seguridad jurídica, posibilitan las necesarias modificaciones urbanísticas de una ciudad. Se trata de planificar, a tiempo, y llevar a cabo, con decisión, grandes decisiones estratégicas de futuro, que, lamentablemente, exceden, en su tramitación, del tiempo político de una legislatura, y que se complementan con los instrumentos de planeamiento puntuales, sectoriales o coyunturales de cada sucesiva legislatura. Hay que situar las actuales actuaciones urbanísticas en el marco de la regeneración y rehabilitación ciudadana, y, en tal proceso, las VUT (Viviendas de Uso Turístico) no pueden incidir negativamente ni alterar las expresadas líneas de actuación urbana, salvo que los mecanismos democráticos municipales así lo asumieran; esto es, la normativa ---en principio liberalizadora--- que defiende, como es su obligación, la entidad recurrente, no puede alterar el actual proceso urbanístico ---la forma de vivir en la misma---, incidiendo negativamente en su transformación, pues el mismo va dirigido a la configuración de una ciudad compacta, como marco esencial de convivencia. Se trata, pues, de buscar un encaje jurídico a este tipo de viviendas --- con un destino dinámico y coyuntural--- en

el marco de unas actuaciones públicas urbanísticas dirigidas ---en su regeneración--- al desarrollo urbano sostenible de las mismas, esto es, como señalara el Informe Brundtland en 1987, dirigido a "satisfacer las necesidades presentes sin comprometer la posibilidad de que las futuras generaciones satisfagan sus propias necesidades". Pues bien, es en este marco urbanístico actual ---de regeneración y transformación de las ciudades--- en el que deben analizarse y proyectarse las políticas municipales sobre las VUT, con la finalidad de comprobar si las mismas ---en este caso, la llevada a cabo por el Ayuntamiento de Bilbao--- tienen encajen, ---o, por el contrario, lesionan--- los preceptos y principios que, en su demanda, esgrime como infringidos la CNMC".

9.8.2. La incidencia de las viviendas con fines turísticos en el municipio de El Puerto.

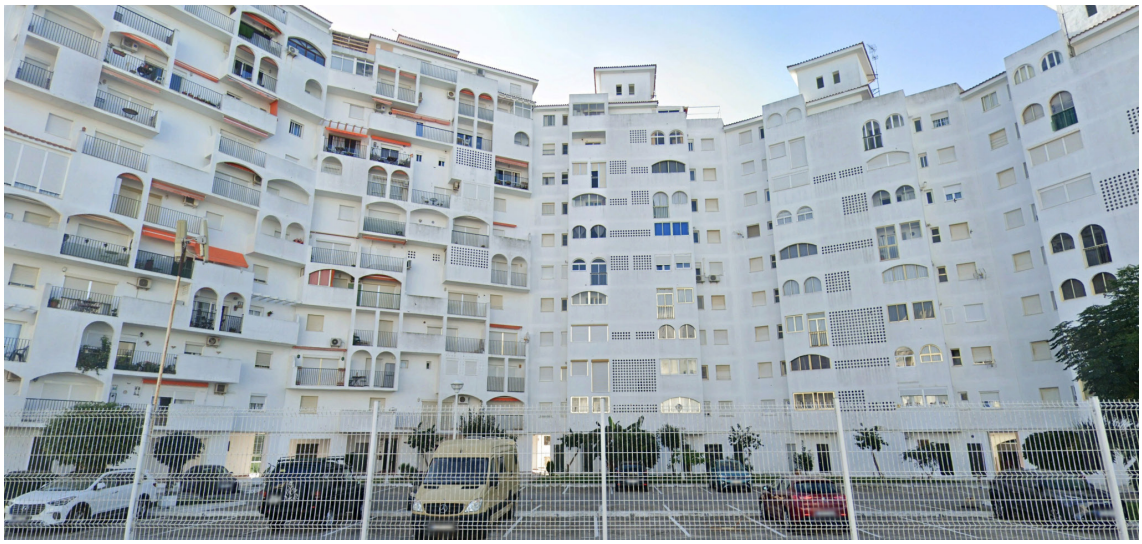
El Ayuntamiento de El Puerto de Santa María desde 2024 está elaborando un registro de viviendas de uso turístico (VUT) dados de alta y la carga turística de cada zona. Hasta el año 2024 en el citado Registro constaban 1.660 VUT dadas de alta, lo que supone **el 3,49% de las** viviendas.

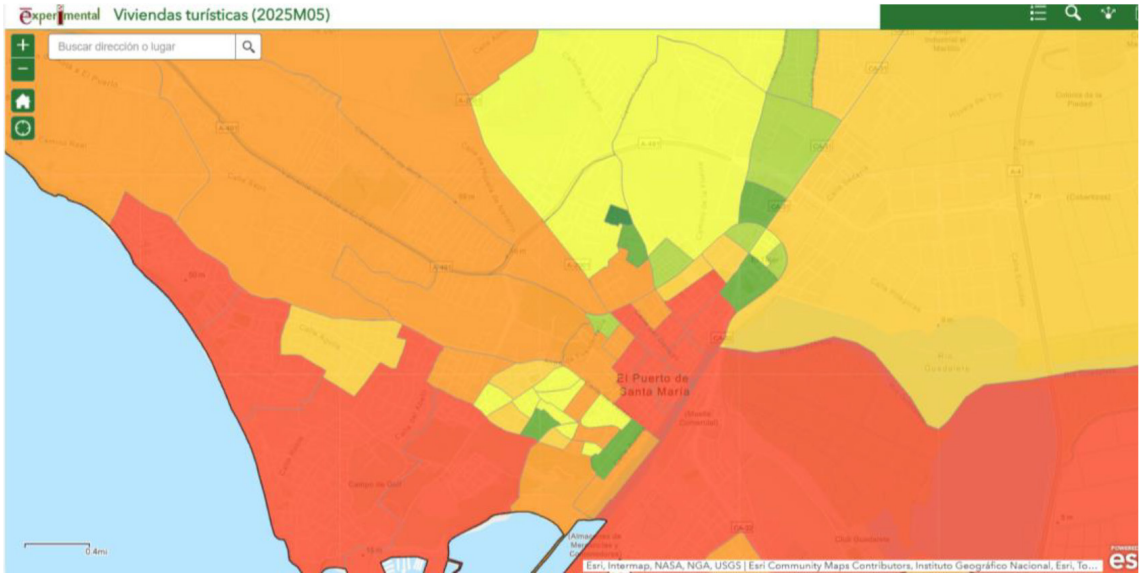
No obstante, existen otro porcentaje relevante de VUT en oferta permanente que no está dado de alta.

Así, es relevante como ha aumentado el número de viviendas secundarias frente a las principales en la última década provocado por el fenómeno de proliferación de las VUT.

Entre 2011 y 2021, el porcentaje de viviendas principales desciende hasta el 60 %, mientras que las secundarias recuperan peso y alcanzan el 30 %. Este comportamiento responde a varios factores: por un lado, a la reactivación parcial del mercado turístico residencial tras la crisis de 2008; y, por otro, al auge del alquiler temporal y turístico, que ha contribuido a reconvertir parte del parque destinado a residencia habitual hacia usos de corta o media estancia. De este modo, se mantiene una estructura dual del parque de vivienda, donde conviven una base sólida de vivienda principal y un volumen muy relevante de vivienda secundaria y vacante, característica de los municipios con fuerte componente turístico y litoral.

El INE está llevando a cabo una estadística experimental en la que para obtener la información se emplea la técnica de web scraping, mediante la cual programas de software extraen datos de las tres plataformas de alojamiento turístico más utilizadas en España.





Densidad de vivienda turística en El Puerto de Santa María. INE 2025.

La proliferación del alojamiento turístico en la modalidad de VUT afecta a todas las zonas del territorio municipal, concentrándose en el centro histórico y en las áreas urbanas del litoral pero con una progresiva implantación en zonas de ensanche de uso global residencial

Es una actividad turística singular (por desarrollarse en una edificación pensada para su uso residencial) con una tendencia a crecer y que presenta múltiples incidencias urbanísticas relacionadas con la sostenibilidad, la conflictividad que provoca la confluencia de los usos en las zonas del territorio, la movilidad y con la vivienda; todos ellos factores propios relacionados con la ordenación urbanística del territorio municipal.

En efecto, esta actividad de alojamiento turístico en viviendas produce:

i) conflictos sociales de convivencia por los problemas derivados de la coexistencia de usos diversos en el mismo edificio o/y en la misma zona: de una parte, los usos propios de la ciudadanía residente y de otra los usos de los turistas que hacen de la ciudad,

ii) inconvenientes en la gestión sostenible de la ciudad, tanto en materia de movilidad como de la eficiencia de los servicios infraestructurales urbanos porque genera la presencia de mayores usuarios en determinadas zonas de la ciudad de los originariamente estaban previstos.

iii) conflictos derivados del incremento de los precios de la vivienda (principalmente del alquiler) y la progresiva gentrificación de áreas urbanas centrales asociadas en perjuicio de los residentes de las zonas afectadas, incluso el “moobing” inmobiliario de las personas de condición más humilde.

La experiencia ha puesto de relieve que se producen importantes disfunciones en el entorno urbano por el uso diferente que hacen de la ciudad los residentes y los turistas; esta incidencia es mayor en el caso de concurrencia en el mismo edificio de estos dos usuarios diferenciados.

Así en los edificios plurifamiliares cuando hay viviendas que se destinan a apartamentos turísticos las dinámicas cotidianas y los horarios de los turistas y de los vecinos residentes son completamente distintos y se generan molestias que dificulten el descanso y afecten a la salud y, por lo tanto, ponen, en riesgo la convivencia.

El uso de los espacios comunes en horarios distintos y los ruidos en el interior de las viviendas que se oyen en las viviendas contiguas, son los principales problemas.

Las disfuncionalidades se dan tanto a nivel de unidad residencial como a nivel urbano, ya que las actividades recreativas suelen ir acompañadas de problemas de ruidos y de uso del espacio público en un amplio horario.

Igualmente, se tiene presente que la VUT es una modalidad turística que generando menos empleo que el alojamiento en establecimiento turístico, sin embargo, tiene consumos de recursos infraestructurales que son propios del uso turístico, y, por tanto, de mayor intensidad que los residenciales.

En efecto, en El Puerto de Santa María se ha calculado que en el año 2012 un residente consumía 136,16 (litros/día) de agua y potable y 3,95 (kw/hora), y un turista 466 (litros/día) y 14,7 (kw/hora), y por tipo de alojamiento el hotel consumo 475,34 (litros/día) y 19,28 (kw/hora), (según los datos del PIAT 2021, base Exceltur). Por su parte, **AEDYR, la Asociación Española de Desalación y Reutilización**, ha calculado (2023) que **frente al gasto medio de un ciudadano tipo (132 litros al día), el gasto por turista oscila entre 450 y 800 litros al día (**Diario de Sevilla de 10-07-2023. https://www.diariodesevilla.es/andalucia/verano-exito-turistico-gestion).

Igualmente, el usuario de la VUT ordinariamente utiliza para su desplazamiento el vehículo privado (sea el propio o el contratado en servicio de renta-car), lo que hace aumentar el tráfico en las horas punta de los periodos vacacionales colapsando el tránsito

De otra parte, en el informe del Banco de España de 2017 (Evolución reciente del mercado del alquiler de vivienda en España ") ya se concluía que durante la crisis ha habido un aumento de la demanda de pisos de alquiler, mientras que la oferta se ha mantenido muy rígida; si a esto sumamos las carencias de la oferta pública, todo ello ha implicado un aumento de precios. Entre las causas del aumento de la demanda, el Banco de España señala que los ingresos, sobre todo de los más jóvenes, están limitados por la temporalidad, la parcialidad de las jornadas y una tasa de paro todavía elevada, cosa que hace aumentar el número de personas que buscan piso de alquiler y no de compra.

La evolución del precio de la vivienda en El Puerto de Santa María ha mostrado un incremento significativo en el último quinquenio. En los últimos 12 meses, los precios de las casas han aumentado un +6.2%, mientras que los precios de los pisos han subido un +10.3%.

Según idealista, en un período de 5 años, el precio por metro cuadrado ha registrado un aumento del +37.4% para las casas y un aumento del +38.4% para los pisos. El precio mediano para una casa en el mercado es de 507.881 €, y el precio promedio por m² es de 2442 € / m². Para un piso, el precio mediano es de 169.869 €, con un precio promedio por m² de 2123 € / m².

No obstante, el incremento de precios en el último año (octubre 2024/octubre 2025) es alarmante.

Localización	Precio m2 oct 2025	Variación mensual	Variación trimestral	Variación anual	Máximo histórico	Variación máximo
El Puerto de Santa María	2.451 €/m2	+ 4,3 %	+ 7,0 %	+ 17,2 %	2.451 €/m2 oct 2025	0,0 %
Centro	1.864 €/m2	+ 4,2 %	+ 5,6 %	+ 12,2 %	2.034 €/m2 jul 2010	- 8,4 %
Crevillet - Pinar Alto	2.340 €/m2	- 0,1 %	+ 5,9 %	+ 17,5 %	2.343 €/m2 sep 2025	- 0,1 %
Ctra Sanlúcar-Zona Cuatro Pinos	1.880 €/m2	+ 4,2 %	+ 2,7 %	+ 1,3 %	2.206 €/m2 ene 2011	- 14,8 %
El Juncal - Vallealto	2.036 €/m2	+ 0,5 %	- 0,6 %	+ 26,2 %	2.048 €/m2 jul 2025	- 0,6 %
Valdelagrana	3.204 €/m2	+ 1,9 %	+ 7,4 %	+ 18,6 %	3.204 €/m2 oct 2025	0,0 %
Vistahermosa - Fuentebravía	4.073 €/m2	+ 4,5 %	+ 3,2 %	+ 22,8 %	4.073 €/m2 oct 2025	0,0 %

Idealista. Variación de precios último año natural.

Según TINSA /https://www.tinsa.es/precio-vivienda/andalucia/cadiz/puerto-de-santa-maria-el/) el precio medio de la vivienda terminada (nueva y usada) en El Puerto de Santa María experimentó un incremento anual del 8,14 % en el 3er trimestre de 2025, alcanzando un valor medio de 2.225 €/m². Esta evolución en el coste de la vivienda, supone que el precio medio de un piso de 90 m² en El Puerto de Santa María se sitúa en los 200.210 €.

La evolución del precio del alquiler en los últimos dos años ha sido la siguiente:

Mes	Precio m2	Variación mensual	Variación trimestral	Variación anual
Octubre 2025	10,5 €/m2	- 0,6 %	- 6,8 %	+ 1,7 %
Septiembre 2025	10,5 €/m2	- 4,2 %	- 4,9 %	+ 1,8 %
Agosto 2025	11,0 €/m2	- 2,1 %	+ 2,1 %	+ 4,9 %
Julio 2025	11,2 €/m2	+ 1,4 %	+ 2,4 %	+ 6,7 %
Junio 2025	11,1 €/m2	+ 2,9 %	+ 0,8 %	+ 1,4 %
Mayo 2025	10,8 €/m2	- 1,8 %	- 0,3 %	+ 1,3 %
Abril 2025	11,0 €/m2	- 0,2 %	+ 3,6 %	+ 4,8 %
Marzo 2025	11,0 €/m2	+ 1,7 %	+ 5,6 %	+ 4,8 %
Febrero 2025	10,8 €/m2	+ 2,0 %	+ 5,4 %	+ 4,9 %
Enero 2025	10,6 €/m2	+ 1,8 %	+ 2,9 %	+ 3,7 %
Diciembre 2024	10,4 €/m2	+ 1,5 %	+ 0,5 %	+ 2,9 %

Mes	Precio m2	Variación mensual	Variación trimestral	Variación anual
Diciembre 2024	10,4 €/m2	+ 1,5 %	+ 0,5 %	+ 2,9 %
Noviembre 2024	10,3 €/m2	- 0,4 %	- 2,2 %	+ 8,4 %
Octubre 2024	10,3 €/m2	- 0,5 %	- 2,2 %	+ 10,5 %
Septiembre 2024	10,4 €/m2	- 1,3 %	- 5,3 %	+ 7,8 %
Agosto 2024	10,5 €/m2	- 0,4 %	- 1,4 %	+ 7,1 %
Julio 2024	10,5 €/m2	- 3,7 %	+ 0,6 %	+ 5,6 %
Junio 2024	10,9 €/m2	+ 2,7 %	+ 4,2 %	+ 7,3 %
Mayo 2024	10,6 €/m2	+ 1,6 %	+ 3,3 %	+ 7,1 %

Mes	Precio m2	Variación mensual	Variación trimestral	Variación anual
Abril 2024	10,5 €/m2	- 0,2 %	+ 2,5 %	+ 8,3 %
Marzo 2024	10,5 €/m2	+ 1,8 %	+ 3,7 %	+ 10,1 %
Febrero 2024	10,3 €/m2	+ 0,8 %	+ 8,9 %	+ 11,1 %
Enero 2024	10,2 €/m2	+ 1,0 %	+ 9,6 %	+ 10,9 %
Diciembre 2023	10,1 €/m2	+ 6,9 %	+ 5,3 %	+ 11,1 %

Con independencia de las alteraciones de precios en los meses de la temporada de verano, de forma progresiva los precios de alquiler han subido por encima del 8,5% en el año 2024 y de forma más moderada en el 2025, si bien esta moderación es el resultado de la resaca de la subida de 2024.

Desde octubre de 2021 en el que el precio medio de la renta por m2 se situaba en 8,3 €/m2, hasta octubre de 2025, con una renta de 10,8%, el incremento en 4 años del 30,1%.

Es necesario asegurar que las viviendas de primera residencia se destinen a su destino propio y original y que no sean desplazadas por la presencia de la demanda de VUT,

El pleno municipal en el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María en marzo de 2025 aprobó por unanimidad una moción en la que se suspende durante tres años la concesión de nuevas licencias de viviendas de uso turístico (VUT) en la localidad gaditana mientras se elabora el nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), que articulará la compatibilidad del uso turístico de la VUT con el uso residencial del suelo.

Es una medida cautelar adoptada en aplicación del artículo 6.2 del Decreto-Ley 1/2025, de 24 de febrero, de medidas urgentes en materia de vivienda, aprobado por la Junta de Andalucía y en vigor desde el 4 de marzo de 2025.

9.8.3. Avance de propuesta de ordenación de las viviendas de uso turístico en el POU.

En aplicación del artículo 2.2 del Decreto 28/2016, de 2 de febrero de la Junta de Andalucía (según la redacción que surge de la modificación incorporada por el Decreto 31/2024, de 29 de enero) y el artículo 6 del Decreto ley 1/2025, en las Normas Urbanísticas del POU se establecerán las determinaciones de ordenación detallada para una correcta implantación y desarrollo en el suelo urbano de la comercialización o promoción de viviendas con fines turísticos.

La ordenación pormenorizada que de la VUT debe realizar el documento completo del POU tendrá por finalidad conseguir los siguientes objetivos de interés general:

a) Evitar conflictos ambientales y sociales por la implantación de la vivienda de uso turístico (VUT) en zonas urbanas mayoritariamente ocupadas por la población residente (Zonas Urbanas Homogéneas del Conjunto Histórico y Ensanches tradicionales) que tienen horarios de uso de la ciudad diferente del usuario turístico.

b) Limitar la implantación del alojamiento turístico en viviendas con tipología adecuada para ser destinada a la oferta de primera residencia (sea en régimen de propiedad o de alquiler) evitando la creciente demanda que este tipo de alojamiento turístico en viviendas provoca en el alza de los precios y que imposibilita el acceso al uso ordinario y principal de la edificación residencial que es su uso de vivienda para alojamiento de población residente.

c) Evitar la gentrificación de áreas urbanas centrales en perjuicio de las personas residentes de estas áreas.

Zonas de suelo urbano homogéneas aptas e inadecuadas para la implantación de VUT.

1º) Como primera aproximación, se identifican como zonas urbanas no adecuadas para la implantación de la actividad de alojamiento en viviendas de uso turístico las siguientes zonas homogéneas de suelo urbano: ZUH_01 Conjunto Histórico y Entorno; ZUH_02 Ensanche Suroccidental; ZUH_03 Carretera de Sanlúcar (La Angelita Alta); ZUH_04 Ensanche Norte; ZUH_05 Antigua Carretera de Rota; y ZUH_15 Doña Blanca.

Y ello porque estas ZUH son las zonas en las que tradicionalmente se ha asentado y se asienta la población residencial y, además, son las zonas en las que se implanta mayoritariamente la tipología de vivienda plurifamiliar que es la menos apta para una compatibilidad del uso residencial con el de VUT por los conflictos de convivencia que se generan y por ser la tipología más adecuada para la implantación de la vivienda de primera residencia.

2º) Como una primera aproximación se considera zonas urbanas aptas para la implantación de la actividad de alojamiento en vivienda de uso turístico el resto de las zonas del suelo urbano homogéneas.

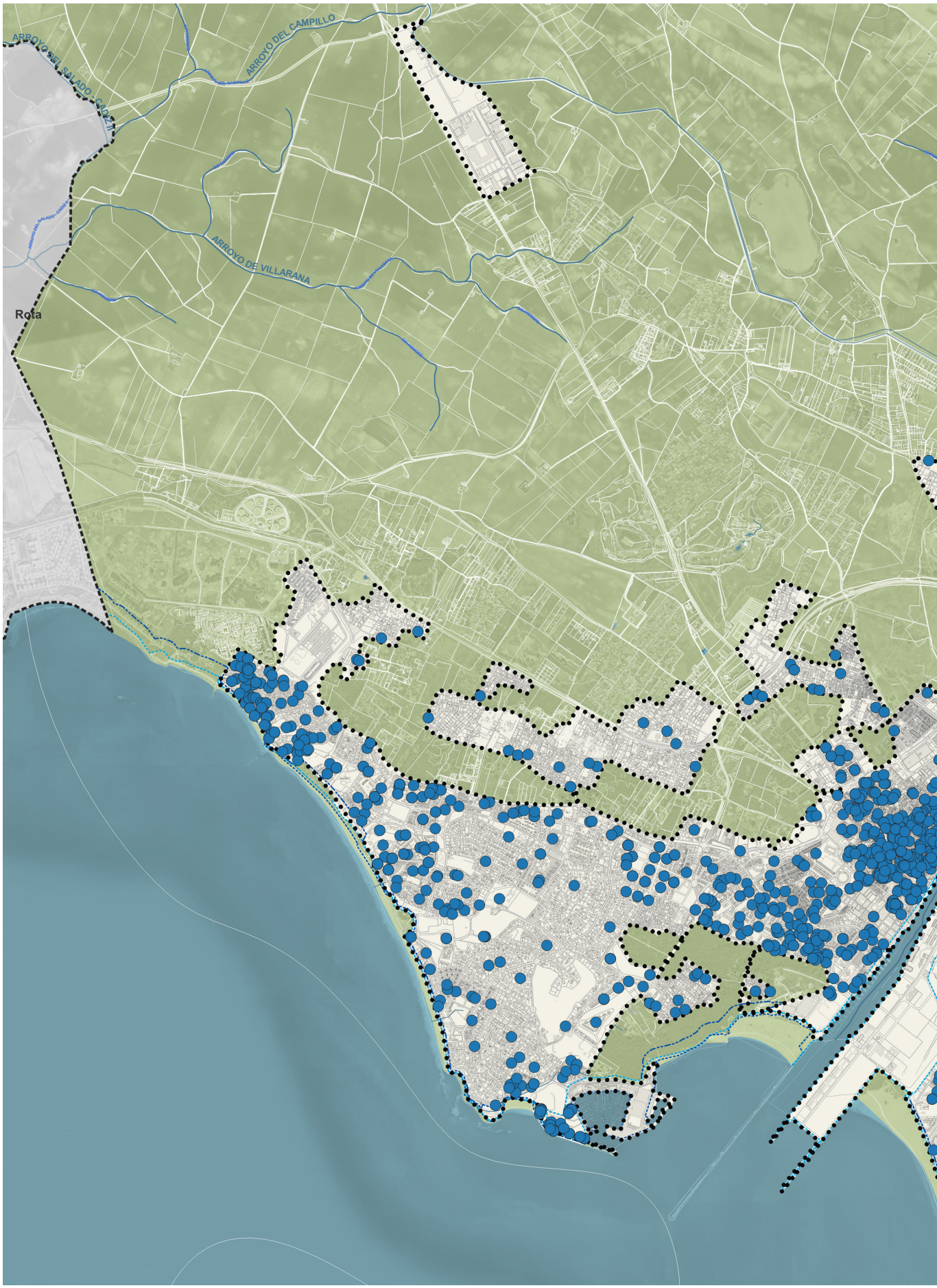
No obstante, se propone en estas zonas aptas no admitir la implantación de la actividad de alojamiento turístico en:

a) viviendas en régimen de fuera de ordenación.

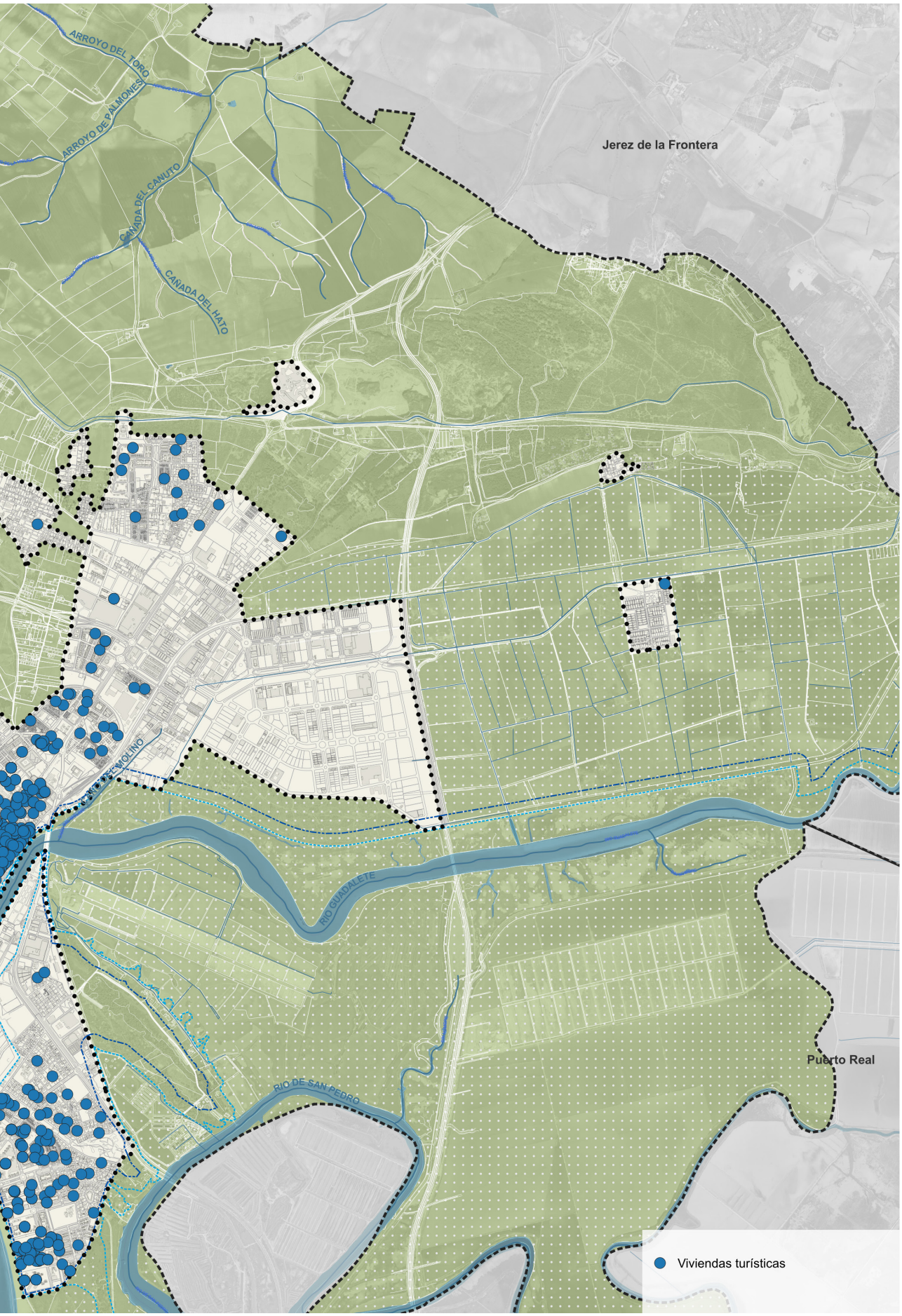
b) viviendas sometidas a régimen de protección pública.

c) viviendas ubicadas en inmuebles cuyos títulos constitutivos o estatutos de la comunidad de propietarios contengan prohibición expresa para la actividad de alojamiento turístico, de conformidad con lo establecido en la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal

Además, el Ayuntamiento justificadamente podrá establecer que temporalmente quede prohibida en otras zonas de suelo urbano homogéneas la actividad de alojamiento en viviendas de uso turístico mediante la aprobación de una Ordenanza al efecto. La Ordenanza podrá delimitar y declarar zonas saturadas de alojamientos turísticos en viviendas en aquellos casos en los que la densidad de plazas turísticas en una zona supere la densidad media (plazas turísticas de alojamiento en vivienda/superficie de suelo urbano) o cuando el porcentaje de viviendas destinadas al uso turístico en una zona supere el 8% de las viviendas familiares existentes. Este uso pasará a tener el carácter de prohibido temporalmente durante la permanencia de la declaración de zona saturada.



Esquema de localización de viviendas de uso turístico.


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
CAÑO DEL MOLINO
RIO GUADALETE
RIO DE SAN PEDRO
Puerto Real
Viviendas turísticas



AO. 10

DELIMITACIÓN DE BIENES Y ESPACIOS QUE DEBAN CONTAR CON PROTECCIÓN POR SU VALOR HISTÓRICO, CULTURAL, URBANÍSTICO O ARQUITECTÓNICO.

10.1. INTRODUCCIÓN.

Establece el artículo 78 del Reglamento General de la ley 7/2021 de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, referido a la ordenación urbanística detallada, que una de las determinaciones en las que se concreta la ordenación urbanística detallada es con la delimitación de los bienes y espacios en suelo urbano que deban contar con protección distinta de la recogida en el artículo 75.5 del citado Reglamento General, por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico, que comprende:

1º La identificación de los bienes, su delimitación y, en su caso, la de sus entornos.

2º Las determinaciones de carácter general precisas para su conservación, protección y mejora, sin perjuicio de la remisión a un Catálogo, cuya tramitación puede ser simultánea o posterior a la del instrumento de ordenación general, de las determinaciones de protección específicas para los diferentes bienes identificados.

El artículo 75.5. establece que es el Plan General Municipal de Ordenación el que debe identificar los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico y, en su caso, de sus entornos. Al referirse este artículo a "singular protección", se está refiriendo a bienes declarados Bien de Interés Cultural, ya que conforme a lo establecido en el artículo 8.a) de la Ley y 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, se considera que los bienes y espacios que gozan de una singular protección y tutela son los inscritos como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, en cualquiera de sus tipologías.

En el término municipal de El Puerto de Santa María los bienes inmuebles que gozan de una singular protección y tutela son los siguiente:

CÓDIGO	NOMBRE Y TIPOLOGÍA JURÍDICA
01110270018.	Centro Histórico de El Puerto de Santa María. Conjunto Histórico
01110270004.	Casa Vizarrón. Monumento
01110270011.	Castillo de San Marcos. Monumento
01110270013.	Iglesia de la Prisión Central. Monumento
01110270016.	Iglesia Mayor Prioral. Monumento
01110270026.	Batería del Palmar. Monumento
01110270027.	Castillo de Santa Catalina. Monumento
01110270028.	Batería del Puerto. Monumento

01110270031.	Batería de la Bermeja. Monumento
01110270032.	Batería Arenilla. Monumento
01110270033.	Batería de la Gallina. Monumento
01110270059.	Poblado de Doña Blanca. Monumento
01110270144.	Antiguo Monasterio de la Victoria. Monumento
01110270152.	Batería de la Puntilla. Monumento
01110270043.	Cantera de San Cristóbal. Zona Arqueológica;
01110270048.	La Dehesa. Zona Arqueológica.
01110270061.	Necrópolis de Las Cumbres. Zona Arqueológica;
01110270062.	Poblado de Las Cumbres. Zona Arqueológica
01110270204.	Zonas Portuarias de El Puerto de Santa María. Zona Arqueológica
01110270030.	Torre de Doña Blanca. Zona Arqueológica y Monumento.
01110270077.	Batería la Laja Zona Arqueológica y Monumento.
01110270005.	Palacio del Marqués de Villareal y Purullena



Iglesia Mayor Prioral.



Castillo de San Marcos.



Casa Vizarrón.

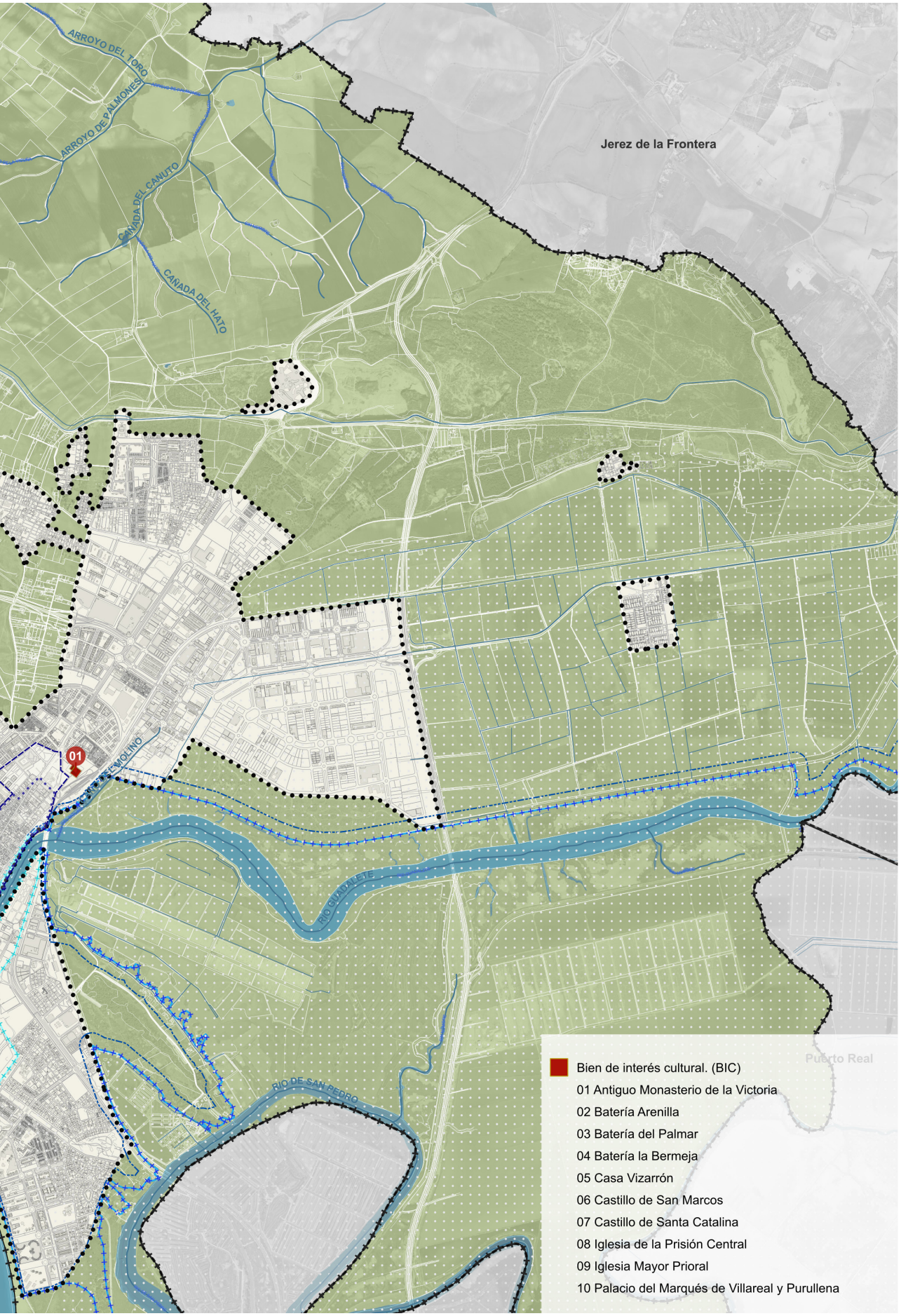


Monasterio de la Victoria.





Esquema de bien de interés cultural (BIC).


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
01
CAÑO DEL MOLINO
RÍO GUADALETE
RÍO DE SAN PEDRO
Puerto Real
Bien de interés cultural. (BIC)
01 Antiguo Monasterio de la Victoria
02 Batería Arenilla
03 Batería del Palmar
04 Batería la Bermeja
05 Casa Vizarrón
06 Castillo de San Marcos
07 Castillo de Santa Catalina
08 Iglesia de la Prisión Central
09 Iglesia Mayor Prioral
10 Palacio del Marqués de Villareal y Purullena



Palacio del Marqués de Villareal y Purullena.

Quiere esto decir, que es función del Plan de Ordenación Urbana, en cuanto que instrumento de ordenación detallada: la **delimitación de los bienes y espacios en suelo urbano que deban contar con protección, pero que no estén inscritos como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.**

De otra parte, debe significarse que este POU establece la ordenación y protección de todo el suelo urbano. No obstante, este POU adopta la decisión de asumir la ordenación y protección detallada establecida en el Plan Especial de Protección y Reforma interior del Conjunto Histórico y Entorno (PEPRICHyE) de El Puerto de Santa María, aprobado definitivamente el 28/04/2021.

El PEPRICHyE constituye un instrumento urbanístico y con su catálogo complementario que:

i) **está actualizado a los condicionantes territoriales, ambientales y sociales del centro histórico de El Puerto de Santa María**

ii) **es un instrumento eficaz y completamente adaptado a la legislación de protección del patrimonio histórico así como plenamente integrable en el marco de la LISTA.**

Este Plan Especial de 2021 establece la ordenación y protección del conjunto histórico y su entorno; regula las actuaciones de transformación urbanísticas, las actuaciones urbanísticas y las actuaciones edificatorias que se desarrollan en este ámbito territorial, garantizando la preservación, mejora e incremento de los valores de la ciudad histórica y su entorno inmediato, y promueve una mejora general del área, compatibilizando la preservación de los valores del tejido urbano existente con un desarrollo sustentable del mismo.

Desde el punto de vista instrumental, **el POU identifica el ámbito del Conjunto Histórico y su entorno como Área de planeamiento Incorporado, disponiendo que la misma cuentan con planeamiento pormenorizado aprobado, el Plan Especial de Protección y Reforma interior del Conjunto Histórico y Entorno de 28/04/2021, que es asumido plenamente, por considerar**

que sus criterios y objetivos de ordenación así como sus normas y catálogo de protección son determinaciones válidas y congruente con la caracterización y estrategia adoptada por el POU respecto a esta zona urbana: esto es área urbana consolidada por la urbanización y la edificación que por contar con valores patrimoniales se identifica como zona urbana homogénea con fines de mantenimiento y preservación. Su ordenación y protección detallada se remite al PEPRICHyE 2021

No obstante, debe significarse que esta asunción general deL PEPRICHyE no significa que el POU renuncie a analizar el funcionamiento de la normativa específica vigente de este Plan Especial y posibilitar la alteración puntual de algunos sus aspectos que se acrediten que puedan ser mejorados y que redunden en los fines de protección, conservación y mejora compatibles con un desarrollo sustentable del mismo.

Para ello, deberá analizarse en el documento completo del POU si la mejora puntual de la normativa se instrumenta mediante una alteración directa de preceptos por parte del POU o bien, mediante el mandato del POU de proceder una modificación específica del PEPRICHyE; la decisión de la instrumentación adecuada se realizará en función del alcance de las subsanaciones normativas que deban acometerse. No obstante, en ningún caso, se plantea estas alteraciones como un cuestionamiento de los objetivos, principios y criterios establecidos por un Plan Especial que se considera válido y adecuado en términos generales.

10.2. CRITERIOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA PROTECCIÓN. MARCO CONCEPTUAL.

La ciudad alberga un conjunto de valiosos elementos culturales que deben ser preservados, protegidos y transmitidos a las futuras generaciones. Este reconocimiento implica identificar una serie de elementos históricos, arquitectónicos y urbanos de gran valor cultural, que contribuyen a definir la identidad del lugar.

Aunque los inmuebles declarados Bien de Interés Cultural (BIC) destacan por su excelencia arquitectónica, no pueden ser entendidos de manera aislada, desconectados de su contexto social, funcional e histórico. Solo considerando la ciudad en su conjunto es posible apreciar su papel en la cultura y cómo la identidad portuense se ha construido tanto material como culturalmente a lo largo del tiempo.

Cada inmueble y espacio urbano narra una parte de la historia de la ciudad y contribuye a formar su identidad: desde la estructura vial, la arquitectura popular, los espacios abiertos hasta el territorio. Los elementos monumentales están indisolublemente ligados a este sustrato, así como a los aspectos inmateriales que unifican todos los componentes de la ciudad de manera coherente y ordenada. Todos estos factores definen en El Puerto su forma urbana, su significado histórico y sus valores artísticos e históricos.

La propuesta de protección de este Avance del Plan de Ordenación Urbana (POU) se fundamenta en este enfoque integral. Considera la ciudad construida misma como un patrimonio, uniendo lo urbano y lo cultural como punto de partida para la protección. Así, en los elementos que se protegerán, se han identificado valores derivados de su contribución a la construcción de la ciudad, tanto desde el punto de vista morfológico como histórico y cultural, más allá de sus cualidades

Estos valores deben tener un peso significativo en algunos casos y, en otros, este peso se orientará hacia la contribución del elemento en la construcción de la ciudad. La ciudad, gracias a esta visión integradora, se convierte en el verdadero sujeto de protección. La identificación de sus valores históricos, artísticos, morfológicos y testimoniales se ha realizado subordinando

los valores individuales de sus elementos al conjunto de la ciudad, confiriendo sentido a la protección individual de cada uno.

Este enfoque aporta:

1. **Autenticidad**. Que se refiere a la veracidad y credibilidad de los valores de un bien. Esto implica que la protección y catalogación del patrimonio deben vincularse a un proceso histórico de construcción de identidad, considerando la complejidad espacial y temporal de los elementos y sus relaciones. La conservación de los valores de una ciudad depende tanto de la preservación de elementos clave como del mantenimiento de las relaciones y funciones dinámicas esenciales para su carácter distintivo.

2. **Integridad.** Que se refiere a cómo los elementos y valores mantienen su unidad, incluso en una ciudad en constante evolución como El Puerto de Santa María, cuya identidad coherente y reconocible se mantiene a pesar de alteraciones materiales puntuales.

3. **Legibilidad.** La capacidad de los elementos culturales para transmitir sus significados e identidad de manera explícita y coherente, tanto individualmente como en conjunto. Esto requiere garantizar que los valores culturales sean comprensibles para la sociedad, apoyados por un entorno adecuado que facilite su comprensión.

4. **Sostenibilidad.** Ello implica compatibilizar la protección del patrimonio con su uso presente, valorándolo como recurso económico, moral, social e intelectual. La conservación debe equilibrarse con el bienestar de los habitantes y la gestión urbana, proporcionando los medios necesarios para reconocer y mantener los valores y la identidad del patrimonio cultural, especialmente en relación con el turismo y otras funciones urbanas.

La preservación del patrimonio no debe ser un fin en sí mismo, sino un medio para transmitir a las generaciones presentes y futuras un conjunto de significados, conocimientos e identidades, y para involucrar a la sociedad en su mantenimiento. La autenticidad, integridad, legibilidad y sostenibilidad son factores esenciales que garantizan que los valores patrimoniales sean adecuadamente transmitidos y reconocidos por la sociedad.

10.3. DE LA ESTRUCTURA PRETENDIDA PARA CONCRETAR LA PROTECCIÓN.

La concreción de la protección de de los bienes y espacios en suelo urbano que deban contar con protección distinta de la recogida en el artículo 75.5 del citado Reglamento General, por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico, se propone estructurar mediante los siguientes sistemas:

1. **Sistema de Protección del Patrimonio Arqueológico.** Se establecería para aquellas zonas del suelo urbano del término municipal, exteriores al ámbito del vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y Entorno, donde existen, en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas, bienes inmuebles o muebles de carácter histórico (no declarados BIC), hayan sido o no extraídos, y son susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, y a los que les será aplicable lo establecido por la administración competente, por requerir un régimen cautelar que preserve el interés público. También será necesario establecer un régimen cautelar protector para el Patrimonio Arqueológico Emergente, formado por aquellos bienes inmuebles situados sobre cota de superficie, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, sea cual fuere su estado de conservación.

2. **Sistema de Protección del Patrimonio Arquitectónico.** Referido a los edificios y obras ingeniería de valor patrimonial individual que no alcanzan la condición de singular protección o tutela, pero que presentan un elevado interés arquitectónico, merecedores de protección por albergar relevantes valores de carácter histórico, de representación de un periodo, por su escasez y rareza en la actualidad, o por sus valores constructivos, volumétricos y estéticos. Y también de aquellos, que, sin contar con especiales valores arquitectónicos, poseen determinados elementos de interés que articulan la trama urbana, y contribuyen a la configuración del paisaje urbano y ambiental en la ciudad. Todo ello referido al suelo urbano y exterior al ámbito del vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y Entorno.

3. **Sistema de Protección Etnológica**, que se entiende como la conjunción de las medidas tutelares derivadas de la normativa de protección de los anteriores sistemas de protección. En especial los referidos a Patrimonio Arquitectónico.

10.3.1. El Sistema de Protección del Patrimonio Arqueológico.

Hoy en día es un hecho aceptado que el conocimiento y la comprensión de la identidad cultural de los pueblos tiene una importancia vital para el desarrollo de las sociedades. En este sentido el patrimonio arqueológico se presenta como una herramienta básica para dar testimonio de las actividades humanas a lo largo del tiempo; por lo que su protección, gestión y puesta en valor permitirá el pleno conocimiento de la historia y su interpretación tanto para nuestra generación como para las futuras.

El Sistema de Protección del Patrimonio Arqueológico parte de los siguientes objetivos:

- Establecer los recursos necesarios que nos permitan conocer los asentamientos de la zona, su estado de conservación y riesgo de deterioro.

- Definir áreas de protección, según los criterios establecidos en el punto anterior.

- Crear un modelo de protección y puesta en valor de dichos yacimientos.

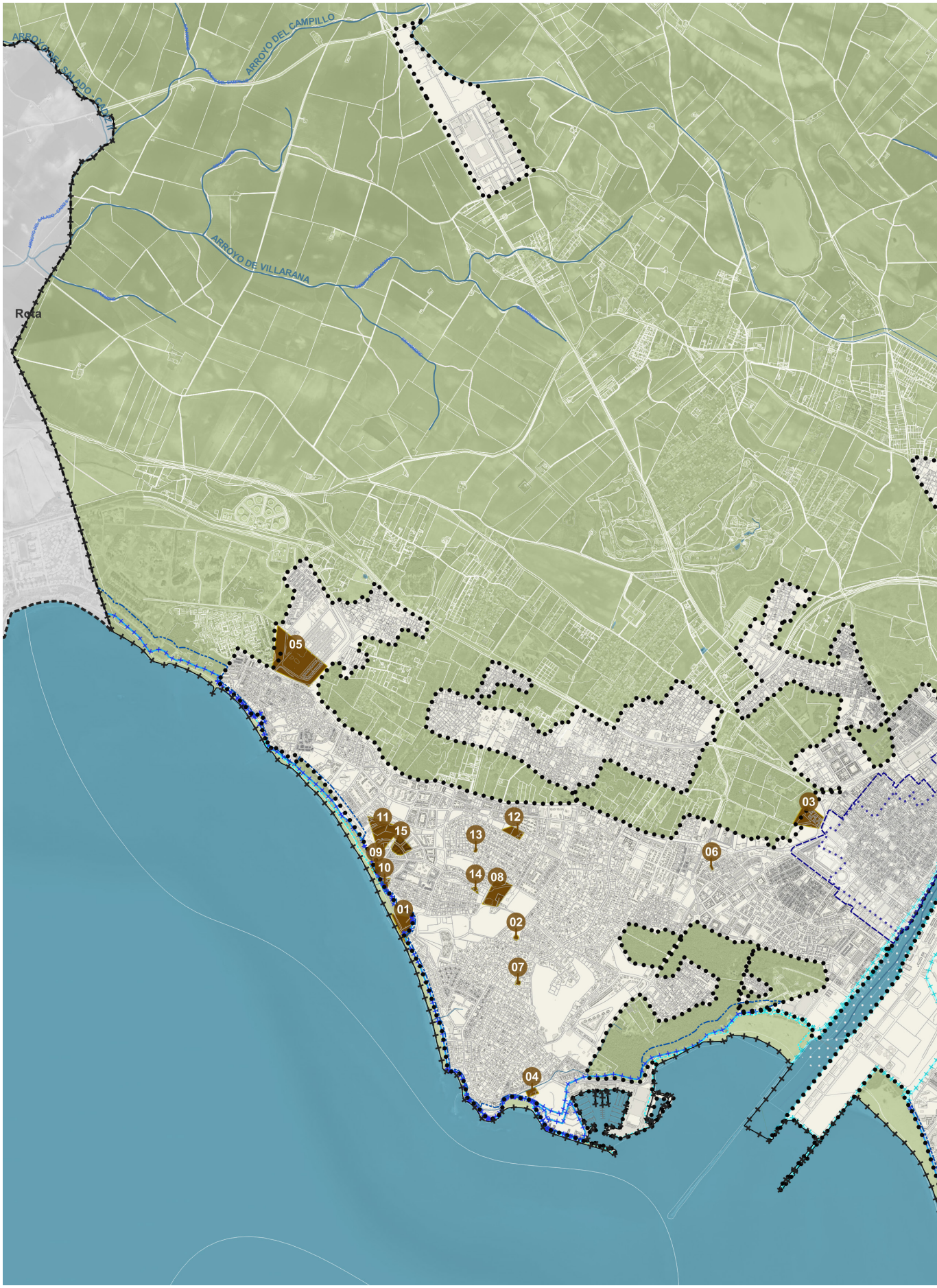
A. Los Niveles de Protección Arqueológica

Se podrían distinguir dos niveles de protección:

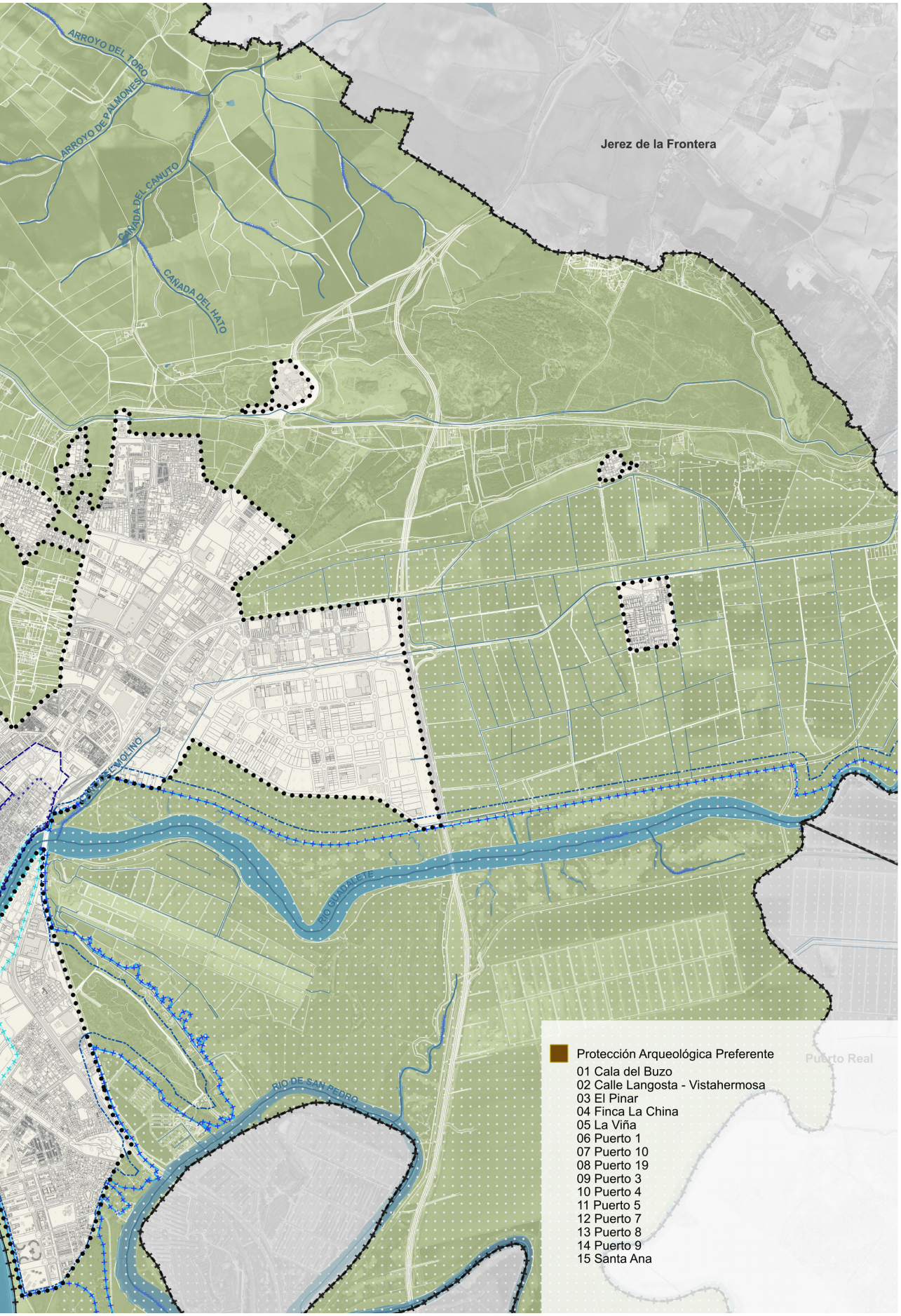
1.-

NIVEL DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA PREFERENTE (PAP). Se aplicaría aquellas parcelas ubicadas en áreas de las que se poseen datos científicos que suponen la existencia de elementos arqueológicos emergentes y/o soterrados de valor histórico destacable, y cuya valoración tras la intervención arqueológica permitiría su posible integración en la trama urbana. Engloba a los yacimientos arqueológicos inventariados en la cartografía de la arqueológica de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico que no se encuentran declarados como BIC. Son los siguientes:

- Cala del Buzo
- Calle Langosta - Vistahermosa
- El Pilar
- Finca La China
- Puerto 01
- Puerto 03



Esquema de protección arqueológica preferente.


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
RÍO GUADALETE
RÍO DE SAN PEDRO
Puerto Real
Protección Arqueológica Preferente
01 Cala del Buzo
02 Calle Langosta - Vistahermosa
03 El Pinar
04 Finca La China
05 La Viña
06 Puerto 1
07 Puerto 10
08 Puerto 19
09 Puerto 3
10 Puerto 4
11 Puerto 5
12 Puerto 7
13 Puerto 8
14 Puerto 9
15 Santa Ana

- Puerto 04
- Puerto 05
- Puerto 07
- Puerto 08
- Puerto 09
- Puerto 10
- Santa Ana

En este nivel de protección la concesión de licencia municipal de obras para los actos de uso del suelo y subsuelo en parcelas del suelo urbano incluidas en estos ámbitos estaría supeditada a la presentación de un informe con los resultados de la intervención arqueológica, consistente en una Prospección Arqueológica, que se debería realizar con el correspondiente visado de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico de la Junta de Andalucía.

2.-

NIVEL DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA GENÉRICA (PAG). Este nivel de protección se asignaría a las áreas susceptibles de albergar la presencia de restos arqueológicos según establece el artículo 47 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Se aplicaría a zonas en las que existen vestigios de carácter externo o superficial, por su proximidad a un yacimiento arqueológico u otro indicio de la existencia de restos arqueológicos de interés. Se adscriben al Nivel de Protección Arqueológica Genérica, las siguientes áreas:

- Dragado del Río Guadalete
- El Águila
- El Manantial
- Puerto 02
- Puerto 11
- Puerto 14
- Puerto 16
- Puerto 20

El régimen jurídico al que se encontrarían sometidos los terrenos incluidos en la delimitación de las estas zonas e Protección Arqueológica Genérica sería el establecido por el POU según su calificación urbanísticas, así como normas particulares sobre protección arqueológica de carácter preventivo

B. La Protección del Patrimonio Arqueológico Emergente. Clases de protección y tipo de intervenciones.

Se propone proteger el Patrimonio Arqueológico emergente que constituyen los inmuebles incluidos en el Nivel de Protección Global que se describe a continuación.

Se establecerían, en función del grado de intervención y tipo de obra a realizar sobre el inmueble protegido, dos grados o clases básicas de protección:

- Clase (A). Se aplicaría cuando el nivel y tipo de obra alcance al edificio de forma integral y en su conjunto. Por tanto, la intervención arqueológica perseguiría el mismo fin, orientándose hacia la constatación de los eventos constructivos del inmueble mediante el análisis estratigráfico de los paramentos y la tipología del edificio.

- Clase (B). La aplicación de este grado dependería del nivel y tipo de obra, que condicionaría el alcance de la intervención arqueológica, asegurando, como mínimo, el análisis de la

tipología edilicia mediante la documentación de los elementos constructivos (aparejos, vanos, cubiertas, solerías, acabados, añadidos, ...) y los espacios que conforman.

En principio, el tipo de excavación arqueológica a aplicar sería el Análisis Arqueológico de Estructuras Emergentes, previsto en el artículo 3.d) del Decreto 168/2003, de 17 de junio (Reglamento de Actividades Arqueológicas).

C. Protección de los hallazgos casuales.

La aparición de hallazgos casuales de restos arqueológicos, por cualquier motivo y en cualquier punto del suelo urbano del término municipal, se rige por lo dispuesto en la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía y por el Decreto 19/1995 por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía o disposiciones legales que los sustituyan.

En cualquier caso, sería de aplicación la regulación del artículo 44 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español, y lo dispuesto en la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía, referente a la notificación inmediata a las administraciones competentes en los casos de hallazgos casuales de restos arqueológicos en el transcurso de obras o remociones de tierra. A tal fin, la aparición de hallazgos casuales de restos arqueológicos deberá ser notificada inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico o al Ayuntamiento, los cuales, una vez constatada tal circunstancia, podrán ordenar la interrupción inmediata de los trabajos por el plazo de un mes establecido en la legislación vigente, sin derecho a indemnización.

En caso de que resultara necesario, la Consejería competente en materia de patrimonio histórico podría disponer que la suspensión de los trabajos se prorrogue por tiempo superior a un mes, quedando en tal caso obligada a resarcir el daño efectivo que se causara con tal paralización.

La Consejería y el Ayuntamiento se informarán recíprocamente de la aparición de los restos arqueológicos de que tengan conocimiento, y de la adopción de las medidas cautelares que, en su caso, hayan adoptado.

La actividad arqueológica aplicable en estos casos dependería de la naturaleza y el valor científico de los restos aparecidos y tendrán el carácter de urgente a los efectos del artículo 5.4 del Decreto 168/2003, de 17 de junio (Reglamento de Actividades Arqueológicas).

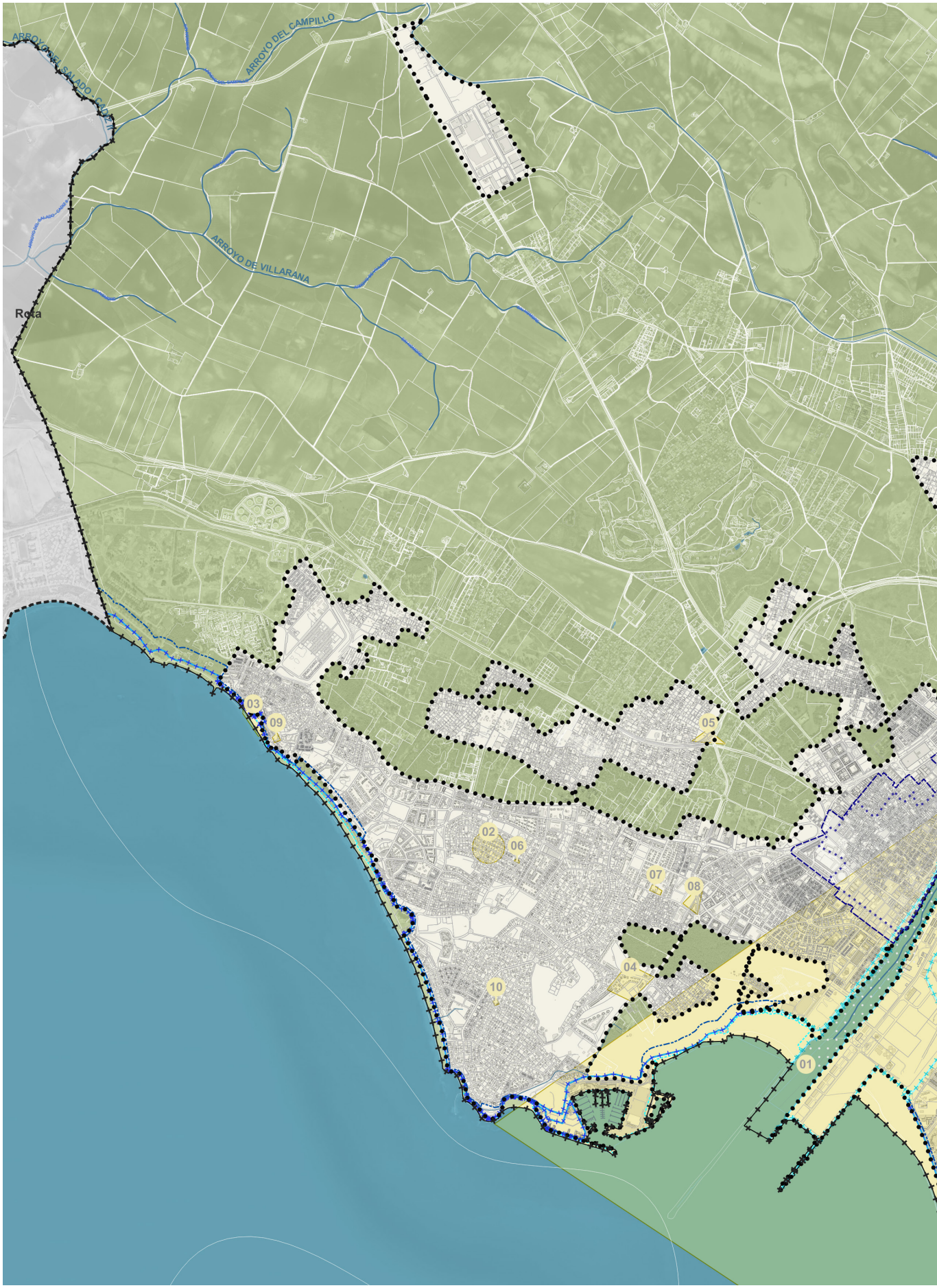
La existencia de restos arqueológicos que deban ser conservados “in situ”, lleva implícita la declaración de necesidad de ocupación y utilidad pública a efectos de expropiaciones.

En ningún caso podrán considerarse como hallazgos casuales los elementos arqueológicos descubiertos en las áreas de Protección Arqueológica cualquiera que sea su nivel de protección.

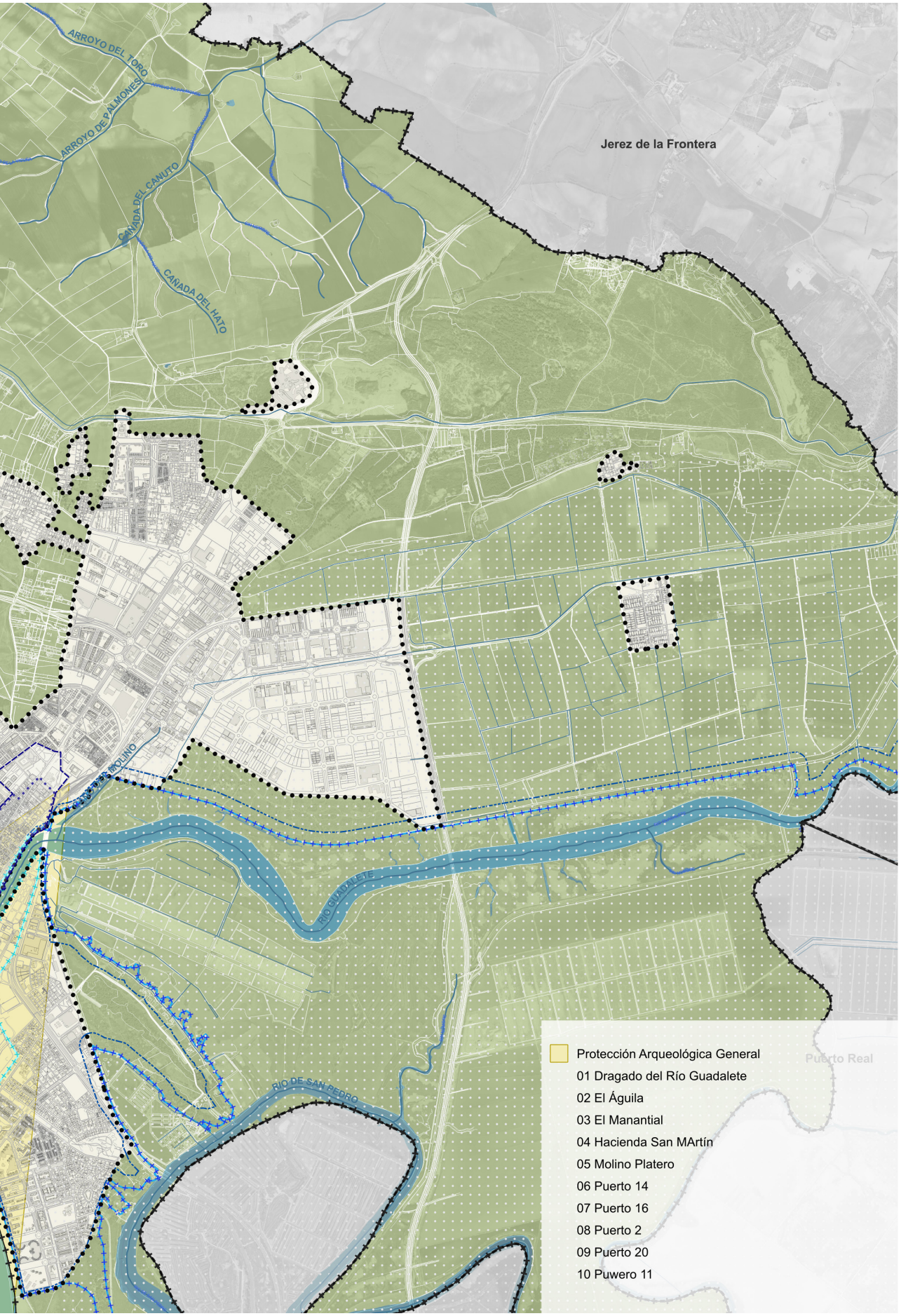
calificación urbanística, así como a una protección arqueológica de carácter preventivo.

10.3.2. El sistema de protección del Patrimonio Arquitectónico.

En el presente Avance del Plan de Ordenación Urbana se determina un grado de protección para cada inmueble o conjunto que pretende garantizar la protección y el mantenimiento de las características básicas del inmueble. La asignación de cada nivel de protección a un inmueble se establece en función de los valores que aún se conservan y se deben proteger en el mismo



Esquema de protección arqueológica general.


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
CAÑADA REAL DEL MOLINO
RÍO GUADALETE
RÍO DE SAN PEDRO
Puerto Real
Protección Arqueológica General
01 Dragado del Río Guadalete
02 El Águila
03 El Manantial
04 Hacienda San MArtín
05 Molino Platero
06 Puerto 14
07 Puerto 16
08 Puerto 2
09 Puerto 20
10 Puwero 11

(elementos, zonas, o integridad del edificio). Se establecen los siguientes dos niveles de protección:

1.-

NIVEL DE PROTECCIÓN GLOBAL. Se asignaría a aquellas edificaciones con valor arquitectónico, que, sin alcanzar el grado singular, sin embargo, por sus características arquitectónicas y formales, deben ser objeto de una protección que asegure su mantenimiento y preservación, cuando menos de loe elementos definitorios de su estructura arquitectónica y espacial. Se proponen los siguientes:

- Poblado de Doña Blanca
- Apartamentos “El Manantial”
- Conjunto de Viviendas Unifamiliares “Altos del Manantial”
- Conjunto de Viviendas Unifamiliares “Los Peces” (
- Conjunto de 25 Viviendas Unifamiliares “Poblado de Doña Blanca”
- Conjunto de Viviendas Unifamiliares “Vistahermosa I” (Viviendas adosadas C/ Felipe Osborne)
- Conjunto de Bloques de Viviendas “Valdelagrana”
- Conjunto de Bloques de Viviendas “Urbanizacion Las Redes I”
- Conjunto de Bloques de Viviendas “Urbanizacion Las Redes IV”
- Conjunto de Bloques de Viviendas de Militares
- Edificio “Imucona”
- Edificio “Los Naranjos”
- Ermita de Santa Clara

Para cada inmueble catalogado con este Nivel de Protección Global, con carácter general se protege la concepción global del edificio, fachadas y elementos característicos de las mismas, la composición interior a nivel espacial y estructural, los patios y elementos singulares de los mismos, la volumetría del conjunto, el tipo de cubierta y los complementos originales de la edificación. La protección, con carácter general, se extiende a la parcela en la que se ubica, de la que habrá de respetar básicamente su forma y dimensiones.

Se permitirían, en general, las obras tendentes a la buena conservación del patrimonio edificado, las de reforma menor, y las de reforma parcial siempre que vayan dirigidas a mejorar la legibilidad o puesta en valor del inmueble. Se admitirían las obras de reforma general si así se estableciera de forma particularizada para algún inmueble n consideración a las características propias del bien. Se prohibiría la demolición total o parcial de elementos que afecten a los valores del edificio. No obstante, podrán demolerse los cuerpos de obra añadidos que desvirtuasen la unidad arquitectónica original.

Los usos admisibles serían los establecidos por el POU conforme a la calificación pormenorizada otorgada. En caso de sustitución de su uso histórico o tradicional, serían preferentes los de equipamientos, servicios públicos, y el alojamiento hotelero, si la edificación original es susceptible de alojar esos usos, sin comprometer sus valores.

2.-

NIVEL DE PROTECCIÓN AMBIENTAL. Que comprendería, de un lado, a los inmuebles, o parte de ellos, que, a pesar de no contar con los especiales valores arquitectónicos o artísticos, poseen elementos de interés relacionados con la tipología, composición, sistema constructivo u ornamental significativos de los inmuebles tradicionales del municipio, contribuyendo a la configuración del paisaje urbano y ambiental. Y de otro lado, las agrupaciones de construcciones

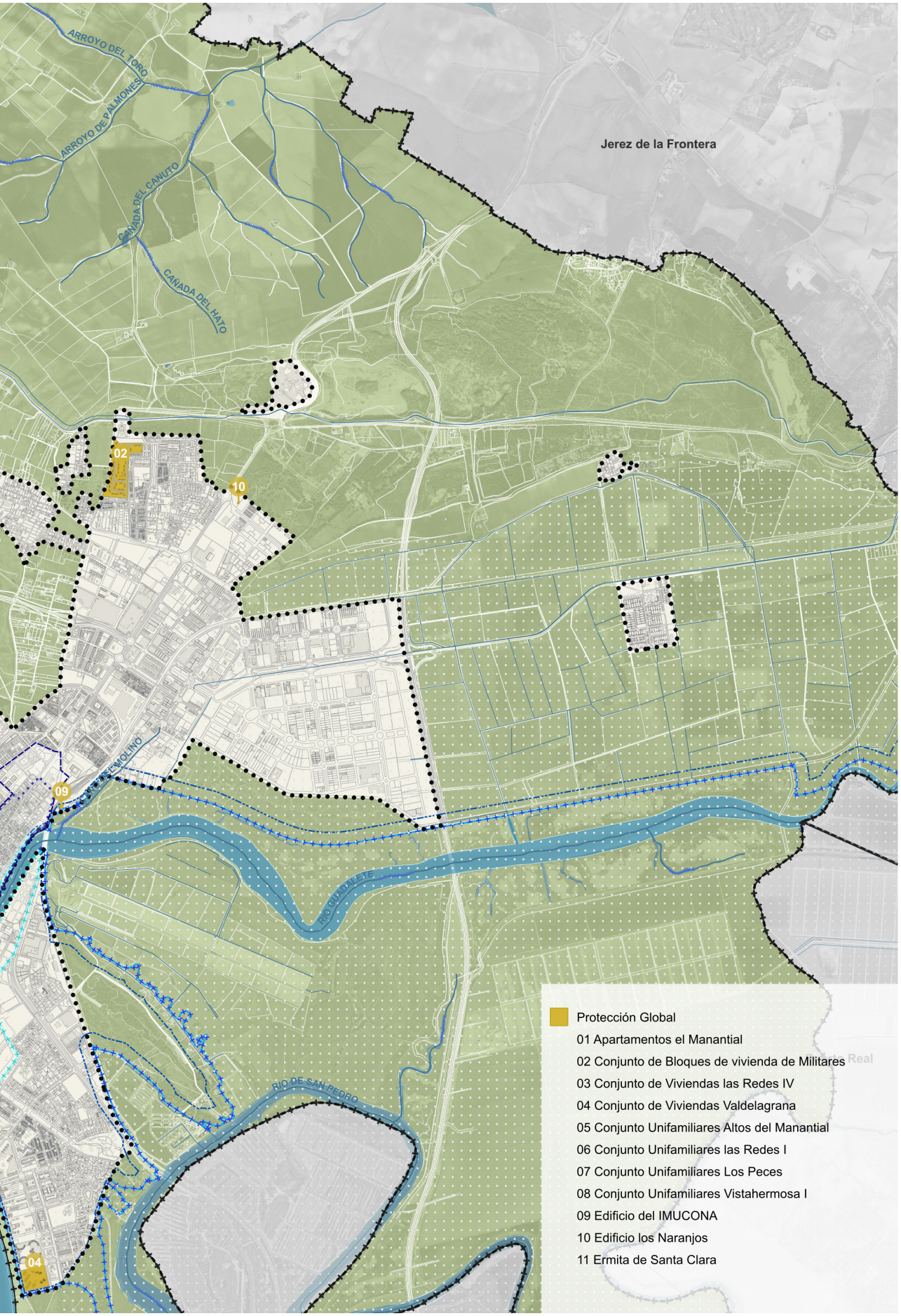
que, constituyendo una unidad o contando con homogeneidad, presentan un interés histórico o arquitectónico, consolidando un modo representativo de construir. Los siguientes:

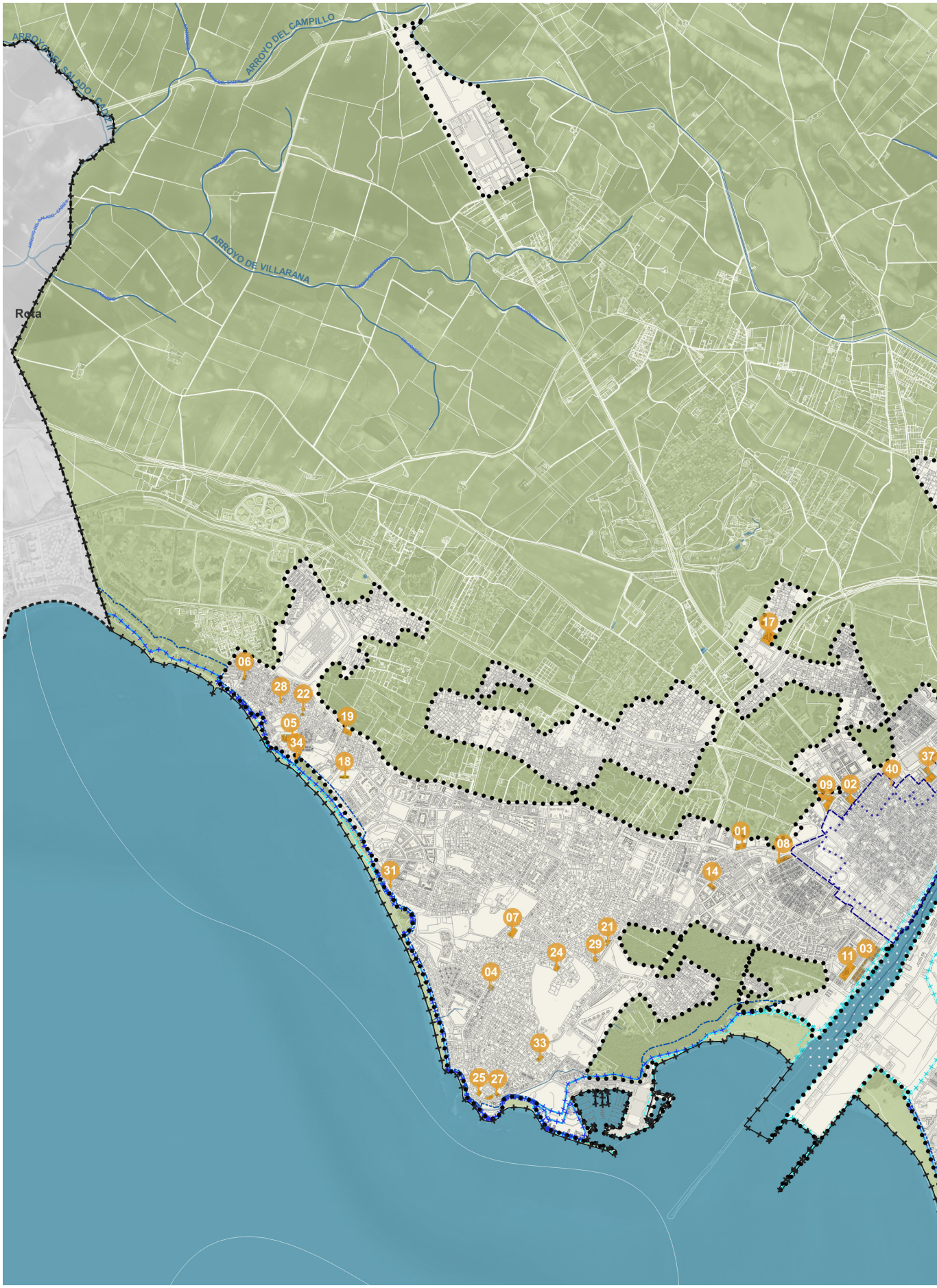
- Apartamentos “Las Yucas”
- Conjunto de Bloques de Viviendas “Plaza San Juan”
- Conjunto de Viviendas Unifamiliares “Avenida Bajamar”
- Conjunto de Viviendas Unifamiliares “Vistahermosa II”
- Urbanización Nuestra Señora del Mar (Chalet Nuestra Señora del Mar)
- Apartamentos “Puertosol”
- Capilla Urbanización Vistahermosa.
- Clínica Santa Maria del Puerto.
- Colegio “Cristóbal Colón”.
- Colegio “José Luis Poullet Martinez”.
- Instituto de Enseñanza Secundaria “La Torre”.
- Edificio de Viviendas y Locales Comerciales “Valdelagrana” (Local comercial y 49 apartamentos turísticos).
- Garaje de Autobuses Urbanos.
- Iglesia de Nuestra Señora de La Palma
- Iglesia Parroquial San José Obrero.
- Residencia de Mayores “Diputación de Cádiz”
- Residencia de Mayores Hermanitas de Los Pobres
- Residencia de Mayores “La Inmaculada”
- Restaurante “El Faisán Dorado”
- Vivienda Unifamiliar Avenida de los Corales 04.
- Vivienda Unifamiliar Calle Acacia 03.
- Vivienda Unifamiliar Calle Balandro 04
- Vivienda Unifamiliar Calle Balandro 07
- Vivienda Unifamiliar Calle Ballena 01
- Vivienda Unifamiliar Calle Bellavista 09
- Vivienda Unifamiliar Calle Bellavista 15
- Vivienda Unifamiliar Calle Bellavista 30
- Vivienda Unifamiliar Calle Calabaza 18
- Vivienda Unifamiliar Calle Cedro 05
- Vivienda Unifamiliar Calle Gaviota 11
- Vivienda Unifamiliar Calle Mar Tirreno 04
- Vivienda Unifamiliar Calle Nuestra Señora del Mar 01b
- Vivienda Unifamiliar Calle Piraguas 02
- Viviendas Unifamiliares Avenida de Los Mástiles 01a
- Viviendas Unifamiliares Calle Caracola 04-06
- Antiguas Bodegas Terry I
- Antiguas Bodegas Terry II
- Bodegas Osborne
- Complejo Bodeguero Fernando A. Terry
- Antigua Bodega Calle Espelete.

Para los inmuebles incluidos en este Nivel de Protección, con carácter general, se protegen los elementos de interés arquitectónico, y/o aquellos elementos relacionados con el interés ambiental asociado al inmueble. En todo caso, queda protegida como mínimo: la fachada, asociando la primera crujía del edificio y los elementos tipológicos, compositivos u ornamentales que se consideren de interés y así se señalen.

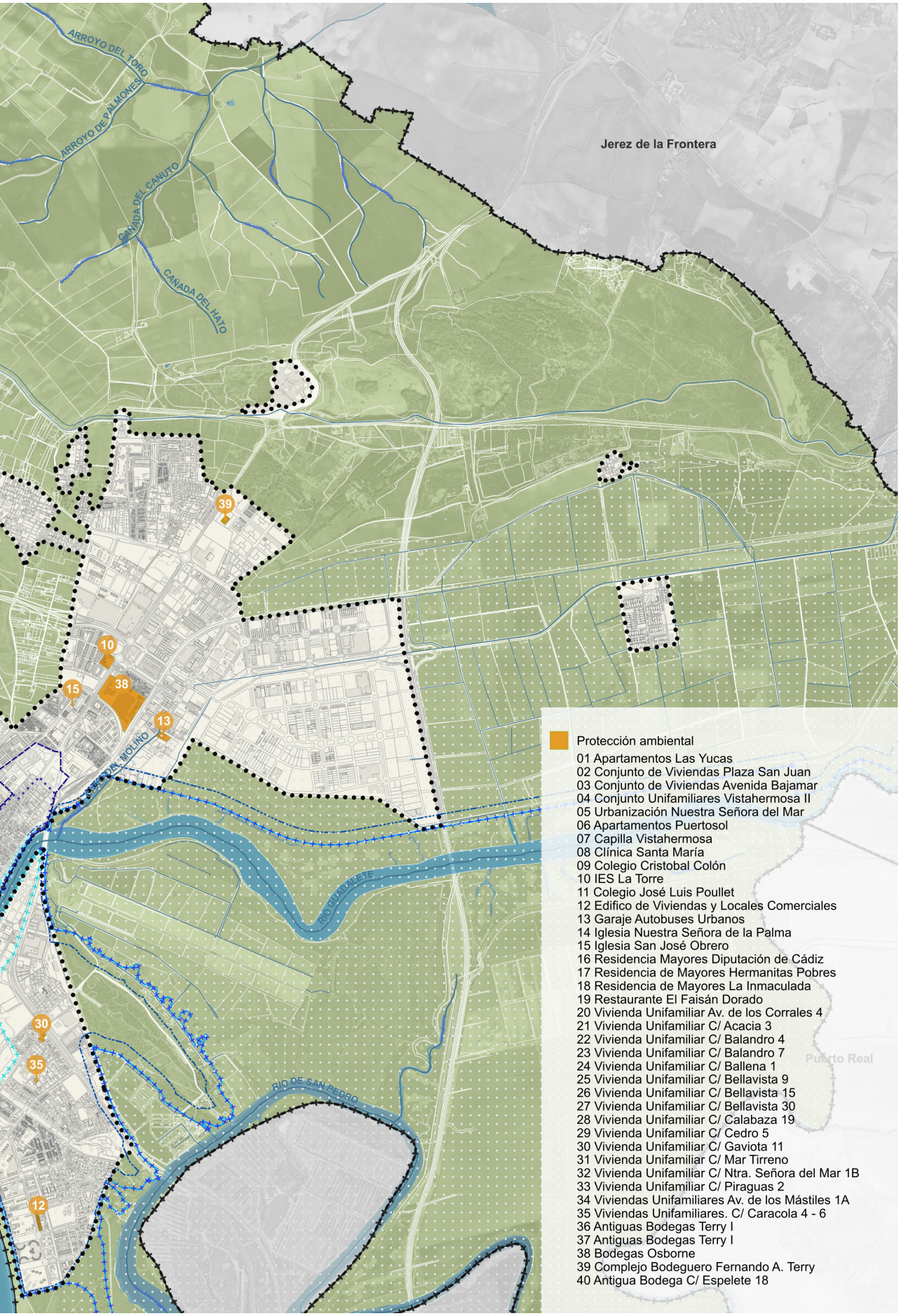


Esquema de protección global.


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
02
10
09
04
RÍO GUADALETE
RÍO DE SAN PEDRO
Protección Global
01 Apartamentos el Manantial
02 Conjunto de Bloques de vivienda de Militares
03 Conjunto de Viviendas las Redes IV
04 Conjunto de Viviendas Valdelagrana
05 Conjunto Unifamiliares Altos del Manantial
06 Conjunto Unifamiliares las Redes I
07 Conjunto Unifamiliares Los Peces
08 Conjunto Unifamiliares Vistahermosa I
09 Edificio del IMUCONA
10 Edificio los Naranjos
11 Ermita de Santa Clara



Esquema de protección ambiental.


ARROYO DEL TORO
ARROYO DE PALMONES
CAÑADA DEL CANUTO
CAÑADA DEL HATO
Jerez de la Frontera
39
10
38
15
13
CAÑO DEL MOLINO
RÍO GUADALETE
30
35
RÍO DE SAN PEDRO
12
Puerto Real
Protección ambiental
01 Apartamentos Las Yucas
02 Conjunto de Viviendas Plaza San Juan
03 Conjunto de Viviendas Avenida Bajamar
04 Conjunto Unifamiliares Vistahermosa II
05 Urbanización Nuestra Señora del Mar
06 Apartamentos Puertosol
07 Capilla Vistahermosa
08 Clínica Santa María
09 Colegio Cristobal Colón
10 IES La Torre
11 Colegio José Luis Poullet
12 Edifico de Viviendas y Locales Comerciales
13 Garaje Autobuses Urbanos
14 Iglesia Nuestra Señora de la Palma
15 Iglesia San José Obrero
16 Residencia Mayores Diputación de Cádiz
17 Residencia de Mayores Hermanitas Pobres
18 Residencia de Mayores La Inmaculada
19 Restaurante El Faisán Dorado
20 Vivienda Unifamiliar Av. de los Corrales 4
21 Vivienda Unifamiliar C/ Acacia 3
22 Vivienda Unifamiliar C/ Balandro 4
23 Vivienda Unifamiliar C/ Balandro 7
24 Vivienda Unifamiliar C/ Ballena 1
25 Vivienda Unifamiliar C/ Bellavista 9
26 Vivienda Unifamiliar C/ Bellavista 15
27 Vivienda Unifamiliar C/ Bellavista 30
28 Vivienda Unifamiliar C/ Calabaza 19
29 Vivienda Unifamiliar C/ Cedro 5
30 Vivienda Unifamiliar C/ Gaviota 11
31 Vivienda Unifamiliar C/ Mar Tirreno
32 Vivienda Unifamiliar C/ Ntra. Señora del Mar 1B
33 Vivienda Unifamiliar C/ Piraguas 2
34 Viviendas Unifamiliares Av. de los Mástiles 1A
35 Viviendas Unifamiliares. C/ Caracola 4 - 6
36 Antiguas Bodegas Terry I
37 Antiguas Bodegas Terry I
38 Bodegas Osborne
39 Complejo Bodeguero Fernando A. Terry
40 Antigua Bodega C/ Espelete 18



Apartamentos El Manantial



Conjunto de Viviendas Unifamiliares "Altos del Manantial"



Conjunto de Viviendas Unifamiliares "Los Peces"



Conjunto de Viviendas Unifamiliares "Vistahermosa I"



Conjunto de Bloques de Viviendas de Militares



Apartamentos "Puertosol"



Edificio de Viviendas y Locales Comerciales "Valdelagrana"



Residencia de Mayores "La Inmaculada"

En estos inmuebles se permitirían las obras tendentes a la buena conservación del patrimonio edificado, las de reforma, menor, parcial y general, y las de rehabilitación. Se permitiría la demolición a partir de la primera crujía, y siempre que no se vean afectados aquellos otros elementos que proporcionan valor al edificio, tales como patios y elementos singulares de los mismos. Si se habilitara de forma particularizada y se respetaran las condiciones de la zona de ordenanza a la que pertenecieran, así como la edificabilidad máxima que se les pudiera atribuir, se admitirían obras de ampliación siempre que no supongan la sustitución total del inmueble (obras de nueva planta), y que, en todo caso, deberían ser respetuosas con el entorno y los caracteres originarios de la edificación.

Para los conjuntos, se protegería la morfología de los mismos, la propia tipología de los inmuebles que lo compone y su relación con el espacio urbano. Se permitirían las obras tendentes a la buena conservación del patrimonio edificado, las de reforma, menor, parcial y general, y las de rehabilitación.

10.3.3. El sistema de protección del Patrimonio Etnológico.

Se considerarían bienes integrantes del Patrimonio Etnológico de El Puerto de Santa Maria, en el suelo urbano, aquellos usos y actividades que son, o han sido, expresión relevante de la cultura tradicional local en sus aspectos materiales, sociales y espirituales y que, además, han dejado restos físicos identificables, ya sean bienes inmuebles o muebles. Son las relacionadas con:

- La crianza y envejecimiento de vinos.
- Náuticas y pesqueras



Bodegas Osborne



AO. 11 /

PROPUESTA PARA REHACER VÍNCULOS ENTRE NATURALEZA Y CIUDAD. REVERDECER LO URBANO.

La relación entre naturaleza y ciudad es uno de los temas recurrentes en los debates urbanos desde el siglo XIX, desde las primeras leyes británicas de 1848 para preservar y mejorar los jardines urbanos hasta el actual concepto de infraestructura verde urbana impulsado por la Unión Europea en 2013.

Actualmente, gracias a las demandas y a la presión de la sociedad civil para conseguir unas ciudades y un mundo mejores y más sostenibles, la naturaleza y el verde urbano vuelven a estar sobre la mesa a la hora de tomar decisiones políticas, y ya aparecen como compromisos en las principales agendas políticas globales.

Así, en la Quinta Conferencia Ministerial sobre Medio Ambiente y Salud, celebrada en Parma en 2010, los estados europeos de la OMS adquirieron el compromiso de «proporcionar a cada niño, en el año 2020, acceso a entornos saludables y seguros, y entornos de vida cotidiana en los que puedan caminar e ir en bicicleta a las guarderías y escuelas, así como espacios verdes en los que jugar y realizar actividades físicas».

Con el mismo propósito, en 2015 las Naciones Unidas, mediante la Agenda 2030, adoptaron 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS para luchar contra el cambio climático, las desigualdades y la pobreza. Uno de los principales éxitos para el mundo local fue la incorporación de un objetivo específico para las ciudades, ODS 11 «Ciudades y Comunidades Sostenibles» con un compromiso «para en 2030 proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles». También el ODS 3 «Salud y Bienestar», donde se habla de reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles, que, para cerrar el círculo, se relaciona con la definición que hace la OMS del verde urbano como una de las estrategias principales para la lucha contra estas enfermedades.

Un concepto que profundiza y amplía la Nueva Agenda Urbana de Habitat III aprobada en 2016, donde se incluye además que las zonas verdes y los espacios públicos «son áreas multifuncionales para la interacción social, la salud humana y el bienestar.

Más recientemente la Unión Europea ha aprobado la “Estrategia de la UE para la Diversidad Biológica de 2030” que insta textualmente a “traer la naturaleza de nuevo a nuestras vidas”. En esta estrategia tiene por objetivo una Europa más verde, con mayor biodiversidad, que supondría mejorar la salud de los ciudadanos, luchar contra el cambio climático, salvaguardar la seguridad alimentaria mundial e incluso potenciar la economía, bajo el nuevo camino marcado con el Acuerdo Verde Europeo. Se establecen una serie de medidas y objetivos entre los que destaca reverdecer las zonas urbanas: “Los espacios urbanos verdes, desde parques y jardines hasta techos verdes y granjas urbanas, ofrecen una amplia gama de beneficios para las personas. También ofrecen oportunidades para las empresas y un refugio para la naturaleza”, Según el documento, estos cambios verdes “reducen la contaminación del aire, el agua y el ruido, proporcionan protección contra inundaciones, sequías y olas de calor, y mantienen una

conexión entre los seres humanos y la naturaleza". Además, se hace mención a la influencia del confinamiento propiciado por la COVID-19, pues afirma que "nos han mostrado el valor de los espacios urbanos verdes para nuestro bienestar físico y mental".

Para devolver la naturaleza a las ciudades, se hace un llamamiento a las ciudades europeas, de al menos 20.000 habitantes, para que desarrollen "ambiciosos planes urbanísticos" que incluyan la creación de bosques urbanos, parques y jardines biodiversos y accesibles; granjas urbanas; techos y paredes verdes; calles arboladas; praderas y setos urbanos. Señala que estas ciudades deben también mejorar las conexiones entre los espacios verdes, eliminar el uso de pesticidas o limitar la siega excesiva de los espacios verdes. Además, indican que "dichos planes podrían movilizar herramientas políticas, regulatorias y financieras".

Y efectivamente, actualmente en la Unión Europea se están dedicando muchos esfuerzos a desarrollar las infraestructuras verdes del territorio y avanzar en el desarrollo e implementación de **Soluciones Basadas en la Naturaleza** (SbN), que la Comisión Europea define como « enfoques, acciones o procesos que utilizan los principios de la naturaleza para dar solución a distintos problemas relacionados con la gestión territorial y urbana como la adaptación al cambio climático, la gestión de los recursos, del agua, la seguridad alimentaria o la calidad del aire y el entorno".

Es importante destacar que el cambio que se ha producido es entender que la planificación del verde urbano de la ciudad va más allá del diseño de los parques y jardines urbanos, sino que estamos planificando una infraestructura que aporta valores ecológicos, ambientales, paisajísticos y de salud y que debe incluir los espacios agrícolas y forestales urbanos, los márgenes de ríos y espacios de transición que hasta ahora no valorábamos como elementos urbanos.

Pero es que, además, las ciudades que pueden ofrecer un aire limpio, unas buenas infraestructuras y unos espacios verdes accesibles atraen más inversión y negocios, crean más puestos de trabajo y ofrecen más oportunidades a la gente en todos los ámbitos de su vida social y laboral. Disponer de entornos y espacios que promuevan también más productiva y con menos lesiones y enfermedades laborales.

El nuevo modelo urbano que se pone a debate en El Puerto de santa María es el de una ciudad con tres características principales:

- **Un suelo con usos mixtos, más flexible y adaptable**, que evite los monocultivos funcionales.

- **Pensada para los viandantes, más transitable,** con un gran nivel de acceso a pie a los equipamientos, espacios públicos y zonas naturales urbanas y periurbanas.

- **Con una red de espacios verdes que aporte beneficios sociales, ambientales y económicos a sus residentes** y que contribuya decisivamente al mantenimiento de la calidad de vida de sus ciudadanos.

Solo si valoramos los beneficios que la red de espacios verdes y agrícolas nos genera, seremos capaces de garantizar la pervivencia del suelo destinado a ella, y dejaremos de ver estos espacios como reserva para futuros crecimientos residenciales, comerciales o de otros usos.

En materia de salud, la evidencia científica demuestra que los espacios verdes de las ciudades contribuyen decisivamente a generar estilos de vida saludables y previenen un amplio abanico de problemas de salud mental y física. El acceso a parques, espacios verdes o fluviales

urbanos, o espacios periurbanos, puede multiplicar por 3 la práctica deportiva de los residentes de proximidad y reducir la obesidad y los trastornos mentales.

La renaturalización permite reducir el efecto «isla de calor»: la plantación de árboles en zonas urbanas puede reducir la temperatura del aire entre 2 °C y 8 °C, y aumentar la absorción de CO_2 y la retención de las partículas en suspensión. Los espacios naturales no pavimentados contribuyen al control de las lluvias torrenciales y las inundaciones, lo que reduce el coste y la dimensión de las infraestructuras de saneamiento de las ciudades. La renaturalización es un elemento que permite a las ciudades ser más resilientes frente al cambio climático.

Los núcleos urbanos con más espacio verde mejoran su cohesión social, aumentan la biodiversidad y la actividad cívica, y consolidan mejor el sentimiento de comunidad. Además, algunos estudios demuestran su aportación a la reducción de la delincuencia, especialmente en las comunidades menos favorecidas.

Ahora que empezamos a valorar los beneficios que nos aporta la naturaleza, la idea del verde urbano ha evolucionado desde la imagen de jardines que buscaban embellecer plazas y calles hacia el concepto de infraestructura urbana, una herramienta estructural, para mejorar la habitabilidad de la ciudad y las conurbaciones urbanas, así como reducir su huella ambiental.

Para resumirlo en una idea: el verde urbano y las estrategias de renaturalización son las herramientas más económicas a nuestro alcance para mejorar la vida de las ciudades y son, además, una herramienta de justicia redistributiva, ya que tiene más impacto positivo en la población con rentas más bajas que en las altas.

La propuesta de renaturalización general de la ciudad de El Puerto de Santa María que se realiza desde este Avance se concreta en varios aspectos fundamentales:

- **La Infraestructura Verde propiamente urbana**, en continuidad con la Infraestructura Verde más territorial que se proponga desde el PGOM, constituida por la red de espacios libres urbanos, sistemas generales y locales, y sus conectores, para así convertir la ciudad en permeable respecto a los sistemas adyacentes, de tal manera que se “desfronterice” el punto de unión entre ambos sistemas.

- **Red de Huertos Urbanos Comunitarios,** indispensable en cualquier modelo urbano contemporáneo, desempeñando un papel fundamental tanto en los imaginarios de autosuficiencia urbana y eco-ciudades como en los de ciudades tecnológicas, como las *smart cities.*

- **Azoteas vivas, verdes y activas**, que puede aportar beneficios sociales, ayudando a recuperar el concepto de vecindad, ambientales, incrementando el verde y la biodiversidad, y facilitan una reducción de la demanda energética, y de contribución a la adaptación de los edificios y de la ciudad al cambio climático.

Complementariamente a esta propuesta de renaturalización de lo urbano, y para coadyuvar a mitigar los efectos de “isla de calor”, se propone una reflexión sobre los pavimentos a utilizar en los proyectos urbanización de los espacios públicos urbanos.

11.1. LA INFRAESTRUCTURA VERDE URBANA.

La Infraestructura Verde del municipio no estaría completa si no se incluyeran aquellos elementos que garanticen la continuidad de la Infraestructura Verde en el suelo rústico como un condicionante superpuesto también en el suelo en situación básica de suelo urbanizado, ya que esta resulta imprescindible para proporcionar una red de interconexión urbana con la naturaleza, áreas semi-naturales y espacios verdes, que brindan servicios ecosistémicos, que sustentan el bienestar humano y la calidad de vida. Y así:

- Conectar el entorno periurbano y el urbano.

- Crear una red continua que enlace los diferentes corredores ambientales estructurantes, así como los espacios libres urbanos tanto generales como locales.

- Servir de base a los equipamientos usados por los colectivos más vulnerables, para que puedan ser más accesibles mediante recorridos peatonales y de proximidad.

La Infraestructura Verde se entiende así como parte fundamental del acceso de la población al medio rural y natural. Su vinculación con la ciudad se basa en la continuidad de los capilares procedentes del campo conectados con los viarios no motorizados y los ámbitos de distensión social reflejados por los espacios libres representativos y los equipamientos de ocio y cultura entendidos estos últimos como alveolos cívicos de lo urbano.

A tal efecto, la Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis, en su Principio 8 “Verde versus Asfalto”, apremia a proyectar en el medio urbano «una red verde que se infiltre entre las diferentes matrices de la ciudad con un entramado de itinerarios peatonales de enlace». Al tiempo, reclama prestar una especial atención a las zonas de interfase urbano-rural promoviendo su permeabilidad para evitar la destrucción innecesaria de

biodiversidad. Las ganancias que aportan las Infraestructuras Verdes en el medio urbano resultan especialmente importantes por su contribución a la salud y al bienestar de la ciudadanía.

La Infraestructura Verde Urbana estará constituida, fundamentalmente, por:

- La red de sistemas generales de espacios libres del suelo urbano. Los siguientes:

- Conectores Verdes asociados a usos urbanos. Se incluyen, entre otros, los espacios libres locales estructurantes (que se identifican por cumplir funciones de corredores ambientales en suelo urbano), y concretos tramos de la red viaria (Conectores Verdes Urbanos) que precisan ser objeto de re-naturalización para asegurar su función conectora, y que se identifican en los planos de ordenación.

La filosofía de la infraestructura verde que se propone pretende basarse en la Regla 3/30/300:

- Que cada persona pueda ver, al menos, tres árboles desde la ventana de su hogar.

- Que cada barrio tenga, al menos, un 30% de su superficie de cobertura arbórea.

- Y que cada residente viva a una distancia máxima de 300 metros de un espacio verde, como un parque o jardín.

Adoptar la Regla 3-30-300 no solo mejoraría nuestra calidad de vida, sino que también posicionaría a la ciudad como un líder en sostenibilidad urbana.

Para finalizar otras dos consideraciones fundamentales:

a) En el diseño de esta Infraestructura Verde Urbana se considera fundamental el incremento de la biodiversidad de especies empleadas en los espacios verdes de la ciudad, es decir, aumentando la riqueza de las especies. En la ciudad, actualmente, abundan espacios verdes lineales con hileras de ejemplares de la misma especie vegetal, dependiendo de la zona. Se propone intercalar varias especies diferentes, generando un aumento de la biodiversidad, que añadiría un alto valor ecológico a los elementos de infraestructura verde de la ciudad.

b) Se debe prestar especial atención, en cumplimiento de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, a **evitar la introducción de especies, subespecies o razas geográficas alóctonas, cuando estas sean susceptibles de competir con las especies autóctonas**, alterar su pureza genética o los equilibrios ecológicos. Para ello se tendrá en consideración el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras, donde se detallan aquellas especies y subespecies exóticas invasoras que constituyan, de hecho, o puedan llegar a constituir una amenaza grave para las especies autóctonas, los hábitats o los ecosistemas, la agronomía, o para los recursos económicos asociados al uso del patrimonio natural.

Beneficios de la Infraestructura Verde en el medio urbano.

La Infraestructura Verde Urbana presenta igualmente un carácter multifuncional aportando numerosos servicios ecosistémicos de tipo cultural (ocio, salud, bienestar, aspectos sociales, etc.) y de regulación (regulación térmica, purificación del aire, control tras erosión. etc.). Los principales son:

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

- Prevención de inundaciones, regulación de escorrentías.
- Reducción de los riesgos derivados de las inundaciones, regulación de avenidas.
- Incremento de la recarga de agua de los acuíferos.
- Regulación térmica y disminución de las islas urbanas de calor.
- Mejora de la permeabilidad ecológica -movimiento y refugio de especies ante condiciones climáticas extremas mediante la creación de redes ecológicas.

MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

- Incremento de secuestro de carbono (efecto sumidero).
- Reducción de emisiones de carbono provenientes de los vehículos motorizados por el incremento de las infraestructuras de transporte público y movilidad sostenible (paseos, carriles bici...).
- Generación de fuentes de energía renovable (“edificios verdes”).
- Reducción del consumo de energía (por la atemperación climática por parte del arbolado, fachadas verdes, edificación bioclimática).

MEJORA DE LA BIODIVERSIDAD

- Mantenimiento, protección y mejora de los hábitats naturales, la vida silvestre y la biodiversidad.



Plano de la Infraestructura verde urbana.



1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO
- Suelo Urbano

2. CONECTORES VERDES ASOCIADOS A USOS URBANOS
- Corredor urbano principal
- Corredor urbano secundario
- Corredor urbano transversal

3. SISTEMAS GENERALES
- Sistema General de Espacios Libres y Zonas Verdes (SGEL) existentes
- Sistema General de Espacios Libres y Zonas Verdes (SGEL) propuestos

4. DETERMINACIONES GRÁFICAS
- Límite del término municipal
- Verde urbano
- Masas arbóreas
- Árboles singulares
- Huertos urbanos
- Dotaciones
- Propuesta del POU para garantizar la continuidad de la infraestructura verde en el suelo rústico
- Acceso a playa
- Vías pecuarias en el suelo rústico
- Límite del conjunto histórico
- Límite del ámbito del PEPRICHyE
- Red ferroviaria
- Red viaria dentro del ámbito del POU
- Red viaria principal existente fuera del ámbito del POU
- Zonas de prevención de riesgo de inundación
- Marisma
- Red hidrográfica

Dominio público marítimo terrestre (DPMT)
- Límite dominio público marítimo terrestre
- Límite DPMT provisional o en tramitación
- Límite de la ribera del mar
- Límite servidumbre de protección

- PEPRICHyE (Instrumento vigente para el conjunto histórico)

- Incremento de la biocapacidad.
- Mejora de corredores ecológicos.
- Evasión de la fragmentación de hábitats.

MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL

- Mejora de la calidad del aire.
- Mejora de la calidad del agua (purificación del agua).
- Reducción de los niveles de ruido.
- Mejora y mantenimiento de los valores del suelo agrícola (aumento de la fertilidad del suelo).
- Control de la erosión del suelo.

MEJORA DE LA SALUD Y EL BIENESTAR

- Mejora de los valores estéticos.
- Incremento de recursos para la práctica del deporte y el ocio.
- Incremento de recursos para la contemplación y el bienestar espiritual.
- Generación de recursos para la formación y la educación.
- Generación de recursos comunitarios (implicación de la ciudadanía).
- Incremento de sentimiento de pertenencia e identidad.
- Agricultura urbana y producción de alimentos de proximidad.
- Puesta en valor del paisaje.

De lo expuesto en los párrafos precedentes, cabe colegir que la multifuncionalidad inherente a la Infraestructura Verde la convierte en un instrumento de carácter transversal que puede apoyar el desarrollo de numerosas políticas, tanto territoriales como sectoriales (agricultura, energía, cambio climático, biodiversidad, urbanismo, vivienda, espacio público, etc.).

Los árboles singulares en el suelo urbano de El Puerto de Santa María

El suelo urbano de El Puerto de Santa María presenta un buen número de árboles singulares, entendiendo como tales aquellos de porte arbóreo o arbustivo, situado tanto en terrenos de propiedad pública como privada, que destaque por alguno de los siguientes motivos:

- Dendrometría: aquellos árboles que, con relación a la mayoría de los individuos de su misma especie, tengan unas dimensiones y edad destacables. Además, se incluyen aquellos individuos de porte arbóreo pertenecientes a especies que habitualmente presentan porte típicamente arbustivo.

- Forma: Se incluyen en el Inventario aquellos ejemplares con una forma o porte diferente al habitual, o poco usual, que se aparten del patrón típico de la especie.

- Interés social, cultural e histórico: En este caso, el criterio de inclusión en el identificación es que el ejemplar en cuestión esté asociado a algún hecho o acontecimiento histórico notable, o bien existan anécdotas curiosas, leyendas o manifestaciones culturales o etnológicas, asociadas al mismo.

- Rareza botánica: Individuos de especies que por las características geográficas y climáticas no sean de la zona. Aquí sólo se han tenido en cuentan los árboles ornamentales del casco urbano cuyo número de elementos existentes sea reducido y excepcional. No se han tenido en cuenta especies ornamentales alóctonas que estén representadas en parques y

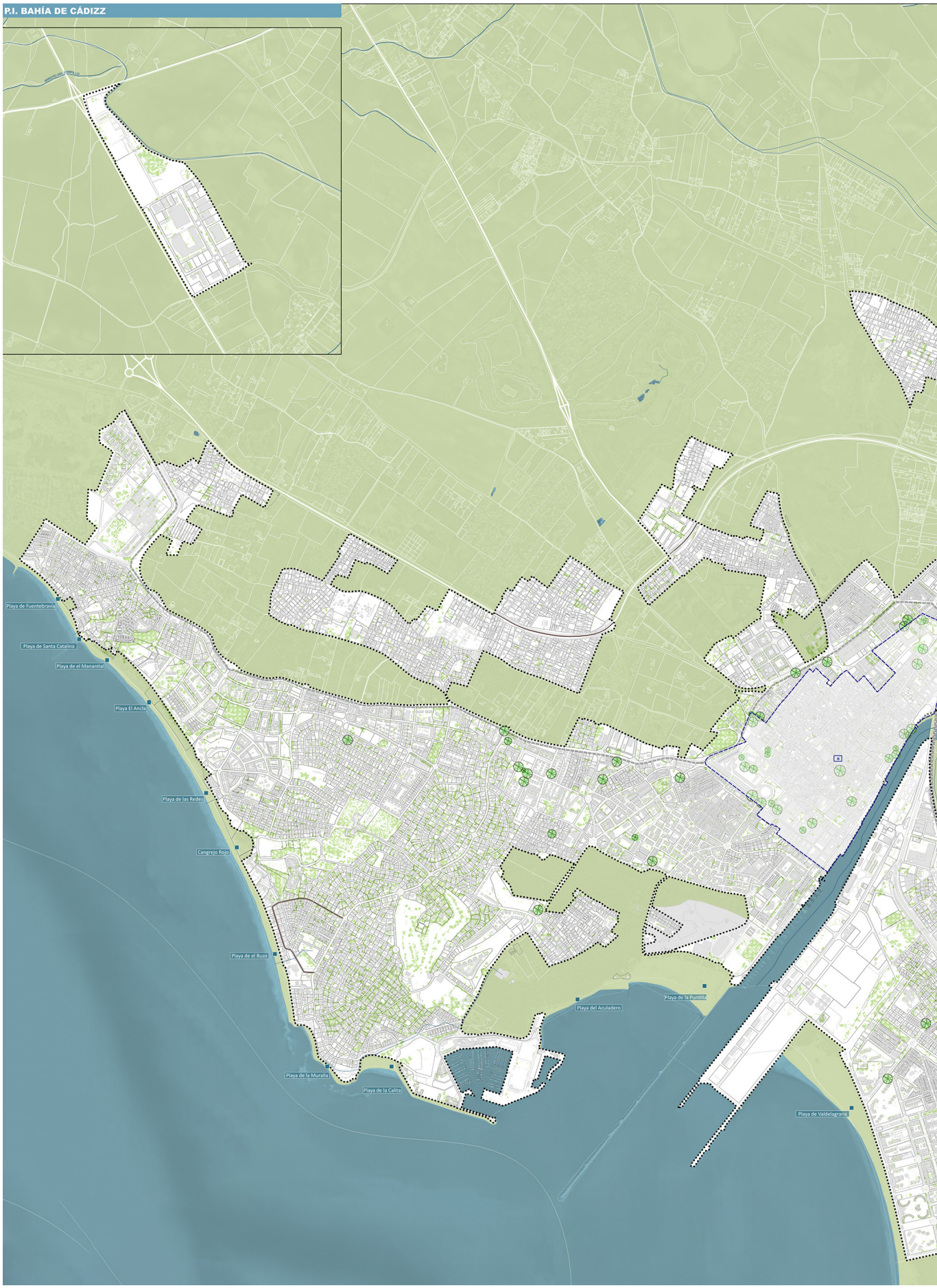
jardines del municipio con relativa asiduidad, por ser especies habitualmente utilizadas en jardinería.

Con este patrón de selección y previa recopilación de la información existente se procederá a elaborar un Inventario de árboles singulares; a tal en la siguiente fase se procederá a identificar, seleccionar y valorar todos aquellos ejemplares presentes en el suelo urbano del término municipal que, por su tamaño, forma o rareza, podrían denominarse "árboles singulares". En una primera aproximación se ha realizado una selección priorizando los ejemplares autóctonos, incluyendo únicamente aquellos ejemplares alóctonos que presentan características que les otorgan un valor positivo o que no son especies habitualmente utilizadas en jardinería y paisajismo. En cualquier caso, es necesario señalar que la presente identificación debe ser considerado una base de datos dinámica, abierta a la inclusión posterior de nuevos ejemplares, así como a la revisión periódica de los ya incluidos, que son los siguientes:

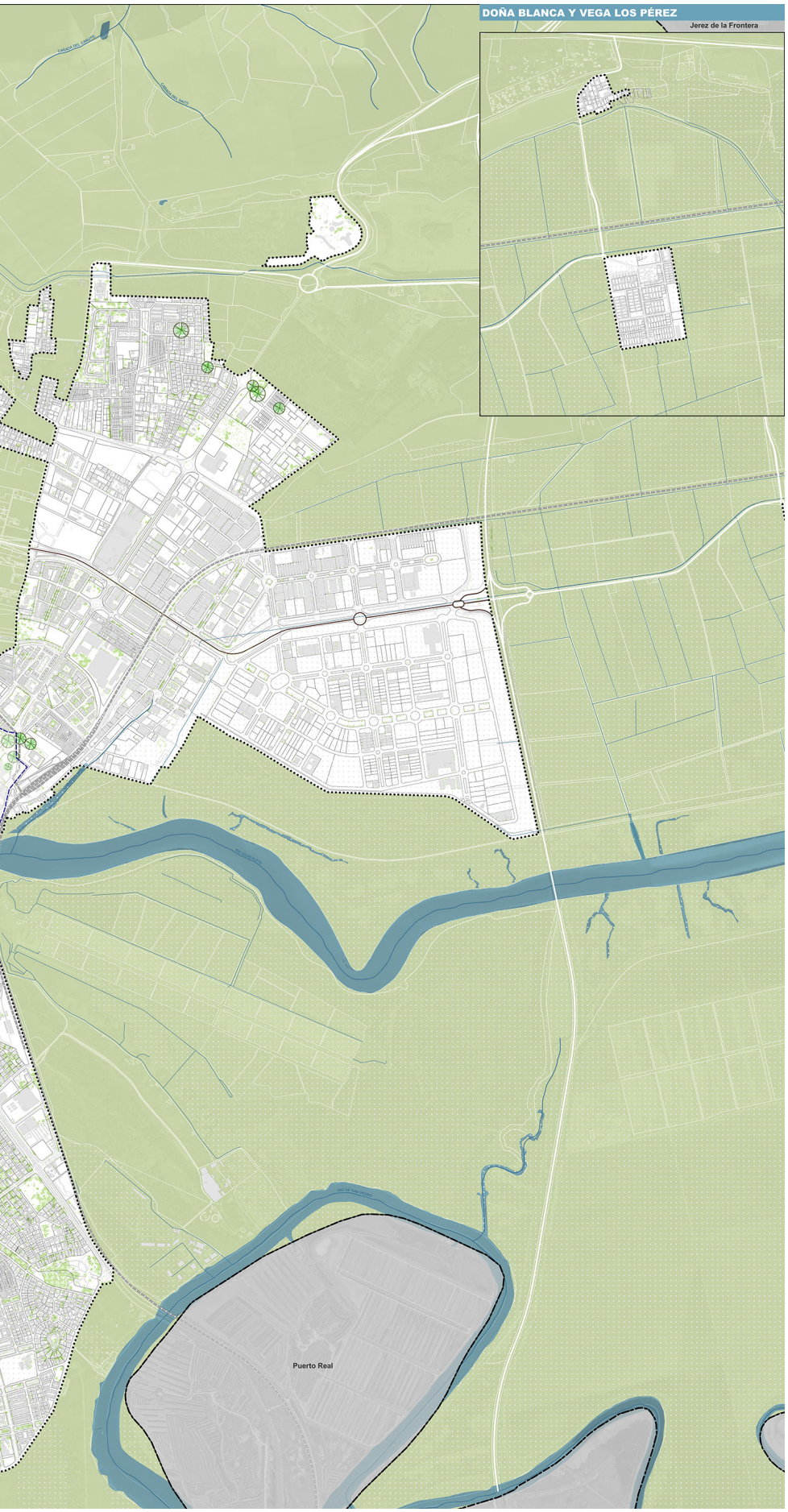
codigo	nombre	codigo	nombre	codigo	nombre
1	Platanus orientalis	**21**	Ficus microcarpa	**41**	Pinus pinea
2	Morus alba	**22**	Chorisia speciosa	**42**	Pistacia lentiscus
3	Gleditsia triacanthos	**23**	Ficus macrophylla	**43**	Dracaena drago
4	Eucaliptus camaldulensis	**24**	Melia azederach	**44**	Grevillea robusta
5	Melia azederach	**25**	Populus alba	**45**	Phytolacca dioica
6	Ginkgo biloba	**26**	Casuarina cunninghamiana	**46**	Ficus microcarpa
7	Ficus microcarpa	**27**	Pinus pinea	**47**	Ficus macrophylla
8	Tipuana tipu	**28**	Arbutus unedo	**48**	Cedrus deodara
9	Ficus microcarpa	**29**	Callistemon paludosus	**49**	Araucaria heterophylla
10	Ficus microcarpa	**30**	Ceratonia siliqua	**50**	Araucaria heterophylla
11	Ficus microcarpa	**31**	Pinus pinea	**51**	Pinus halepensis
12	Washingtonia robusta	**32**	Yucca elephantipes	**52**	Chamaerops humilis
13	Washingtonia robusta	**33**	Dracaena drago	**53**	Morus alba
14	Washingtonia robusta	**34**	Ceratonia siliqua	**54**	Eucaliptus camaldulensis
15	Ceratonia siliqua	**35**	Cedrus deodara	**55**	Pinus pinea
16	Pinus pinea	**36**	Casuarina cunninghamiana	**56**	Ceratonia siliqua
17	Ulmus minor	**37**	Magnolia grandiflora	**57**	Pinus canariensis
18	Platanus hispanica	**38**	Erythrina crista-galli	**58**	Pinus halepensis
19	Araucaria heterophylla	**39**	Chorisia speciosa		
20	Ficus microcarpa	**40**	Pinus halepensis		



Avenida de Eduardo y Felipe Osborne.



Esquema de los árboles singulares en el suelo urbano de El Puerto de Santa María.



Árboles singulares

1. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

Suelo Urbano

2. DETERMINACIONES GRÁFICAS

Límite del término municipal

Verde urbano

Masas arbóreas

Dotaciones

Límite del ámbito del PEPRICHyE

Red ferroviaria

Red viaria dentro del ámbito del POU

Marisma

Red hidrográfica

PEPRICHyE asumido

11.2. RED DE HUERTOS URBANOS COMUNITARIOS.

En Europa, tanto en el Norte como en el Sur global, se observa un notable florecimiento de la agricultura urbana. Este fenómeno presenta dos tendencias paralelas. Por un lado, persisten los huertos urbanos típicos del siglo XX, predominantemente organizados en parcelas para uso familiar o de colectivos específicos, como jubilados. Por otro lado, emergen nuevas dinámicas y formas de agricultura urbana adaptadas a las actuales formas de gobernanza del siglo XXI y a las preocupaciones socioambientales y sociopolíticas contemporáneas. Estas nuevas formas suelen basarse en una gestión colectiva de los huertos, en contraste con los modelos individualistas dominantes en el siglo XX, y se manifiestan en la figura de los huertos comunitarios. Estas nuevas modalidades de jardinería urbana reflejan los cambios en la gobernanza urbana como respuesta a los desafíos ambientales y a los impactos de la crisis financiera y de representación democrática que afectan a las democracias occidentales. En resumen, las cambiantes circunstancias sociales y políticas influyen y se reflejan en la forma, función y cultura de los huertos urbanos comunitarios y en las actividades de sus miembros.

Sin embargo, estos jardines no son simplemente un resultado pasivo de la crisis urbana ambiental, democrática y financiera; también influyen activamente en la gobernanza urbana y se convierten en elementos clave de las principales visiones normativas de la ciudad del siglo XXI. El huerto urbano es indispensable en cualquier modelo urbano contemporáneo, desempeñando un papel fundamental tanto en los imaginarios de autosuficiencia urbana y eco-ciudades como en los de ciudades tecnológicas, como las *smart cities.* No es raro que en los documentos gráficos sobre estrategias de ciudades inteligentes de muchas ciudades del norte aparezcan imágenes de huertos urbanos.

Existe un movimiento creciente, de carácter más técnico, que aboga por la autosuficiencia alimentaria a escala urbana, sin importar el método de producción, sino centrándose en la cantidad. La agricultura hidropónica, que sustituye el suelo agrícola por disoluciones minerales, se presenta como una solución técnica para maximizar la producción de alimentos en las ciudades, sin abordar quién produce los alimentos o si esto fomenta la agricultura ecológica o el desarrollo social urbano. Los huertos urbanos también están emergiendo como una estrategia de los movimientos sociales urbanos enfocados en el «derecho a la ciudad» y la oposición al desarrollo urbano especulativo.

En resumen, los huertos urbanos desempeñan un papel crucial en las ciudades en tiempos de crisis y postcrisis, pero su articulación y significados son flexibles y pueden adaptarse a narrativas urbanas diversas e incluso opuestas, como los huertos hidropónicos frente a los huertos comunitarios agroecológicos.

Aunque la primera motivación que puede venir a la mente al pensar en los huertos urbanos es la producción de alimentos, esta interpretación es reduccionista. Es necesario considerar las múltiples motivaciones y beneficios que las estrategias de agricultura urbana pueden ofrecer a las ciudades del siglo XXI para enfrentar los retos socioambientales actuales.

En una primera aproximación se señalan los ámbitos con capacidad para desarrollar, en parte de su superficie, iniciativas de huertos urbanos comunitarios.





Huerto urbano comunitario existente en calle Caja de Aguas.

Los beneficios y las motivaciones detrás de los huertos urbanos del siglo XXI.

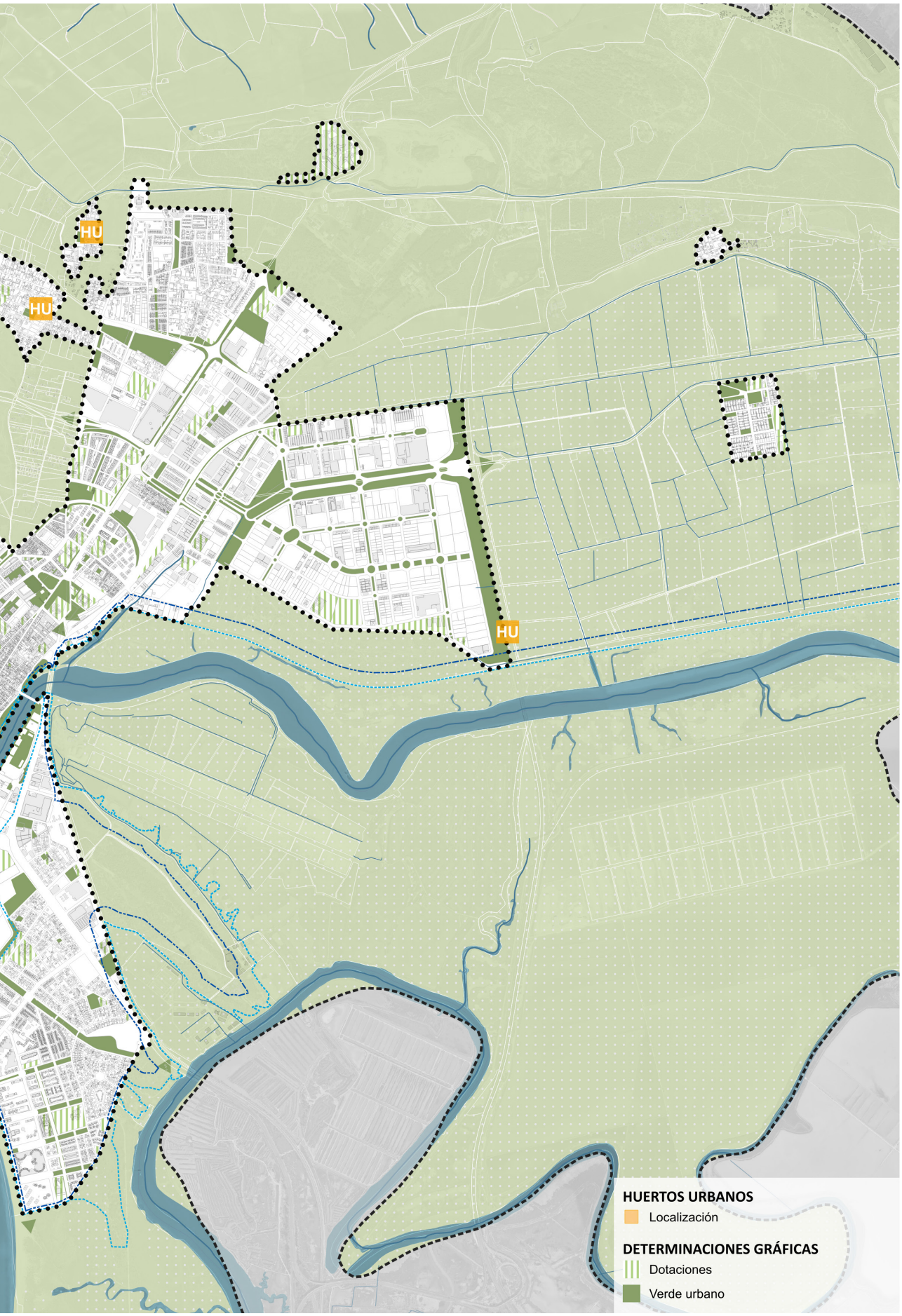
Varios estudios académicos han mostrado la multiplicidad de beneficios que los huertos urbanos proporcionan a nivel urbano. Resumiendo, de manera sintética estos beneficios (o servicios ecosistémicos), así como las motivaciones de los ciudadanos para unirse a un huerto urbano, podremos comprobar que motivaciones y beneficios están estrechamente vinculados.

Mejora de la sostenibilidad, del verde y de la biodiversidad urbana: beneficios ambientales de los huertos.

Los huertos urbanos producen una serie importante de servicios ecosistémicos que mejoran de manera directa la calidad ambiental de la ciudad y, por ende, la vida de los ciudadanos. En este sentido, diversas investigaciones académicas destacan el papel de los huertos urbanos en la conservación de la biodiversidad, la regulación del clima local, los procesos de polinización, el control de plagas o el establecimiento de hábitats para distintas especies animales y vegetales. Los huertos urbanos también promueven la conservación de la agrodiversidad (por ejemplo, variedades locales/regionales de especies vegetales). Además, se utilizan en la planificación ambiental urbana como infraestructuras verdes para crear corredores ecológicos dentro de las ciudades y para hacer las ciudades más «verdes», especialmente en ciudades con déficit de espacios verdes convencionales, como parques.



Esquema de localización orientativa de huertos urbanos comunitarios.


HU
HU
HU
HUERTOS URBANOS
Localización
DETERMINACIONES GRÁFICAS
Dotaciones
Verde urbano



Mejora de la salud física y psicológica de las personas.

También se destaca que los huertos urbanos pueden contribuir a mejorar la salud física y psicológica de la ciudadanía, con un papel muy relevante tanto en los grupos de edad avanzada como en los escolares. La agricultura urbana puede ser concebida como una actividad de ocio al aire libre que puede contribuir a la autorrealización personal, a la construcción de una identidad alrededor del huerto y de la comunidad, al logro de la relajación o a la emancipación momentánea de la ajetreada vida urbana. En este sentido, la biofilia o, en otras palabras, la conexión con la naturaleza y el placer de ver crecer las plantas es un aspecto importante de los huertos urbanos. Por otro lado, los huertos urbanos tienen un rol generativo muy importante en las personas que están fuera del mercado laboral, ya sea porque están jubilados o porque no tiene trabajo, puesto que les permite sentirse productivos. A su vez, los huertos pueden ayudar a combatir la soledad personal que experimenta mucha gente mayor.

Mejora de la cohesión e inclusión social, beneficios culturales y educativos.

Los huertos urbanos también pueden contribuir a la cohesión social y al fortalecimiento comunitario gracias a que permiten el establecimiento de interacciones sociales entre individuos de diferentes generaciones, procedencia o estatus socioeconómico. Asimismo, pueden fomentar la inclusión social de colectivos en riesgo de exclusión. Además, los huertos urbanos también pueden aportar beneficios culturales y educativos, contribuir a la coproducción y el intercambio de conocimiento intra- e intergeneracional, y permitir la experimentación individual y colectiva. En este sentido, los huertos pueden contribuir a la preservación del conocimiento tradicional y su transmisión a personas no familiarizadas con el mundo rural. Desde el punto de vista educativo, los beneficios de los huertos son muy importantes para los escolares en el contexto urbano, donde se ha perdido el vínculo entre producción y consumo de alimentos y el impacto socioambiental de este proceso. En otras palabras, son un elemento clave en la educación ambiental de los escolares.



Los huertos urbanos como herramienta para fomentar la innovación y el emprendimiento social.

La crisis económica reciente no solo ha acelerado la proliferación de huertos comunitarios (ocupados), sino que también ha llevado a las administraciones públicas a utilizar la agricultura urbana como una herramienta para promover la innovación y el emprendimiento social entre la población, y dotar de corresponsabilidad a la ciudadanía para gestionar ciertos espacios urbanos. Con frecuencia, este tipo de iniciativas no solo ayuda a fomentar la corresponsabilización ciudadana en la mejora socioambiental urbana, sino que soluciona el problema de la gestión de los espacios urbanos vacíos (que en muchos casos pueden degradarse si no se actúa en ellos). De hecho, existe una fina línea entre este tipo de iniciativas y las más informales de huertos comunitarios descritas en la sección anterior, en especial aquellas que finalmente llegaron a acuerdos con la administración púbica o con propietarios privados para gestionar los espacios desocupados.



11.3. AZOTEAS VIVAS, VERDES Y ACTIVAS.

En una ciudad con un clima como el de El Puerto de Santa María es oportuno considerar las azoteas de los edificios como un recurso actualmente no explotado suficientemente. El uso y la rehabilitación de las azoteas para convertirlas en "azoteas vivas y verdes" puede aportar numerosos beneficios. Socialmente dan valor al uso de las azoteas por parte de los vecinos, ayudando a recuperar el concepto de vecindad. Desde el punto de vista ambiental incrementan el verde y la biodiversidad, facilitan una reducción de la demanda energética, y promueven sistemas de producción energética y de aprovechamiento de los recursos naturales contribuyendo a la adaptación de los edificios y de las ciudades al cambio climático, y por tanto, aumentando la resiliencia de la ciudad.

Se entiende por azotea viva la que se ha puesto en valor y es utilizada por los vecinos para actividades varias, mientras que la cubierta verde es un sistema constructivo que tiene un acabado vegetal sobre grosor de tierra o sustrato y es concebido especialmente para obtener beneficios ambientales. En este sistema, la cobertura de vegetación puede ser total o parcial, y no hace referencia a azoteas con tiestos de plantas, sino a tecnologías de construcción para mejorar el hábitat o ahorrar consumo de energía, es decir, tecnologías que cumplen una función ecológica. Las cubiertas verdes son un buen ejemplo de diseño urbano multifuncional.





Beneficios derivados del uso de las azoteas y de la implantación de cubiertas verdes

Las azoteas vivas y las cubiertas verdes son un activo importante para la recuperación de espacios en desuso en la ciudad, así como una oportunidad para el desarrollo de una ciudad más sostenible. Gracias a las ventajas ecológicas, económicas y a la superficie libre que nos aportan, proporcionan beneficios al medio ambiente y a la ciudadanía, del mismo modo que contribuyen a mejorar la "esperanza de vida" de los edificios y su balance energético.

Beneficios para las personas propietarias o usuarias del edificio.

Las azoteas vivas y las cubiertas verdes aportan un valor añadido a la finca puesto que crean edificios más sostenibles y atractivos. La recuperación de las azoteas y la incorporación de nuevos usos mejoran la percepción que se tiene de los inmuebles y favorece la revalorización económica.

Si se hace una buena gestión y uso de las azoteas, se pueden usar como espacios versátiles de ocio, como por ejemplo huertos urbanos o espacios comerciales (bares, restaurantes, gimnasio...), así como para aumentar la superficie habitable para escuelas, locales sociales, hospitales, residencias y para los mismos vecinos del edificio.

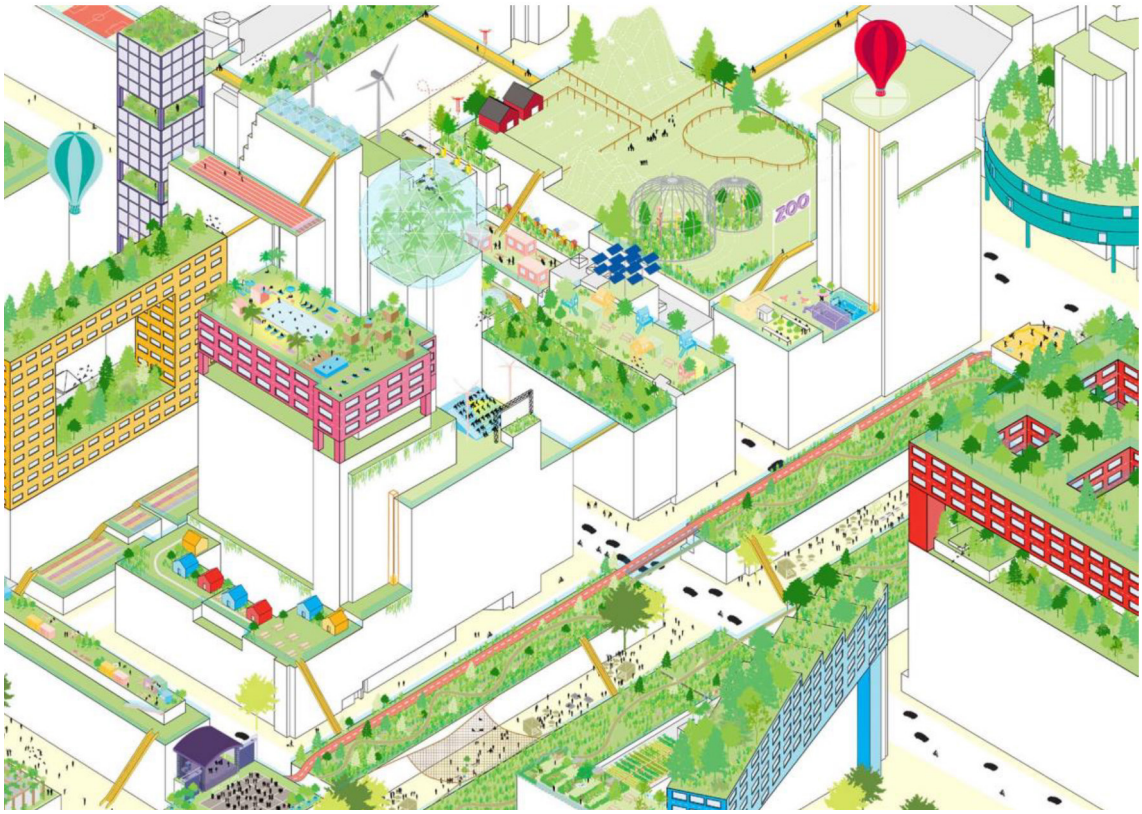
Además, una cubierta verde añade una capa de aislamiento adicional a la cubierta. Las diferencias de temperatura de más de 100 °C a lo largo de un año o las de 60 °C en 24 horas de un techo tradicional o de grabas en verano, así como la incidencia directa de la radiación UV, aceleran el envejecimiento de la membrana impermeabilizando, facilitan la aparición de grietas y, finalmente, se hacen goteras. Tanto la vegetación como el sustrato protegen la membrana impermeabilizando mediante la amortiguación de las fluctuaciones de temperatura.

- **Aislamiento acústico**

  El ruido en las ciudades es una de las causas de estrés y trastorno del sueño de una parte de la población. Una cubierta verde reduce la reflexión del sonido hasta 3 dB, y mejora el aislamiento acústico hasta 8 dB. Esto puede ofrecer una mejora de la calidad de vida a las personas que viven cerca de espacios ruidosos.

- **Aislamiento térmico**

  Uno de los beneficios más importantes de las cubiertas verdes es la reducción de los costes de calefacción y refrigeración, que dependerá del tipo de cubierta que se construya y del grosor de tierra que incorpore. Una azotea sin protección y con un aislamiento deficiente tendrá como consecuencia el sobrecalentamiento de las viviendas situadas justo debajo. El aislamiento adicional que proporciona la cubierta verde reduce la transferencia de temperatura entre el interior y el exterior del edificio. En verano se reduce el calor excesivo y durante el invierno se minimizan las pérdidas de calor del edificio.



Catálogo de cubiertas, MVRDV, Rotterdam, 2021

- **Producción de energía solar fotovoltaica.**

  Las azoteas son los mejores espacios donde se pueden colocar instalaciones para producción de energía solar fotovoltaica. Los paneles solares montados sobre una cubierta

verde pueden producir hasta un 16% más de energía, puesto que las plantas actúan como sistema natural de enfriamiento para los paneles. Otra singularidad de esta alianza es que las cubiertas verdes ayudan a eliminar los contaminantes del aire, puesto que impiden que las partículas en suspensión se fijen a las células solares. Además, facilitan el mantenimiento puesto que permiten que los paneles solares absorban más luz solar y generen más energía.

- **Reducción del efecto isla de calor.**

El calentamiento global, el aumento de superficies impermeables, el exceso de calor de los edificios residenciales, la industria y el tráfico producen un aumento de la temperatura dentro de las ciudades. La diferencia de temperatura entre la ciudad y el campo o espacio periurbano que lo rodea se conoce como "efecto isla de calor". En verano, esta diferencia térmica puede llegar casi a 10 °C y provocar una disminución de la calidad de vida y salud de los habitantes de la ciudad. En las zonas densamente pobladas, donde los espacios verdes son escasos, las cubiertas ajardinadas pueden ser una buena solución puesto que reducen el efecto isla de calor a través del proceso de la transpiración y la humidificación del aire seco, que mejoran el clima y aumentan la sensación de bienestar.

Beneficios ambientales



Captación y almacenamiento de agua

Las cubiertas verdes sirven como depósito de acumulación del agua de las precipitaciones. Por medio de la tecnología de aljibes, el agua de la lluvia se puede reutilizar para regar la misma cubierta o usarla para otros usos (lavabo, limpieza, enfriamiento de aparatos...). Las cubiertas verdes son instrumentos muy importantes en la prevención de inundaciones locales, puesto que, según el sistema de cubierta verde y la profundidad del medio de cultivo, el agua de lluvia que va directamente al alcantarillado se puede reducir entre un

50% y un 90%. Este efecto permite reducir el estrés en la red de alcantarillado durante el año y en los periodos de máxima precipitación. Además, las precipitaciones arrastran nutrientes, sedimentos, hidrocarburos, compuestos orgánicos clorados y metales pesados de las superficies de los edificios y calles. Cuando pasa esto sobro una cubierta ajardinada, la vegetación filtra y absorbe una parte de esta contaminación.

- **Reducción de los niveles de contaminación**

  La vegetación es capaz de mejorar la calidad del aire. Se ha demostrado que es efectiva en la hora de reducir la contaminación atmosférica por la capacidad que tiene de filtrar partículas y de absorber gases contaminantes. Un metro cuadrado de cubierta verde puede filtrar 0,2 kg de polvo en aerosol y partículas de smog en un año. Además, los nitratos y otros materiales peligrosos en el aire y la lluvia se depositan en el medio de cultivo.

- **Creación de nuevos hábitats para la fauna**

  Las cubiertas verdes pueden compensar parte de las áreas verdes perdidas en la construcción de edificios y crear espacios propios para la fauna en medio de nuestras ciudades. Muchos insectos, pájaros y plantas pueden encontrar refugio en estos espacios recuperados para la natura. Los nuevos hábitats integrados en los edificios sirven para crear conexiones de la fauna entre la ciudad y el bosque más próximo, y facilitar el movimiento y la dispersión de la vida silvestre.

Mejora del paisaje urbano y de la calidad de la vida

Las cubiertas ajardinadas son una buena solución para combatir la alta densidad de edificación. El paisaje urbano podría cambiar de manera sustancial si una parte de las cubiertas actuales con acabado de grabas se transformarán en cubiertas verdes. La inclusión de zonas verdes dentro del tejido urbano se relaciona con la reducción del estrés y el tiempo de recuperación de los pacientes, del mismo modo que se relaciona con la mejora de la productividad al trabajo.



- **Potenciación de la agricultura urbana**

  Las azoteas vivas y las cubiertas verdes se pueden utilizar como espacios para la producción de alimentos para la distribución local y complementar la cocina de un restaurante o, incluso, para la venta a escala comercial. La agricultura urbana permite maximizar la producción de hortalizas y frutas frescas en espacios hasta ahora infrautilizados en las ciudades. Esto puede ayudar a disminuir la huella ecológica, disminuir la pobreza (generando recursos y ocupación), contribuir a la seguridad alimentaria y nutricional y reciclar desechos. Así mismo, permite reducir la distancia entre productores y consumidores y, consiguientemente, bajar precios y solucionar problemas de desabastecimiento.

11.4. LOS PAVIMENTOS DE LOS ESPACIOS URBANOS PÚBLICOS PARA CONTRIBUIR A REDUCIR LOS EFECTOS DE "ISLAS DE CALOR".

El término "isla de calor" se refiere al fenómeno por el cual las temperaturas de las ciudades tienden a ser más elevadas que las de las zonas rurales de alrededor. Durante el día, las ciudades almacenan calor proveniente tanto de la actividad humana, como de la radiación solar que los materiales superficiales absorben, y lo liberan progresivamente durante la noche, lo cual afecta a las temperaturas mínimas, impidiendo que las ciudades se refrigeren mediante procesos naturales.

Son varias las causas que provocan el fenómeno "isla de calor" urbana, pero no cabe duda que una de la más importante es un mayor almacenamiento de la radiación solar durante el día, debido a la sustitución del terreno originalmente natural por materiales urbanos con propiedades térmicas y caloríficas poco resilientes con el clima. De noche, la ciudad se enfría lentamente, a diferencia de los suelos rurales y naturales, lo cual explica la mayor intensidad nocturna del fenómeno.

La distribución de la temperatura en el área urbana está influenciada la radiación solar absorbida por los materiales que la componen. Las propiedades termofisicas de dichos materiales, especialmente el albedo solar y la emisividad infrarroja, tienen un fuerte impacto en el balance energético de las ciudades.

El componente urbano de mayor superficie horizontal expuesta a la radiación solar es el pavimento con un 20% de suelo urbano aproximadamente, el cual en la mayoría de los casos posee alta absortividad y elevada capacidad térmica. Estas características hacen que su contribución al efecto de isla de calor urbana sea significativa, particularmente en climas como el nuestro, con elevados niveles de radiación.

Por ello ya resulta de importancia pensar en la reurbanización de la ciudad con materiales de construcción inteligentes que permiten que los acabados superficiales de los pavimentos dejen de ser elementos de protección pasivos para convertirse en un sistema activo de gestión eficiente de la energía.

Se trata de materiales urbanos o pinturas capaces de mantener las temperaturas superficiales más bajas en comparación con los tradicionales, gracias a una gestión eficiente de la radiación solar, o del agua de lluvia. Las alternativas que se propone son de dos tipos.

1. **Pavimentos de materiales con alta reflectancia y emisividad.**

   En este ámbito se considera que cuando la temperatura ambiente es elevada, interesan materiales con alta reflectancia (baja absortancia), para evitar el sobrecalentamiento superficial. Los materiales fríos desarrollados en los últimos años suponen un avance en este sentido, pues combinan alta reflectancia con alta emisividad, por tanto, parte

del calor absorbido se reemite eficientemente al exterior en forma de radiación. Estas características ayudan a disminuir la temperatura de las superficies urbanas, reduciendo el correspondiente calor sensible liberado a la atmósfera, y mitigando por consecuencia la Isla de Calor Urbana.

Los materiales fríos, fueron diseñados originalmente para ser blancos o de color claro, y altamente reflectantes en la longitud de onda visible. Sobre el terreno, los pavimentos fríos incluyen una serie de materiales y técnicas, como el uso de áridos blancos o de color claro o la superposición de capas sobre superficies de asfalto y hormigón. Sin embargo, valores elevados de reflectancia solar en los pavimentos puede dar lugar a problemas de deslumbramiento o a condiciones de confort térmico incómodas en las zonas donde las personas pueden estar expuestas a la radiación reflejada. Por estas razones, los sucesivos avances científicos han permitido obtener materiales que absorben en la parte visible del espectro de radiación, lo que los caracteriza con un color específico diferente del blanco, manteniendo una alta reflectancia en el espectro infrarrojo cercano.

2. Pavimentos evaporativos.

Los pavimentos evaporativos están diseñados con el propósito de permitir el enfriamiento del terreno por evapotranspiración (el calor latente emitido mediante la evaporación para reducir la temperatura superficial) y para evitar la escorrentía de aguas pluviales. Estas soluciones incluyen pavimentos drenantes, mixtos, permeables, y pavimentos que retienen el agua

Los pavimentos drenantes están constituidos por hormigón o ladrillos cerámicos; los bloques en sí son impermeables, pero se disponen de tal manera que el agua pueda discurrir entre las pequeñas separaciones.

Diferentes son los pavimentos mixtos o permeables, estos proporcionan mayor filtración que los pavimentos impermeables convencionales. La presencia de agujeros y poros interconectados, permiten que el agua fluya a través del material y se almacene cuando esté mojado.

Los adoquines permeables están constituidos por hormigón o asfalto muy poroso, que facilitan el flujo del agua. Tienen un buen rendimiento para la gestión de las aguas pluviales, pero no para la refrigeración, ya que tienen mayor absorción térmica y menor inercia térmica que los pavimentos de hormigón convencionales.

Por lo general, los pavimentos mixtos presentan una estructura entrelazada, que se puede rellenar con tierra, grava o césped, siendo este último el que tiene un efecto refrigerante más significativo.

Por último, los pavimentos que retienen el agua se han desarrollado para proporcionar una cantidad constante de agua para la refrigeración por evaporación evitando su infiltración completa. Por lo tanto, en estos pavimentos con base de cemento o asfalto, el agua de lluvia se mantiene en la capa cercana a su superficie superior mediante rellenos retenedores de agua.



AO. 12/

DIRECTRICES PARA CONSEGUIR UN URBANISMO INCLUSIVO EN EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

12.1. DEFINICIÓN DE URBANISMO INCLUSIVO

El urbanismo inclusivo es una forma de pensar y planificar las ciudades que pone en el centro a todas las personas, sin importar su edad, género, condición física, situación económica, origen o cualquier otra diferencia. Su objetivo es que todas y todos podamos vivir, movernos y disfrutar del espacio urbano en igualdad de condiciones.

Este enfoque parte de una idea clave: las ciudades no han sido diseñadas de manera neutral. A lo largo de la historia, muchas decisiones sobre cómo se construyen las calles, los barrios o los servicios se han tomado pensando principalmente en un tipo de persona: un hombre, adulto, sano, con trabajo estable y que se mueve fácilmente. Esto ha dejado fuera las necesidades de muchas otras personas: mujeres, personas con discapacidad, mayores, niñas y niños, migrantes, personas cuidadoras, entre muchas más.

Por eso, el urbanismo inclusivo no solo se preocupa por la forma de las calles o los edificios, sino también por las reglas, los procesos y las decisiones que se toman sobre la ciudad. Busca corregir las desigualdades, hacer más justos los servicios, y permitir que la diversidad de la población se refleje en todos los espacios.



Sus ideas clave son:

- Valorar la diversidad como algo positivo en la ciudad.
- Repartir de forma más justa los servicios, recursos y oportunidades entre barrios y personas.
- Dar voz real a todos los grupos sociales en las decisiones urbanas.
- Eliminar barreras —no solo físicas, sino también sociales y simbólicas— que impiden disfrutar de la ciudad.
- Tener en cuenta que las desigualdades se cruzan y se refuerzan (por ejemplo, ser mujer, mayor y con bajos ingresos puede generar exclusiones múltiples).

En resumen, el urbanismo inclusivo quiere una ciudad abierta, accesible, variada y democrática, donde todas las personas puedan vivir con dignidad, seguridad y libertad.

En El Puerto de Santa María, este enfoque puede ayudar a solucionar problemas urbanos importantes, como:

- La separación entre barrios y zonas sin conexión entre sí.
- La existencia de viviendas irregulares o barrios poco integrados.
- La falta de servicios en algunas zonas alejadas del centro.
- La necesidad de conectar la ciudad con su entorno natural y rural.

Aplicar el urbanismo inclusivo en El Puerto permitiría construir una ciudad más equitativa, más cohesionada y habitable para todos y todas.

12.1.1.Importancia de repensar la ciudad desde una perspectiva de inclusión.

Las ciudades no son lugares neutros ni justos por naturaleza. Todo lo contrario: están hechas por decisiones sociales, políticas y culturales que reflejan las ideas de cada época sobre quién “debe” vivir en ellas y cómo debe hacerlo.

Durante mucho tiempo, las ciudades se han planificado pensando en un modelo muy limitado de persona: un hombre, adulto, sano, con trabajo formal y que se mueve solo, en coche o andando. Este modelo ha definido cómo se organizan los barrios, los transportes, los servicios y los espacios públicos.

¿El problema? Que este modelo no representa a la mayoría de la población. Muchas personas han quedado fuera o han sido ignoradas en la forma en que se diseña la ciudad: mujeres, niñas y niños, personas mayores, personas con discapacidad, migrantes, personas LGTBI+, comunidades rurales o populares, entre muchas otras.

Y no se trata solo de obstáculos físicos (como escaleras sin rampa o aceras rotas), sino también de exclusiones invisibles: no ver representadas sus formas de vida, sus necesidades, su historia o sus maneras de habitar el espacio.

Por eso, pensar la ciudad desde la inclusión no significa solo añadir “adaptaciones” al modelo que ya existe, sino cambiar de raíz la manera en que entendemos qué es una ciudad y para quién está hecha. Es abrir la mirada para reconocer distintos cuerpos, distintos ritmos, distintas formas de moverse y relacionarse con el entorno.

Este enfoque es fundamental para enfrentar los grandes desafíos que tienen hoy nuestras ciudades:

- La desigualdad urbana, que se ve en barrios sin servicios, personas sin vivienda adecuada o zonas donde ciertos grupos siempre están marginados.
- La crisis ambiental, que nos obliga a repensar cómo usamos el suelo y cuidamos el entorno.
- Los cambios en la población por migraciones o desplazamientos forzados, que requieren ciudades más acogedoras y justas.

Hacer de la inclusión un principio básico del urbanismo nos permite construir ciudades más justas, resilientes y sostenibles. Ciudades donde la diversidad se vea como una riqueza, no como un problema, y donde todas las personas no solo puedan vivir, sino también participar activamente en la construcción del lugar que habitan.

En El Puerto de Santa María, este cambio de mirada es especialmente urgente en zonas como el Barrio Alto, donde hay casas en mal estado, abandono institucional y necesidad urgente de mejora. También es una gran oportunidad para aprovechar espacios con mucho potencial —como el entorno del río Guadalete o los terrenos del puerto— para crear una ciudad más conectada, inclusiva y para todas las personas.

12.1.2. Objetivos del urbanismo inclusivo: equidad espacial, justicia social, derecho a la ciudad.

El urbanismo inclusivo no solo identifica los problemas y exclusiones que existen en la ciudad, sino que propone soluciones reales para cambiarlos. Tiene objetivos muy concretos que guían tanto cómo se construyen los espacios como cómo se toman decisiones desde las políticas públicas. Los tres más importantes son:

1. Equidad espacial

Esto significa que todas las personas, vivan donde vivan y tengan la situación económica que tengan, deben poder acceder de forma justa a los servicios y recursos que ofrece la ciudad: salud, educación, transporte, parques, cultura, empleo, zonas verdes, etc.

Hoy en día, muchas veces la inversión se concentra en unas pocas zonas —como los centros históricos o las áreas turísticas—, mientras que otras quedan olvidadas o degradadas. La equidad espacial busca corregir esa desigualdad, teniendo en cuenta las necesidades reales de cada barrio y cada comunidad.

No se trata de repartir por igual, sino de repartir con justicia: dar más donde más se necesita, para que vivir en un barrio periférico, popular o rural no signifique tener peores condiciones de vida.

En El Puerto de Santa María, esto es clave porque hay mucha desconexión entre el centro urbano, Valdelagrana y otras urbanizaciones. También hay barrios con pocos servicios y problemas de vivienda pública, como El Tejar, Sericícola o Los Frailes. La equidad espacial permitiría que todos los barrios tengan acceso digno a lo básico.

2. Justicia social

La justicia social en la ciudad significa que todas las personas tienen derecho a vivir con dignidad, y que las decisiones urbanas deben ayudar a reducir las desigualdades.

Esto implica:

- Repartir mejor los recursos y oportunidades, pensando en las desigualdades que ya existen.
- Reparar las injusticias del pasado, por ejemplo, en barrios que han sido olvidados durante décadas.
- Incluir a la gente en las decisiones: no imponer desde arriba, sino escuchar y trabajar con quienes viven en cada lugar.

Un urbanismo justo valora el conocimiento de las personas que habitan el territorio, y busca que todos puedan participar en cómo se diseña y gestiona la ciudad.

En El Puerto de Santa María, esto significa apostar por rehabilitar lo que ya existe —barrios con necesidad urgente de mejoras— antes que seguir expandiendo la ciudad sin orden. También es una oportunidad para activar programas de mejora en zonas vulnerables como las Áreas de Rehabilitación Integral (ARI).

3. Derecho a la ciudad

Este es un concepto muy importante que viene de movimientos sociales y marcos internacionales. No se trata solo de poder estar físicamente en la ciudad, sino de tener derecho a vivirla plenamente.

Incluye cosas como:

- El derecho a participar en las decisiones sobre el territorio.
- El derecho a quedarse en su barrio, sin ser expulsado por el turismo, los precios altos o la falta de vivienda.
- El derecho a disfrutar de todo lo que la ciudad ofrece: cultura, naturaleza, movilidad, espacios públicos, servicios, etc.

El derecho a la ciudad parte de la idea de que la ciudad es un bien común y debe servir al interés colectivo, no solo al negocio o a la ganancia.

En El Puerto de Santa María, garantizar este derecho supone, por ejemplo:

- Evitar que el turismo expulse a las personas que viven en el centro histórico.
- Buscar soluciones para integrar asentamientos irregulares, cuando ya están consolidados, y permitirles acceder a servicios y derechos básicos.

Estos tres principios —equidad, justicia y derecho a la ciudad— son el corazón del urbanismo inclusivo. No se trata solo de hacer calles más bonitas o poner mobiliario nuevo: se trata de transformar las relaciones de poder dentro de la ciudad, para que todas

las personas, sin importar su identidad o situación, puedan **vivir, decidir y disfrutar del lugar que habitan**.

12.2. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

12.2.1.Principios del diseño universal aplicados al espacio urbano.

La accesibilidad universal es una parte fundamental del urbanismo inclusivo. Su idea principal es sencilla pero poderosa: todas las personas deben poder usar los espacios, servicios y edificios de la ciudad de forma fácil, cómoda y segura, sin depender de ayudas especiales.

Esto se logra mejor cuando se aplica el llamado “diseño universal”, que es una forma de planificar y construir pensando desde el principio en todas las personas, con todas sus diferencias. No se trata de hacer “adaptaciones” después, sino de crear espacios pensados desde el inicio para ser accesibles para todas y todos.

Esto incluye a personas con discapacidad, mayores, niñas y niños, personas neurodivergentes (con autismo, TDAH, etc.), personas con movilidad reducida o con dificultades para leer o comprender información. La ciudad debe poder ser vivida por todas estas personas, sin obstáculos ni confusiones.

En El Puerto de Santa María, esto es muy importante en lugares como el centro histórico, donde hay muchas aceras estrechas, suelos en mal estado y espacios que son difíciles de recorrer. También ocurre en la periferia, donde los barrios nuevos no siempre tienen servicios cerca ni son fáciles de recorrer para quienes no usan coche.

¿Qué es el diseño universal? Es una forma de construir espacios, instalaciones o mobiliario urbano que sirvan para todo el mundo, sin que haya que hacer accesos “especiales” que separen a unas personas de otras. Se basa en 7 principios clave, que pueden aplicarse en calles, plazas, edificios públicos, parques, estaciones, etc. Estos son:

1. **Uso equitativo**. El espacio debe poder ser usado por personas con diferentes capacidades, sin que nadie tenga que usar “una entrada aparte. *Ejemplo: una rampa integrada en la escalera, no una por detrás; una puerta principal que sea accesible para todas las personas.*

2. **Flexibilidad en el uso.** El diseño debe permitir diferentes formas de uso, según las capacidades o preferencias de cada persona. *Ejemplo: bancos públicos con apoyabrazos opcionales, o fuentes a distintas alturas.*

3. **Uso simple e intuitivo.** Los mensajes deben ser fáciles de entender, sin importar si la persona tiene mucha experiencia, habla otro idioma o está distraída. *Ejemplo: carteles claros con pictogramas fáciles de leer, ubicados en lugares predecibles.*

4. **Información perceptible**. La información debe poder ser captada de distintas formas: vista, oído, tacto. *Ejemplo: semáforos con sonido, planos en relieve, señales que se puedan tocar o escuchar.*

5. **Tolerancia al error**. El diseño debe evitar accidentes y permitir que los errores no tengan consecuencias graves. *Ejemplo: escalones con bandas antideslizantes, señalización en el suelo antes de un cruce peligroso.*

6. **Bajo esfuerzo físico**. Usar el espacio no debe cansar demasiado ni requerir mucha fuerza. *Ejemplo: rampas suaves, suelos regulares, bancos cada cierta distancia, puertas automáticas.*

7. **Tamaño y espacio adecuados para el uso**. El lugar debe tener el espacio suficiente para que cualquier persona lo use, incluso si necesita silla de ruedas, muletas o va con un cochecito. *Ejemplo: andenes amplios, pasillos sin obstáculos, baños públicos adaptados.*

Aplicar estos principios no solo mejora la vida de quienes enfrentan más barreras, sino que hace la ciudad más cómoda, segura y habitable para todas las personas, de todas las edades y condiciones. Una rampa no solo ayuda a una persona en silla de ruedas: también a una madre con carrito de bebé, a un repartidor o a una persona mayor.

El diseño universal es, en definitiva, una forma de llevar la inclusión a la práctica, haciendo que los espacios realmente funcionen para todas y todos, sin distinciones ni barreras.

En El Puerto de Santa María, sería especialmente útil aplicar estos principios en zonas como el entorno de la estación de tren y el Monasterio de la Victoria, que actualmente están deteriorados y podrían convertirse en espacios accesibles, modernos y útiles para toda la ciudadanía.

12.2.2.Eliminación de barreras físicas, sensoriales y cognitivas.

Tener rampas no es suficiente para que una ciudad sea accesible. Una ciudad accesible es aquella que reconoce que no todas las personas se mueven, perciben o entienden el entorno de la misma manera, y por eso trabaja activamente para eliminar todos los obstáculos que impiden a alguien vivirla con libertad y autonomía.

Estos obstáculos —llamados barreras— pueden ser muy variados, y muchas veces son el resultado de decisiones de planificación que no tuvieron en cuenta la diversidad humana. No se trata solo de arreglar un problema aquí o allá, sino de cambiar la forma de diseñar la ciudad desde el inicio.

Los tres tipos principales de barreras que hay que identificar y eliminar para lograr una ciudad inclusiva:

1. Barreras físicas

Son las más visibles. Son los elementos del entorno que impiden o dificultan que las personas se muevan con comodidad, especialmente si usan silla de ruedas, bastón, muletas, andador, cochecito de bebé, o si tienen movilidad reducida.

Ejemplos comunes:

- Escaleras sin rampa ni ascensor alternativo.
- Aceras rotas, muy estrechas o llenas de obstáculos (farolas, coches, contenedores…).
- Transporte público sin plataformas adaptadas o sin espacio reservado.
- Cruces sin rampas o con pendientes peligrosas.

En El Puerto de Santa María, este tipo de barreras se ve claramente en el centro histórico, donde muchas calles están mal conservadas y no tienen rebajes adecuados, y también en barrios donde el transporte público no está adaptado o las aceras son poco seguras.

Para eliminar estas barreras, hace falta planificar con anticipación, aplicar normas claras y asegurarse de que se cumplan en toda la ciudad.

2. Barreras sensoriales

Estas barreras afectan especialmente a personas con discapacidad visual, auditiva o multisensorial. Tienen que ver con la falta de información accesible, necesaria para orientarse o usar los espacios de forma autónoma.

Ejemplos comunes:

- Semáforos que no emiten sonido ni vibración.
- Paradas de bus o edificios públicos sin señalización en braille o relieve.
- Señales con poco contraste de color, difíciles de ver.
- Falta de avisos visuales para quienes no oyen.

En El Puerto de Santa María, muchas zonas turísticas y comerciales —como Puerto Sherry o el entorno de la Plaza de Toros— no cuentan con señalética multisensorial, lo que deja fuera a personas con discapacidad visual o auditiva.

Estas barreras se pueden resolver si se ofrece información por más de una vía, por ejemplo: audio + imagen + braille.

3. Barreras cognitivas

Estas afectan a personas que tienen dificultades para comprender o procesar información compleja, como personas con discapacidad intelectual, autismo, trastornos mentales o mayores con demencia. Pero también pueden dificultar la vida urbana de niños y niñas, personas extranjeras o personas mayores sin alfabetización digital.

Ejemplos comunes:

- Carteles confusos o con demasiada información.
- Instrucciones solo en lenguaje técnico o muy complicado.
- Estaciones o espacios grandes sin señalización clara.
- Ambientes ruidosos, con muchas distracciones o estresantes.

En El Puerto de Santa María, estos problemas son visibles en zonas con calles mal organizadas y difíciles de entender, como el entramado de la Costa Noroeste, que fue construido sin planificación clara. También ocurre en zonas con edificaciones irregulares que no tienen conexión adecuada con el resto de la ciudad, lo que complica mucho la accesibilidad.

Eliminar estas barreras no es un lujo, ni algo que solo beneficia a unos pocos. Es una obligación ética y legal, y además mejora la ciudad para todas las personas. Por ejemplo:

- Una rampa ayuda a una persona con silla de ruedas, pero también a alguien con carrito de bebé o muletas.

- Un cartel claro ayuda a una persona con autismo, pero también a un turista o a alguien con prisa.

- Un entorno tranquilo y bien organizado mejora la vida de personas mayores y también de niños.

Hacer una ciudad sin barreras es hacer una ciudad más cómoda, segura y amable para todas las edades y capacidades.



12.2.3. Accesibilidad en transporte público, mobiliario urbano, edificios y espacios públicos.

Una ciudad inclusiva no puede poner barreras al acceso a sus servicios, espacios o medios de transporte. La accesibilidad universal no debe ser un "añadido" después del diseño, sino algo pensado desde el principio. Debe estar presente en todos los aspectos de la ciudad, de forma natural, para que todas las personas puedan vivirla con libertad, sin importar sus capacidades físicas, sensoriales o cognitivas.

Hay cuatro ámbitos clave donde la accesibilidad debe estar garantizada:

1. Transporte público

El transporte público es esencial para moverse por la ciudad. Si no es accesible, muchas personas quedan excluidas de su vida cotidiana: ir al centro de salud, al trabajo, a estudiar o simplemente a pasear.

Debe incluir:

- Vehículos con rampas automáticas o plataformas elevadoras, espacios para sillas de ruedas y cochecitos, y asientos reservados.

- Paradas adaptadas, con rebajes en las aceras, señales visuales y sonoras, rutas táctiles, y planos fáciles de entender.

- Información clara y accesible: pantallas con horarios, avisos por voz, pictogramas y lenguaje fácil.

- Personal capacitado para atender a personas con diferentes necesidades.

Un buen sistema de transporte público accesible no solo ayuda a personas con discapacidad, sino también a mayores, embarazadas, personas con bebés o cualquiera que tenga un problema de movilidad, aunque sea temporal.

En El Puerto de Santa María, el transporte urbano tiene una baja frecuencia lo que hace que la dependencia del coche privado sea alta. Esto afecta especialmente a quienes no pueden conducir o necesitan moverse con ayuda. Este POU, al igual que el PMUS en redacción, identifica la necesidad de cambiar estos valores y transitar hacia un modelo más sostenible y accesible para todos.

2. Mobiliario urbano

Altura y forma adaptadas a personas. El mobiliario urbano son los elementos que encontramos en las calles: bancos, papeleras, farolas, fuentes, señales, marquesinas, etc. Su diseño y ubicación deben facilitar el uso seguro y cómodo para todas las personas.

Debe tener en cuenta:

- de diferentes estaturas y capacidades.
- Espacio alrededor para que se pueda usar con silla de ruedas, andador o carrito.
- Bancos cómodos, con apoyabrazos y respaldos, colocados a intervalos adecuados.
- Estar ubicado sin bloquear el paso ni obstaculizar las aceras.

Contar con mobiliario urbano accesible permite que más personas puedan descansar, orientarse y moverse con seguridad.

En El Puerto de Santa María, lugares como el Paseo Fluvial, el Parque Calderón o Los Toruños ya tienen cierta infraestructura, pero se necesita una intervención inclusiva completa para que todos puedan disfrutar plenamente de estos espacios.

3. Edificios públicos y privados de uso colectivo

La accesibilidad en los edificios es esencial para que todas las personas puedan acceder a servicios de salud, educación, cultura, atención social, etc.

Debe garantizarse:

- Entradas sin escalones, con rampas seguras y puertas automáticas.
- Ascensores amplios, con señales visuales y auditivas.
- Baños accesibles, con barras de apoyo, espacio suficiente y señalización clara.
- Espacios interiores sin obstáculos, con pasillos anchos y buena señalética.

Esto se debe aplicar tanto a nuevos edificios como a los ya construidos, a través de reformas que los adapten.

En El Puerto de Santa María, proyectos como el PEPRICHYE o las zonas de rehabilitación integral —como Los Milagros— son buenas oportunidades para incorporar accesibilidad real en los edificios existentes.

4. Espacios públicos abiertos

Las calles, plazas, parques, playas urbanas y senderos deben poder ser usados por todas las personas, sin importar sus capacidades físicas o sensoriales.

Deben contar con:

- Aceras amplias, planas, con buen pavimento y rebajes en las esquinas.
- Rutas táctiles y señales adaptadas a distintas formas de percepción.
- Juegos infantiles inclusivos y equipamiento accesible.
- Buena iluminación, sin zonas oscuras ni luces molestas.
- fuentes y zonas de sombra que también sean accesibles.

Cuando el espacio público es accesible, se convierte en un lugar más justo, más amable y con más vida comunitaria.

En el centro urbano de El Puerto de Santa María hay pocos parques cercanos a los barrios. Sin embargo, proyectos como el Corredor Verde o la recuperación del Caño del Molino son oportunidades para crear espacios abiertos, multifuncionales y accesibles para todas las personas.

La accesibilidad debe ser la norma. La accesibilidad no puede ser una “mejora opcional”, ni una corrección que se hace después. Debe estar desde el principio en el diseño de la ciudad. Solo así se construyen ciudades donde la inclusión no es una excepción, sino lo habitual.

12.3. DIVERSIDAD E INTERCULTURALIDAD.

12.3.1.Reconocimiento de las distintas realidades sociales, culturales y generacionales.

El urbanismo inclusivo parte de una idea muy importante: la ciudad no es habitada por un único tipo de persona, sino por muchas personas diferentes, con distintas edades, culturas, cuerpos, capacidades y formas de vida. Esa diversidad no es un problema, sino una riqueza que debe integrarse activamente en el diseño y funcionamiento de la ciudad.

Durante mucho tiempo, las ciudades se han construido pensando solo en un modelo de persona: un hombre adulto, sano, con trabajo estable, dinero propio y que se mueve con facilidad. Esto ha hecho que muchas otras personas queden fuera o tengan más dificultades para usar la ciudad.

Por eso, visibilizar y atender la diversidad real de las personas que viven en un lugar es clave para construir ciudades más justas, más habitables y que representen a todas y todos.

En El Puerto de Santa María, esta diversidad se ve en la variedad de barrios: desde el centro histórico y Crevillet hasta urbanizaciones alejadas y desconectadas, zonas con viviendas precarias, personas en riesgo de exclusión y comunidades migrantes que buscan integrarse.

1. Diversidad de edades (etaria)

Cada etapa de la vida tiene necesidades diferentes en la ciudad:

- Niños y niñas necesitan espacios seguros, divertidos, cercanos y estimulantes.

- Adolescentes y jóvenes buscan lugares donde reunirse, expresarse, moverse con libertad y participar.

- Personas mayores necesitan calles cómodas para caminar, bancos donde descansar, servicios cercanos y espacios tranquilos.

El urbanismo inclusivo no separa por edades, sino que crea entornos donde todas las generaciones pueden convivir y encontrarse.

En El Puerto, donde hay muchas personas mayores, especialmente en barrios como Barrio Alto o El Tejar, es fundamental tener entornos accesibles, bien conectados y con servicios de proximidad.

2. Diversidad cultural y étnica

Las ciudades son cada vez más diversas gracias a los movimientos migratorios, las culturas locales y la mezcla de tradiciones.

- Muchas personas migrantes enfrentan barreras de idioma, trámites complicados y poca representación en el espacio público.

- Algunos pueblos o comunidades han sido invisibilizados o desplazados en el diseño de la ciudad.

- Minorías culturales o lingüísticas rara vez se ven reflejadas en los símbolos, nombres o expresiones urbanas.

Un urbanismo inclusivo e intercultural reconoce estas diferencias, respeta todas las culturas y fomenta la convivencia sin discriminación.

En El Puerto de Santa María, el patrimonio histórico y la actividad turística brindan la oportunidad de visibilizar esta diversidad cultural, especialmente en el centro y en zonas con valor patrimonial.

3. Diversidad funcional y cognitiva

Las personas con discapacidad —ya sea física, sensorial, cognitiva o mental— han sido históricamente excluidas de la ciudad.

Sus necesidades deben formar parte del diseño urbano desde el inicio, no ser un “arreglo” posterior.

Esto implica:

- Pensar en diferentes formas de moverse, comunicarse y percibir el entorno.
- Crear espacios que respeten los distintos ritmos y formas de relación con la ciudad.

En El Puerto de Santa María, hay muchas zonas —como en el transporte o en espacios públicos importantes— que aún presentan grandes barreras de accesibilidad. Esto debe cambiar en los planes de rehabilitación y mejora urbana.

4. Diversidad socioeconómica

Una ciudad inclusiva debe dar cabida a personas de todos los niveles económicos, sin excluir ni estigmatizar a quienes tienen menos recursos.

- Las personas con ingresos bajos, en empleos informales o que viven en barrios autogestionados tienen derecho a permanecer en la ciudad.

- Las personas sin hogar deben ser tratadas como ciudadanas con derechos, no como un problema.

El urbanismo inclusivo no busca hacer una "ciudad escaparate" solo para turistas o inversores, sino una ciudad habitable para todos, sin importar el dinero que tengan o el lugar donde vivan.

En El Puerto, hay muchos desafíos en este sentido: viviendas vacías sin uso, conflicto entre vivienda turística y residencial, y zonas con condiciones muy precarias. Todo esto muestra la necesidad urgente de un modelo que proteja el derecho a vivir en la ciudad sin expulsar a las personas más vulnerables.

Reconocer y valorar la diversidad es esencial para dejar atrás los modelos de ciudad que solo funcionan para unos pocos. La ciudad debe ser un espacio compartido, pero no uniforme, donde cada persona tenga un lugar, una voz y condiciones dignas de vida.

El diseño urbano tiene que reflejar esta complejidad desde el principio, evitando soluciones únicas que no responden a la realidad. Solo así se puede construir una ciudad que realmente incluya a todas las personas.

12.3.2. Espacios que acogen a personas mayores, infancias, comunidades migrantes, pueblos originarios, personas con discapacidad, etc.

Para que una ciudad sea verdaderamente inclusiva, no basta con tener leyes bonitas o discursos bienintencionados. La inclusión se construye en la vida real, en cómo están hechos los espacios, cómo se usan y quién puede habitarlos con comodidad y seguridad.

El urbanismo inclusivo no se queda en el papel: tiene que crear espacios que respondan a la variedad de capacidades, culturas, formas de vivir y maneras de comunicarse que existen en la ciudad.

Cuando hablamos de que la ciudad "acoge", no nos referimos solo a "tolerar" o "permitir que otros estén", sino a crear condiciones reales para que todas las personas se sientan parte, puedan estar, moverse y vivir con dignidad. Veamos cómo se traduce esto para distintos grupos de personas:

1. Personas mayores

La población está envejeciendo, y muchas personas mayores necesitan que la ciudad se adapte a su ritmo y necesidades para poder seguir siendo autónomas y participar en la vida comunitaria.

Es importante contar con:

- Bancos cómodos, con respaldo y apoyabrazos, colocados en zonas de sombra y a distancias razonables.
- Cruces seguros, con tiempo suficiente para pasar, pavimento que no resbale y buena iluminación.
- Zonas tranquilas, con menos ruido y entornos fáciles de entender visualmente.
- Acceso fácil a centros de salud, farmacias, servicios sociales y lugares donde reunirse.

En El Puerto de Santa María, esto es especialmente importante en zonas como el centro histórico, Sudamérica o Sericícola, donde hay servicios, pero también muchas barreras físicas que dificultan el día a día de las personas mayores.

2. Niñas y niños

Los niños y niñas no son adultos pequeños: tienen otros tiempos, otra forma de jugar y de entender la ciudad. Una ciudad que los incluye les reconoce derechos y espacio propio.

Necesitan:

- Zonas seguras para jugar, lejos del tráfico, la contaminación y el ruido.
- Espacios públicos donde se pueda jugar sin necesidad de gastar dinero.
- Escuelas bien conectadas por rutas peatonales y ciclovías seguras.
- Ser escuchados: participar, de forma creativa y divertida, en el diseño de su propio entorno.

Cuando se diseña pensando en la infancia, la ciudad mejora para todas las personas.

En El Puerto, hay pocos parques de proximidad, y muchos espacios públicos están ocupados por coches, lo que limita la seguridad y autonomía de niñas y niños. Iniciativas como el Corredor Verde y la mejora de los parques periurbanos son oportunidades para cambiar esto.

3. Comunidades migrantes

Muchas personas que viven en la ciudad vienen de otros países o culturas. Para que realmente se sientan parte, la ciudad debe hacer visibles sus lenguas, costumbres y formas de vivir.

Esto se logra con:

- Señales en varios idiomas en lugares clave: transporte, edificios públicos, servicios.
- Espacios de encuentro que celebren la diversidad: plazas, centros culturales, mercados.
- Incorporar sus festividades, tradiciones y símbolos en la agenda y en el espacio urbano.

Una ciudad que respeta la diversidad cultural es más rica, democrática y acogedora.

En El Puerto de Santa María, esto puede fortalecerse con mercados locales (como los que se celebran mensualmente en la entrada del centro de recepción del Parque de los Toruños), actividades culturales interculturales y recuperación simbólica de lugares con valor cultural, como en el entorno del río Guadalete o la Sierra de San Cristóbal.

4. Personas con discapacidad

Incluir a las personas con discapacidad no es solo quitar barreras físicas: es pensar y construir una ciudad que funcione bien para todas las capacidades.

Eso significa:

- Calles y rutas accesibles, con buen pavimento, rampas, señales táctiles y cruces adaptados.
- Servicios públicos accesibles, como baños adaptados, mostradores a doble altura, ascensores amplios.
- Tecnologías que ayuden a la autonomía: semáforos con sonido, carteles con buen contraste y lectura fácil, sistemas de guía.
- Que las propias personas con discapacidad participen en las decisiones urbanas.

Una ciudad así no “ayuda” a las personas con discapacidad: les da lo que les corresponde por derecho y reconoce su autonomía.

En El Puerto, zonas con mucho tráfico y movimiento, como el centro histórico o el entorno de la N-IV, deberían ser prioritarias para hacer intervenciones inclusivas que eliminen obstáculos y mejoren la señalización sensorial y cognitiva.

Una ciudad común, no una ciudad para unos pocos. Diseñar espacios que acojan a todas estas personas no es solo una cuestión técnica: es una decisión ética y política. Una ciudad que realmente incluye es una ciudad donde cada persona tiene su lugar, su ritmo y su forma de vivir respetada y facilitada.

Es hora de dejar atrás la ciudad hecha para unos pocos y construir un lugar común para todas y todos.

12.3.3.Planeamiento urbano intercultural y multigeneracional.

Para construir una ciudad realmente inclusiva, no basta con atender por separado las necesidades de distintos grupos. Hay que entender que cada persona tiene múltiples identidades que se cruzan entre sí: edad, género, cultura, idioma, discapacidad, nivel económico, etc.

Estas identidades no se viven por separado, sino juntas. Por ejemplo, no es lo mismo ser una mujer, que ser una mujer mayor migrante con discapacidad. Estas combinaciones hacen que algunas personas tengan más dificultades para moverse, participar o sentirse seguras en la ciudad.

Por eso, el urbanismo debe pensar desde el principio en toda esa diversidad, y no como algo que se añade al final. Para ello, es preciso implementar las siguientes acciones:

1. Participación ciudadana para todas las culturas

En teoría, la ciudad debe construirse escuchando a la gente. Pero muchas veces, las consultas o talleres son tan técnicos, largos o burocráticos, que muchas personas no pueden participar realmente.

Para que la participación sea verdaderamente inclusiva, hay que:

- Usar materiales fáciles de entender, con dibujos, explicaciones claras y traducciones culturales.
- Diseñar espacios participativos para distintos niveles de educación, tiempo libre y experiencia técnica.
- Reconocer formas de participación no tradicionales: reuniones barriales, encuentros informales, consejos vecinales.

Así, más personas pueden dar su opinión y ayudar a decidir cómo debe ser su barrio o su ciudad.

En El Puerto de Santa María, ya existe un movimiento vecinal fuerte, pero es necesario ampliar estos espacios para que también participen personas migrantes, jóvenes y mayores, con materiales adaptados a cada grupo.



2. Espacios pensados para todas las edades (ciudad multigeneracional)

Muchas veces, las ciudades separan los espacios según la edad: un parque para niños, un centro para mayores, un campo para jóvenes. Esto hace que las personas no se crucen ni compartan tiempo ni experiencias.

Un buen diseño urbano puede:

- Crear barrios con espacios compartidos por personas de todas las edades.
- Poner bancos, sombras y zonas comunes para que niños, jóvenes, adultos y mayores estén juntos.
- Hacer calles seguras y caminables, que sirvan tanto a personas mayores como a familias o ciclistas.
- Organizar actividades culturales y recreativas para distintas generaciones al mismo tiempo.

Una ciudad pensada así fortalece la comunidad y crea vínculos entre personas de distintas edades.

En El Puerto, la dispersión urbana y falta de servicios cercanos dificultan estos encuentros. Una buena solución sería crear espacios multifuncionales y abiertos donde personas de todas las edades puedan coincidir, como plazas, centros cívicos o huertos urbanos.

3. Escuchar los saberes del barrio y la comunidad

Durante mucho tiempo, las decisiones urbanas las han tomado solo técnicos o expertos. Pero quienes viven cada día en los barrios también tienen conocimientos muy valiosos, porque conocen de cerca los problemas, las soluciones y las historias del lugar.

El urbanismo inclusivo debe:

- Valorar el conocimiento que viene de la experiencia de vivir, cuidar, resistir y organizarse en el barrio.
- Reconocer las formas de autogestión urbana: huertos comunitarios, recuperación de espacios abandonados, redes de cuidado vecinal, etc.
- Escuchar la memoria colectiva, los reclamos históricos y las formas de organización de barrios populares, comunidades indígenas o migrantes.

Incluir estos saberes mejora los proyectos urbanos y hace que las personas se sientan parte real del cambio, aumentando el sentido de pertenencia y cuidado por el entorno.

En El Puerto de Santa María, planes como el PEPRICHYE, la recuperación de espacios industriales y la defensa del viñedo son oportunidades ideales para dar valor a estos saberes locales, sobre todo en barrios con mucha historia e identidad cultural.

Hacia un urbanismo más justo y colaborativo. Diseñar una ciudad intercultural y multigeneracional no es solo representar la diversidad, sino también revisar las reglas del juego: quién decide, quién participa y para quién se construye la ciudad.

Esto implica pasar de un urbanismo tradicional, técnico y cerrado, a un urbanismo abierto, compartido y sensible a las diferencias. Un modelo donde todas las personas tengan derecho a imaginar, proponer y construir el lugar donde viven.

12.4. PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL URBANISMO

La **introducción de la perspectiva de género en el paradigma urbanístico y territorial actual** se ha consolidado progresivamente como una exigencia legal y un criterio técnico transversal en las políticas públicas.

Desde el punto de vista legislativo estatal, la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, supuso un nuevo impulso hacia nuevas políticas públicas estatales y, en concreto, hacia las políticas urbanas y de ordenación del territorio y de la ciudad, incluyendo apartados sobre la materia[1], siendo el marco de referencia hacia otras legislaciones estatales y autonómicas en cuanto a la consideración de la perspectiva de género, estableciendo la **transversalidad de género** como principio informador de todas las políticas públicas y la obligación a las administraciones a integrar la perspectiva de género en la planificación urbana, transporte, vivienda e infraestructuras.

En relación a la legislación urbanística de aplicación en Andalucía, el marco normativo está constituido a nivel estatal por el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana del año 2015, que incluye en su artículo 3. Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, que las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo *deben propiciar el uso racional de los recursos naturales armonizando los requerimientos de la economía, el empleo, la cohesión social,* ***la igualdad de trato*** *y de oportunidades, la salud y la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente.* Además, en su artículo 20. Criterios básicos de utilización del suelo, apartado1.c) agrega:

1. *Para hacer efectivos los principios y los derechos y deberes enunciados en el título preliminar y en el título I, respectivamente, las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística deberán:*

(..)

c) *Atender, teniendo en cuenta la* ***perspectiva de género****, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente.*

A nivel autonómico, la normativa que rige la ordenación urbanística en Andalucía es la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), que en su artículo 3 apartado 2e) incluye entre los fines de la ordenación urbanística:

a) ***Integrar el principio de igualdad de género****, teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto al acceso y uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, y garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística.*

Añadiendo su desarrollo reglamentario, el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio en Andalucía (RGLISTA) aprobado en el Decreto 550/2022 de 29 de noviembre, en el artículo 79. Criterios generales para la ordenación urbanística, además de lo anterior:

1. *Los instrumentos de ordenación urbanística, conforme al artículo 3.2 de la Ley, integrarán los principios de igualdad de género, de igualdad de oportunidades y de accesibilidad universal, incorporando en los mismos el interés superior del menor, la perspectiva de la familia y las necesidades de la tercera edad. A estos efectos, conforme al alcance del instrumento de ordenación, incluirán:*

   - ***La identificación de los puntos del espacio público urbano con condiciones de accesibilidad deficientes o que representan un riesgo y las propuestas para su corrección.***

   - ***La identificación de las necesidades de la población con perspectiva de género y por franjas de edad, al objeto de establecer los usos de las dotaciones que ésta demande.***

También incluye el RGLISTA, en relación al denominado cuarto aspecto clave en el apartado anterior, la participación, este enfoque de género, en concreto en el contenido documental de los instrumentos de ordenación urbanística regulado en el artículo 85, en el apartado de a) 2ºMemoria de participación que determina:

"Los procesos participativos se diseñarán y analizarán teniendo en consideración los principios de igualdad de género, de igualdad de oportunidades, protección de la familia y de la tercera edad, y de accesibilidad universal al objeto de integrar en los instrumentos de ordenación los fines que se establecen en el artículo 3.2 de la Ley."

Además del marco legislativo y normativo, la planificación estratégica y las diferentes agendas urbanas también abordan la perspectiva de género, como un **criterio transversal de equidad y justicia social** que transforma no solo *qué se planifica*, sino *cómo* y *para quiénes*. No se trata de un "tema añadido" sino de un enfoque estructural que condiciona el diagnóstico, el diseño de objetivos, las acciones y la evaluación.

Así, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas 2015, es el punto de partida de las diferentes agendas globales con impacto local, de las que el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 es lograr la igualdad entre los géneros y el ODS 11 se centra en conseguir ciudades y comunidades más sostenibles, integrando el urbanismo con perspectiva de género.

En concreto, en las diferentes agendas urbanas (como es el caso de la Agenda Urbana Española 2030, AUE, y sus planes de acción), la perspectiva de género se trata:

1. Como principio rector

   La AUE declara la igualdad de género como pilar esencial del desarrollo urbano sostenible, al mismo nivel que la sostenibilidad ambiental o la digitalización.

   Se vincula con los ODS, en especial el ODS 5 (igualdad de género), el ODS 10 (reducción de desigualdades) y el ODS 11 (ciudades y comunidades sostenibles inclusivas).



2. Como criterio transversal en los 10 objetivos estratégicos, en especial en los siguientes:

Objetivo 2: hacer una ciudad más compacta, conectada y accesible.

Objetivo 6: favorecer la equidad y la cohesión social.

Objetivo 7: impulsar la economía urbana (considerando la economía de los cuidados).

Objetivo 10: mejorar la gobernanza.

Otras normativas, publicaciones y textos de referencia promovidos por administraciones públicas:

- ORDEN de 17 de mayo de 2019 de las normas técnicas para la integración de la dimensión de género en la ordenación territorial y urbanística de Extremadura. (DOE número 96 de 21 de mayo de 2019).

- Sánchez de Madariaga, I., Gregorio Hurtado, S., Novella Abril, I. (2016). *Perspectiva de Género en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco. Propuestas de acción.* Promovido por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

- Chueca Uria, A.M., De Simon Irigoyen, M., Txurruka Etxezarreta, A. (2022). *Una guía para la incorporación de la perspectiva de género planeamiento urbanístico. Instrucciones para la realización de la evaluación previa del impacto de género en el planeamiento urbanístico.* Negociado de Igualdad del Ayuntamiento de San Sebastián.

- Paricio, A. (2019). *Manual de urbanismo de la vida cotidiana*. Ayuntamiento de Barcelona, Área de Ecología Urbana

- Serrano Lanzarote, B., Mateo Cecilia, C., Rubio Garrido, A. (2017). *Género y política urbana. Arquitectura y urbanismo desde la perspectiva de género.* Instituto Valenciano de la Edificación.

- Román, M., Velázquez, I. (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género.* Consejería de Política Social, Mujer e Inmigración. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.

- Sánchez de Madariaga, I., (2004). *Urbanismo con perspectiva de género*. Junta de Andalucía, Instituto Andaluz de la Mujer.

12.4.1.Ejes estratégicos de intervención en la ordenación detallada.

La estrategia de integración de la perspectiva de género y cohesión social en la propuesta de ordenación urbana de El Puerto de Sanata María se formaliza y concreta en las siguientes directrices de ordenación, que deben implementarse en la fase de establecimiento de la ordenación detallada (versión preliminar y final del proyecto del POU completo), y en su desarrollo y ejecución:

1. La ordenación detallada del suelo urbano debe favorecer la mezcla de usos, reforzando la proximidad de los equipamientos de uso cotidiano y su accesibilidad.

La mezcla razonable de usos debe poder llevarse a cabo tanto dentro de las zonas de uso predominantemente residencial como en las zonas de donde dominan los usos de actividad económica, en particular la terciaria. La disponibilidad y cercanía de servicios y equipamientos urbanos es especialmente relevante en el caso de aquellos de uso cotidiano asociados a los cuidados y al mantenimiento de los hogares.

La ordenación pormenorizada debe facilitar la convivencia de varios usos compatibles en una misma parcela. Principalmente, pequeños equipamientos, comercio de proximidad y locales de actividad profesional dentro de parcelas residenciales. Igualmente posibilitar la implantación de equipamientos en parcelas con calificación terciaria.

A tal fin, se ha de disponer en la normativa del Plan:

a) Que al menos el 10% de la edificabilidad de las actuaciones de reforma interior de uso global residencial sea destinada a usos de servicios a la residencia.

b) Que en las actuaciones de transformación urbanística de reforma interior con tipología plurifamiliar se disponga que una parte de la edificabilidad de planta baja se destine a usos no residenciales y que el mismo se disponga en su frente que configura la alineación pública.

c) Que en los planes de reforma interior las reservas de equipamientos públicos de carácter local deban localizarse en las posiciones centrales, favoreciendo la proximidad con las parcelas de usos residenciales.

d) Que en las parcelas con calificación de uso residencial o de servicios terciarios se pueda implantar con carácter compatible los pequeños equipamientos del cuidado. Igualmente, se admitirían en parcelas con el uso productivo salvo que por razones de seguridad o salubridad no puedan implantarse.

2. Adaptación del diseño y localización del uso dotacional a las necesidades específicas que se derivan de la perspectiva de género.

La planificación de los equipamientos de proximidad y de los espacios públicos de estancia debe incorporar de manera específica las realidades y necesidades específicas de las mujeres. Entre otras cuestiones, deben atender a la mayor percepción de seguridad que necesitan las mujeres, a la mayor necesidad de apoyo a la conciliación y los cuidados, también a sus gustos y preferencia en cuanto a las actividades, horarios y uso del tiempo, así como a su menor capacidad económica y nivel de autonomía. Es necesario, por tanto, que el diseño del espacio público responda a la mirada de género y a las necesidades específicas de las mujeres, tanto respecto al tipo de actividades cotidianas que desarrollan como a la percepción subjetiva de seguridad.

En aplicación de este criterio de ordenación sostenible, los instrumentos de ordenación detallada deben:

a) Procurar una distribución equilibrada en los barrios o unidades funcionales de las reservas dotacionales de manera que se apoye la autonomía de aquellos grupos de la ciudadanía a los que potencialmente van dirigidos.

La dotación de equipamientos públicos tendrá que cumplir con las necesidades de la unidad funcional en la que se inserte el área de transformación de nueva urbanización o el área de reforma interior. Por ello, en la Memoria de los Planes de Reforma Interior se debe exigir la justificación de esta adaptación a las necesidades de la unidad funcional.

b) Fomentar la multifuncionalidad y complementariedad de los equipamientos. Se trata de favorecer la combinación de servicios del cuidado destinados a diferentes grupos sociales; equipamientos que alberguen servicios variados (centros de día, jardines de infancia, ventanillas de administración pública, biblioteca, atención sanitaria primaria).

A tal fin, se propone crear la calificación de Equipamiento Multifuncional de Barrio con la siguiente caracterización a nivel normativo: Son equipamientos de uso y dominio público destinados al Barrio o Unidad Urbana Funcional de carácter complejo, que integran en una sola instalación o parcela, al menos dos usos dotacionales complementarios de entre las siguientes categorías: Sociocultural, Docente, Sanitario, Asistencial, Deportivo, Administrativo-Institucional, Alojamiento Dotacional, Mercado Municipal o Equipamiento Economía Social. La Administración deberá justificar en la memoria del proyecto de ejecución del equipamiento, la complementariedad de los diversos usos que integra, su compatibilidad desde el punto de vista ambiental, de movilidad y de funcionalidad.

El Plan de Ordenación Urbana asegurará que cada unidad funcional cuente con un "Equipamiento Multifuncional de Barrio".

c) Prever que las reservas dotacionales del sistema local que deben disponer los Planes de Reforma Interior se localicen en parcelas con cercanía a la red de transporte público y conectadas con rutas peatonales y ciclistas. Igualmente será preferente su proximidad o colindancia con parques, jardines y lugares de estancia, instalaciones deportivas al aire libre, etc.

El criterio fundamental es que los equipamientos de escala local funcionen como activadores del espacio público, y que a su vez el espacio público facilite el uso cotidiano de los mismos.

d) Asegurar que los equipamientos e infraestructuras del transporte sean inclusivos y faciliten las tareas del cuidado.

Tanto en los nuevos desarrollos como en las actuaciones edificatorias de rehabilitación o acondicionamiento de edificios existente para usos dotacionales, y en las infraestructuras del transporte, debe garantizarse que estos espacios sean realmente inclusivos y faciliten las tareas del cuidado. A tal fin se seguirán los siguientes criterios de diseño:

- Dentro de los equipamientos, situar preferiblemente en planta baja todos aquellos servicios que van dirigidos a los cuidados, y fácilmente accesibles desde el exterior.

- Habilitar salas para familias donde sea posible disponer de cambiadores, sanitarios adaptados a la infancia y alimentar a bebés.

- Disponer de baños para personas con necesidades especiales, y accesibles.

- Disponer de pequeñas zonas de juego, asociadas a salas de espera o donde se prevea la necesidad de pasar cierto tiempo.

e) Asegurar que los espacios libres públicos que se propongan desde el planeamiento sean de calidad, seguros e inclusivos. A tal fin, se debe:

- Promover la convivencia en el diseño de los parques y jardines, permitiendo incremento la percepción de seguridad. En el diseño de los proyectos de urbanización se combinarán las zonas de juego infantil, con las dirigidas a personas mayores, promoviendo la compatibilidad del cuidado de dependientes con el autocuidado de quienes están a su cargo.

- Asegurar una dotación adecuada de servicios para el cuidado en los parques. Los parques quedarán equipados con los servicios e instalaciones básicas para facilitar las labores de cuidado: bancos de descanso preparados para las inclemencias del tiempo, baños públicos, femeninos y masculinos con cambiador y adaptables a niños/as pequeños/as y a personas discapacitadas, espacios para la lactancia, facilitar el acceso con carritos simples y dobles, señalización de calidad, buena iluminación, puntos de recogida de basura, entre otros

f) Favorecer la seguridad en el espacio público y en los equipamientos y el sistema de transportes.

Los proyectos de urbanización y los proyectos de edificación de las dotaciones deben favorecer la seguridad real y percibida en el espacio público, en el sistema de transporte y en los equipamientos.

La iluminación del espacio público es una condición importante para lograr entornos seguros, sobre todo durante las horas nocturnas. Deberán quedar garantizada la iluminación adecuada en las rutas peatonales, las zonas de transición entre espacio exterior e interior y aparcamientos subterráneos.



g) Los equipamientos y servicios urbanos de uso cotidiano deben cumplir con las normas de accesibilidad universal, tanto internamente como en su entorno inmediato y en su conexión con el ámbito de la ciudad a la que sirven. Garantizar que estos lugares son completamente accesibles a través de la movilidad peatonal y el transporte público es fundamental.

3. Ordenación adecuada de las zonas residenciales y de las viviendas atendiendo a las necesidades actuales y heterogéneas de las familias.

En cuanto al diseño de las zonas de uso residencial se asumen los siguientes criterios por el Plan:

a) Los instrumentos de ordenación urbanística detallada posibilitarán que se desarrolle en la ciudad una diversidad de tipologías de vivienda y con flexibilidad en su configuración para adaptarse a las diferentes etapas de una familia. Se trata de contar con una mayor diversidad de tipologías de viviendas, que den respuesta a la diversidad de hogares que actualmente se dan en la sociedad portuense.

b) Los instrumentos que establezca la ordenación detallada de las áreas de transformación optarán preferentemente por aquellas tipologías que se disponen mediante alineación a viario, frente a las que dispongan la edificación retranqueada.

c) En las actuaciones de reforma interior se asegurará el equilibrio en la distribución de la vivienda de renta libre y la vivienda sometida a algún régimen de protección, a fin de favorecer la mezcla y cohesión social de la sociedad, evitando desde el planeamiento estructural cualquier posible factor de segregación o concentración excesiva de vivienda protegida.

d) Garantizar a adecuada localización de las viviendas sociales. En el planeamiento de desarrollo y en el proyecto de reparcelación, las viviendas sometidas a algún régimen de protección pública o dirigidas a colectivos vulnerables preferentemente se localizarán cerca de:

- Paradas o estaciones de transporte públicos.
- Equipamientos cotidianos dirigidos a la población más dependiente de los cuidados.
- Espacios públicos de convivencia: parques infantiles, jardines y plazas peatonales, comercios de proximidad.

Igualmente, en las actuaciones de transformación de uso residencial que incorporen reserve de Vivienda sometida a algún régimen de protección pública, se dispondrá que una parte de la edificabilidad del ámbito se destine a comercio de proximidad

En cuanto a la ordenación de la edificación residencial, los instrumentos de ordenación detallada desarrollarán los siguientes criterios:

e) Las parcelas en que han de implantarse usos residenciales permitirán como usos compatibles compartidos la implantación de equipamientos y usos de comercio de proximidad.

f) Preferentemente contarán con varios accesos, evitando el acceso único de todos los residentes o usuarios.

g) Si la parcela residencial dispone de espacios libres privados de uso compartido, deberá promoverse que el diseño de los mismos apoye los cuidados de los colectivos más dependientes dentro de la comunidad: primera infancia, grandes mayores y grandes dependientes.

h) En las ordenanzas sobre dotaciones de la edificación se establecerán reservas de espacios en las parcelas de uso residencial para el aparcamiento de bicicletas, carritos de bebés y otros dispositivos de movilidad personal.

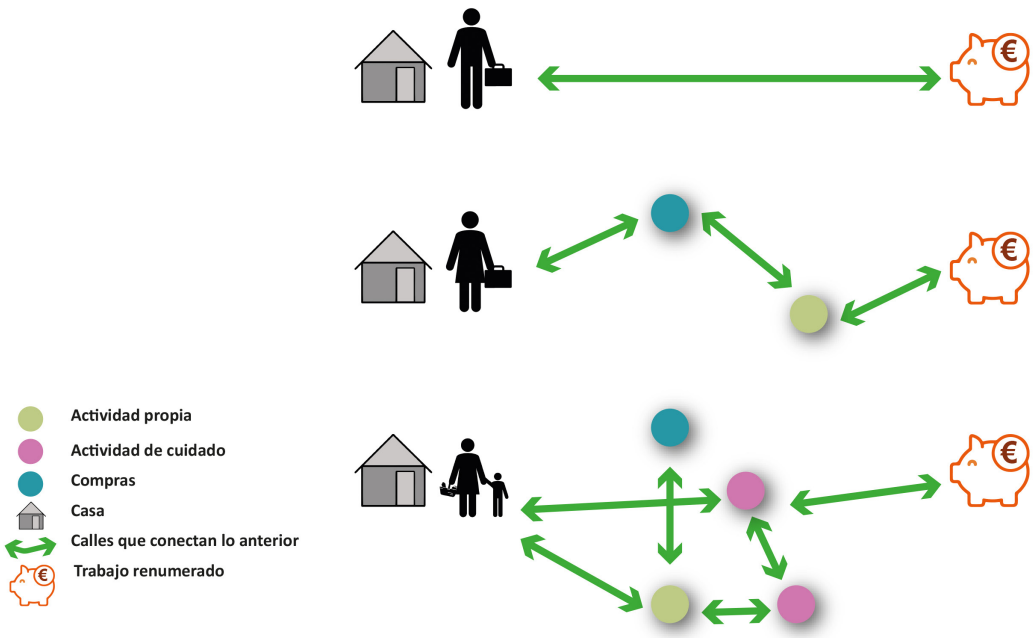
i) Se diseñarán los accesos y zonas comunes de las plantas bajas de manera adecuada para evitar la percepción de inseguridad, favoreciendo la permeabilidad visual entre el exterior y el interior.

Se evitarán en las plantas inferiores paramentos que creen grandes paños ciegos (muros, enrejados densos, pocos accesos o huecos), entrantes o salientes que corten las visuales y sean percibidos como potenciales escondrijos. Igualmente se evitará el diseño de portales o accesos poco permeables e iluminados.

Los espacios de almacenaje para la gestión del hogar y el cuidado podrán disponerse en el interior de la vivienda o en zonas comunes. Si se ubican fuera de la vivienda, deberá tenerse en cuenta su accesibilidad, localización preferente en planta baja o en lugares de tránsito habitual de personas para evitar la percepción de inseguridad.

j) Favorecer en las ordenanzas que regulan los cerramientos de los edificios la apertura de huecos, balcones y terrazas al viario.

k) En el diseño de los aparcamientos privados se tendrá en cuenta factores de seguridad en los recorridos, la comodidad y maniobrabilidad.



4. Decisiones de ordenación sobre el uso de servicios (terciario) asociado al empleo.

a) Medidas para distribuir y localizar el suelo destinado a la actividad económica atendiendo a las necesidades de conciliación de una proporción cada vez mayor de la ciudadanía activa.

b) Promoción del comercio de proximidad. En las actuaciones de transformación de uso global residencial, el Plan establecerá que un mínimo del 10% de la edificabilidad debe destinarse a usos comerciales y de servicios.

c) Facilitar la conciliación y los cuidados en los lugares de actividad económica:

- En la regulación de las condiciones generales de edificación y de usos de las zonas de ordenanzas, se reconocerá que en las parcelas calificadas de uso terciario resulte compatible la localización de pequeños equipamientos del cuidado (para favorecer su cercanía al lugar de empleo).

- En los planes de movilidad urbana se debe asegurar dotar a los lugares de actividad económica de un servicio público de transporte de calidad destinado principalmente a las personas con doble carga y quienes dependen de los servicios públicos de transporte para acceder al empleo.

- Igualmente, se procederá a conectar los nuevos centros de actividades económicas con la red básica ciclista; procurando la conexión con la red peatonal.

- Se exigirá en los sectores de nueva urbanización con uso global de actividades productivas que dentro de las reservas de equipamientos dotacionales se destine parte de ellas para posibilitar la implantación de equipamientos destinados al cuidado, equipamientos deportivos y de economía social.

d) Proteger de actividades generadoras de adicciones los entornos de centros y zonas dotacionales de uso frecuente de la población. En las condiciones de uso no se permitirá la apertura o nueva instalación de salas de juego de azar, bingos, casinos y salas de apuestas a una distancia menor de 250 metros de parques, jardines o áreas de juego infantil, de equipamientos -públicos o privados- de carácter docente, sanitario, asistencial, sociocultural, multifuncional o deportivo ya existentes o previstos en el planeamiento directamente calificados como tales o permitidos en la zonificación correspondiente.

5. Directrices para una futura revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y para el diseño del sistema viario y del espacio público en los proyectos de urbanización

a) Preferentemente diseñarán las rutas peatonales asociadas a otros tipos de movilidad; evitando rutas peatonales completamente segregadas o pasos subterráneos, especialmente en zonas de baja actividad y presencia de personas, áreas de poca vigilancia formal o informal, zonas oscuras y escondidas donde haya poco control visual. Igualmente, se debe evitar el acceso o el paso de rutas peatonales obligatorias por áreas urbanas de poca afluencia de personas.

b) En las rutas peatonales se debe potenciar la presencia de mobiliario urbano que apoye la movilidad activa de todos los colectivos (bancos, fuentes, aseos públicos,

zonas de juegos infantiles), la buena iluminación y la seguridad, la señalización, y la actividad en el espacio público en diferentes franjas horarias.

c) La distancia entre paradas o estaciones debe ser lo suficientemente reducida como para garantizar una fácil accesibilidad a la red de transporte, incluso para las personas con menor autonomía y sus acompañantes. La localización de las paradas de transporte público debe dar respuesta preferentemente a las necesidades de movilidad de las personas con menor autonomía y mayor dependencia de los servicios y equipamientos públicos.

Deberán ubicarse en lugares seguros y accesibles, vinculados a las rutas peatonales.

En rutas de autobús en horario nocturno es recomendable introducir el servicio de parada a demanda.

d) Las paradas o estaciones ser localizarán lo más cerca posible de los equipamientos de cotidianidad, fundamentalmente aquellas entradas o salidas que sean accesibles. Se debe adaptar la frecuencia y horarios del transporte público que da servicio a estos equipamientos en función de la demanda y necesidades reales de los usuarios. Se deben adoptar criterios de seguridad, ergonomía y accesibilidad de las paradas de transporte público.

e) El diseño y acondicionamiento de las paradas de transporte público se realizará ajustada a la perspectiva y necesidades de las mujeres, debiendo contar con una buena iluminación, un diseño que permitan el control visual desde y sobre el entorno, elementos que permiten resguardar a las personas de las inclemencias del tiempo, disponer de asientos ergonómicos, una señalización adaptada a todos los usuarios y usuarias, y dispositivo para pedir ayuda o avisar de una emergencia.

f) Completar la red de movilidad con rutas que integren las nuevas formas de movilidad: bicicletas, patinetes y otros vehículos de movilidad personal. Incorporar espacios para su estacionamiento, manteniendo la perspectiva de género: accesibilidad, seguridad, iluminación, materiales, etc.

g) Se definirán calles de baja intensidad para los vehículos motorizados en el entorno de los espacios libres públicos y equipamientos.

6. Disposiciones para el diseño del sistema viario y del espacio público en los proyectos de urbanización

a) El proyecto de urbanización definirá una red peatonal accesible, segura y de calidad como uno de los elementos estructuradores de las áreas de transformación de nueva urbanización o de áreas de reforma interior.

A tal fin, se estudiará el sistema de movilidad del entorno y unidad funcional donde se ubica para definir la conectividad y accesibilidad de la red de peatones, de bicicletas, de transporte público y de vehículos privados.

b) En las actuaciones de nueva urbanización y renovación de la urbanización se cumplirán las normas de accesibilidad y eliminación de obstáculos.

En las actuaciones de nueva urbanización o renovación, la configuración de las aceras debe apoyar la movilidad peatonal del cuidado. Se recomienda aceras con anchos con un paso libre igual o superior a 140 cm.

c) El proyecto de urbanización de los espacios libres públicos adoptará un diseño y empleo de materiales que generen un área de calidad urbana, un espacio seguro y posibilite un uso inclusivo.

d) La iluminación ha de estar con una distribución adecuada y contar con una intensidad suficiente, en especial, en calles secundarias, pasos subterráneos y zonas despobladas.

La iluminación debe ser uniforme, evitando contrastes y zonas en sombra. El nivel de iluminación general no será inferior a los 10 luxes. Se recomienda que las farolas dirigidas a la iluminación de los recorridos peatonales no deberán tener más de 4 metros de altura. En rutas peatonales y ciclistas, puntos conflictivos (aparcamientos, pasos inferiores), accesos a edificios y en zonas de transición entre exterior e interior, paradasy accesos al transporte público, intensificar el nivel de iluminación a mínimo a 20 luxes (luz blanca).

Se procurará eliminar los pasos subterráneos; si no es posible, debe minimizarse su impacto negativo que afecta particularmente a la seguridad real y percibida en el espacio público, dotándolos de buena iluminación en los accesos y en el interior del paso subterráneo, eliminar puntos ciegos y posibles escondrijos e instalar algún tipo de vigilancia: cámaras, dispositivos para pedir ayuda, etc

e) Se dispondrá de espacios para lactancia materna e higiene del bebé en los parques de mayor tamaño.

f) Se dotarán de arbolado para controlar la insolación y las altas temperaturas del verano.

g) En los proyectos de urbanización de las actuaciones de transformación se justificará en su Memoria el modo de integración de la perspectiva de género en el diseño de los espacios públicos.

7. Identificación de las zonas, itinerarios y puntos conflictivos para las mujeres y elaboración de programas para la mejora de la percepción y apropiación del espacio público por las mujeres.

En la fase correspondiente a la Aprobación Inicial del Plan Ordenación Urbana se identificarán las zonas, itinerarios y puntos negros para las mujeres, con la finalidad de que sean eliminados los riesgos.

A tal fin, se identificarán:

- Los lugares en situación de degradación urbana.
- Los lugares con iluminación insuficiente.

De manera complementaria en las propuestas económicas de los instrumentos de ordenación detallada se incorporarán programas para la mejora de la percepción y apropiación del espacio público por las mujeres en el que se abordará la mejora de

los itinerarios y eliminación de puntos negros identificados. Igualmente, se abordarán actuaciones de transformación para los lugares en situación de degradación urbana.

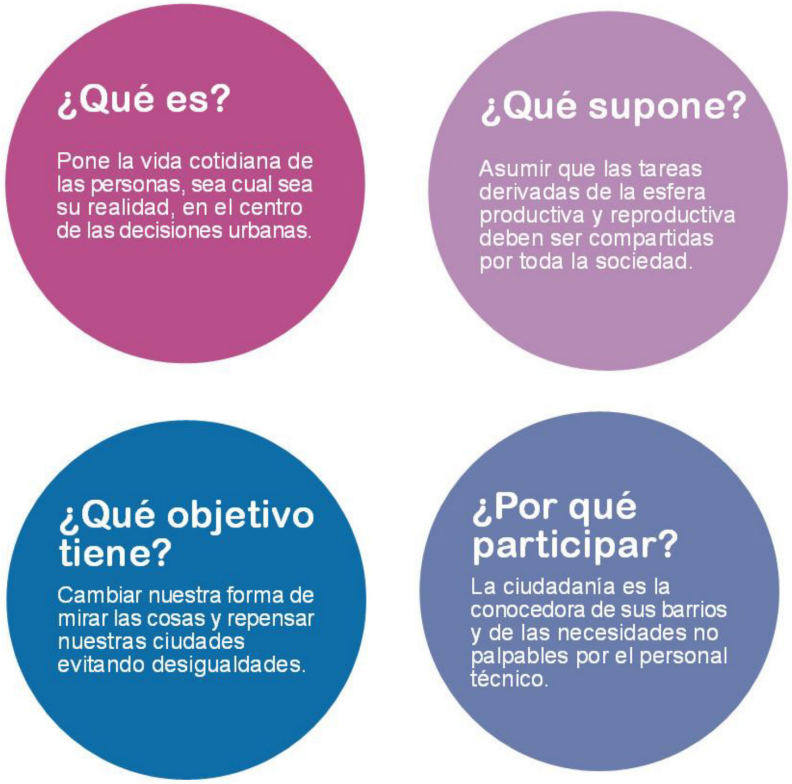
8. Incorporación de la perspectiva de género en las fases de participación pública de aprobación de los distintos instrumentos urbanísticos de ordenación detallada.

En los instrumentos de ordenación urbanística las fases de participación pública están considerablemente reguladas e institucionalizadas, pero, por lo general, no incluyen convenientemente la perspectiva de género.

Uno de los aspectos más difíciles para lograr una correcta representación de las mujeres en los procesos de participación ciudadana es precisamente llegar hasta ellas y conseguir involucrarlas en las actividades planificadas. Esta mayor dificultad reside en que hombres y mujeres no disponen de la misma cantidad de tiempo libre, pertenecen a distintas redes ciudadanas (formales e informales) y, en general, participan de manera diferente de la esfera pública. Las mujeres tienen mayor dificultad para dedicar tiempo a la participación ciudadana, sobre todo aquellas de rentas bajas y con personas a su cargo.

Por ello, en el trámite de sugerencias de los Avances y de información pública tras los acuerdos de Aprobación Inicial de los instrumentos de ordenación urbanística se deben introducir herramientas e iniciativas específicamente diseñadas y orientadas a la participación de las mujeres.

Además, se incorporará en las normas del POU que los Planes de Reforma Interior y de Mejora Urbana, así como los proyectos de urbanización de actuaciones de transformación urbanística estarán sometidos a participación ciudadana. El método de participación ciudadana tendrá que identificar los grupos de personas usuarias y futuras, incorporando la perspectiva de género, con el fin de asegurar la participación de la mujer y de los colectivos que tienen más dificultad por ser escolar (como niños y jóvenes), mayores, migrantes y personas con diversidad funcional.



12.5. SEGURIDAD URBANA INCLUSIVA

12.5.1.Seguridad como derecho colectivo, no solo como control o vigilancia.

Durante muchos años, la seguridad en las ciudades se ha entendido de forma muy limitada: más policías, más cámaras, más rejas. Esta forma de pensar asocia la seguridad únicamente con evitar delitos, y suele aplicar medidas como vigilancia permanente, barreras físicas o tecnologías de control.

Pero este enfoque tiene varios problemas:

- No soluciona los problemas de fondo.
- Crea espacios hostiles, especialmente para ciertos grupos.
- Refuerza la desconfianza entre personas, en vez de generar comunidad.

Además, muchas veces se estigmatiza y vigila más a personas jóvenes, migrantes, racializadas, LGTBIQ+, en situación de calle o de barrios populares, como si fueran un peligro. Así, en vez de sentirnos más seguras, terminamos viviendo en ciudades del miedo.

1. Una nueva forma de pensar la seguridad: como un derecho colectivo

El urbanismo inclusivo propone otra mirada: entender la seguridad como el derecho de todas las personas a vivir y moverse por la ciudad sin miedo, sin violencia y sin discriminación.

Esto implica reconocer que la inseguridad no se vive igual para todos. Muchas mujeres, personas trans, migrantes o niñas y niños no temen tanto a los delitos “típicos”, sino a otras formas de violencia más cotidianas:

- Acoso callejero.
- Falta de vivienda adecuada.
- Discriminación.
- Racismo o exclusión en el espacio público.

Desde esta mirada, una ciudad segura se construye con:

- Espacios accesibles y bien diseñados que eviten riesgos.
- Presencia activa y diversa de personas, que genera cuidado colectivo.
- Participación de vecinos y vecinas para decidir qué mejorar.
- Educación y cultura urbana basada en el respeto, la empatía y la convivencia.

En lugar de vigilar más a las personas, se trata de fortalecer los vínculos sociales y mejorar los espacios comunes.

En El Puerto de Santa María, barrios como el margen izquierdo del río Guadalete muestran que la seguridad no se consigue solo con cámaras o policía, sino también con mejor urbanismo, integración social y espacios bien cuidados.

2. Diseñar seguridad sin excluir a nadie

Un urbanismo inclusivo entiende que hacer la ciudad más segura no puede significar controlar o expulsar a ciertos grupos. Al contrario: cuando mujeres, niñas, niños y personas diversas se sienten seguras, toda la ciudad mejora.

Esto significa dejar atrás prácticas como:

- Privatizar plazas y calles para que no se usen “mal”.
- Instalar cámaras o vallas que solo generan miedo y exclusión.
- Diseñar espacios con desconfianza, llenos de obstáculos.

Y avanzar hacia estrategias que sí cuidan, como:

- Iluminar bien las calles y plazas.
- Evitar zonas aisladas o sin salida.
- Diseñar espacios compartidos y diversos que estén siempre activos.
- Incluir a la comunidad en el cuidado y la gestión del espacio público.

Zonas como Barrio Alto, Sericícola, Sudamérica o Los Frailes, donde se prevén mejoras urbanas, deben ser también escenarios para construir seguridad desde el cuidado, el diseño inclusivo y la participación de quienes las habitan.

De la ciudad del control a la ciudad del cuidado. La verdadera seguridad urbana no se logra vigilando más, sino cuidando mejor. Se trata de crear una ciudad donde todas las personas puedan vivir, moverse y encontrarse sin miedo, sin importar su identidad, su cuerpo, su barrio o su historia.

Esto solo se consigue diseñando espacios que inviten a quedarse, a compartir, a confiar. En otras palabras, cambiando la lógica del control por la lógica del cuidado. Y eso no es solo más justo: es más seguro para todas y todos.

12.5.2. Diseño de espacios seguros: visibilidad, iluminación, usos mixtos, presencia activa.

Cuando pensamos en seguridad urbana, muchas veces imaginamos cámaras, patrullas y rejas. Pero hay otra manera de hacer ciudades seguras: diseñar bien los espacios urbanos para que las personas se sientan protegidas y cuidadas desde el entorno mismo.

El urbanismo inclusivo propone cambiar el enfoque: en lugar de confiar solo en el control o la vigilancia, usar el diseño del espacio como una forma de prevención. Esto significa crear lugares bien iluminados, activos, diversos y donde las personas quieran estar.

1. Espacios con vida durante todo el día

Una de las claves para una ciudad segura es que haya gente en la calle a todas horas. Cuando un barrio está lleno de vida —con viviendas, comercios, plazas, escuelas, bares, bibliotecas o centros culturales— hay más movimiento, más ojos atentos y menos riesgo de que ocurran situaciones peligrosas.

¿Y cómo se logra esto?

- Combinando diferentes actividades en una misma zona: vivir, trabajar, comprar, jugar, estudiar.

- Evitando que algunas áreas se vacíen de noche o los fines de semana, como las zonas de oficinas o solo residenciales.

- Fomentando la presencia de todo tipo de personas: niñas, niños, jóvenes, mayores, mujeres, personas con discapacidad, migrantes…

Cuanta más diversidad y actividad haya, más se cuidan los espacios entre todos y todas.

En El Puerto de Santa María, muchas zonas están demasiado separadas por funciones (vivir, comprar, trabajar), lo que hace que algunas calles se queden vacías a ciertas horas. Es necesario promover barrios más mezclados y activos durante todo el día.

2. Espacios visibles y bien iluminados

Para sentirse seguro, es importante poder ver y ser visto. Por eso, el diseño de las calles y plazas debe evitar obstáculos que oculten a las personas o que generen zonas oscuras.

Algunas recomendaciones básicas:

- Evitar muros altos, rejas opacas o vegetación que tape la visibilidad.
- Diseñar calles y esquinas abiertas, que permitan mirar en varias direcciones.
- Cuidar que las entradas de edificios, plazas y transportes sean claras y visibles desde lejos.
- Mantener la limpieza y el orden de los espacios, ya que esto da sensación de control y cuidado.

La iluminación también es clave. Pero no se trata solo de poner muchas luces, sino de hacerlo bien:

- Iluminar de forma uniforme, sin zonas oscuras ni sombras profundas.
- Usar luces que no encandilen ni molesten a la vista.
- Colocar las farolas a una altura adecuada y orientadas hacia donde caminan las personas.

Una buena iluminación ayuda a leer señales, ver quién se acerca, usar el móvil con tranquilidad y anima a quedarse más tiempo en la calle.

El entorno del río Guadalete y el Caño del Molino son espacios perfectos para aplicar este tipo de diseño: pueden convertirse en corredores seguros, bien conectados y acogedores, que unan barrios y fomenten la vida urbana.

Espacios diseñados para vivir sin miedo. Diseñar una ciudad segura no significa llenarla de cámaras o rejas, sino hacerla más habitable, abierta y compartida. Una ciudad que cuida a las personas es:

- Activa y diversa.
- Iluminada y sin rincones ocultos.
- Llena de usos distintos y personas distintas.
- Diseñada pensando en la convivencia, no en la exclusión.

La seguridad urbana no se impone: se construye colectivamente. Y empieza con un urbanismo que pone en el centro la vida cotidiana, los cuidados y el derecho a habitar la ciudad con confianza y libertad.



12.5.3.Prevención del acoso callejero y otras formas de violencia urbana.

El acoso callejero y la violencia de género en el espacio público son una de las formas más comunes —y muchas veces normalizadas— de exclusión. Afectan principalmente a mujeres, personas trans, no binarias y otras diversidades, y condicionan su manera de vivir la ciudad.

No se trata de casos aislados, sino de un problema estructural. Muchas personas cambian su forma de moverse por miedo: evitan salir de noche, eligen trayectos más largos, pero "seguros", van acompañadas o modifican su forma de vestir. Todo esto limita su derecho a la ciudad y su plena participación social.

El urbanismo con perspectiva de género propone prevenir y enfrentar este problema con una estrategia integral que combine educación, participación, infraestructura y mecanismos de protección.

1. Educación y campañas de sensibilización

Para prevenir la violencia, primero hay que reconocerla como tal. Durante mucho tiempo, el acoso callejero se ha visto como algo "normal". Por eso es clave:

- Hacer campañas permanentes que lo nombren claramente como violencia.
- Promover programas educativos en escuelas, barrios y centros comunitarios.
- Involucrar a los hombres y a la sociedad en general, no como espectadores, sino como agentes de cambio.

El objetivo es cambiar la cultura urbana, para que el respeto sea la norma en las calles.

2. Canales de denuncia accesibles y efectivos

Muchas personas no denuncian porque no confían en el sistema o porque hacerlo es complejo y revictimizante. Para revertir esto se necesitan:

- Múltiples vías de denuncia: presencial, telefónica, digital.
- Personal capacitado en género y diversidad.
- Protocolos claros que vinculen la denuncia con protección y seguimiento real.
- Puntos de ayuda visibles en estaciones, plazas y espacios concurridos.

Si la denuncia no genera confianza ni acción, la violencia se repite.

3. Infraestructura para pedir ayuda inmediata

El diseño urbano puede salvar vidas. Algunas medidas útiles son:

- Botones de pánico o postes de emergencia conectados con servicios de asistencia.
- Sistemas de audio o video activados voluntariamente, con control comunitario para evitar abusos.
- Aplicaciones móviles vinculadas al transporte y a servicios urbanos.
- Refugios seguros o puntos de apoyo en lugares estratégicos.

La idea no es vigilar más a las personas, sino garantizar su autonomía y libertad.

4. Participación directa de mujeres y colectivos LGTBI+

Nadie conoce mejor las zonas de riesgo que quienes las recorren cada día. Por eso, su participación es imprescindible a través de:

- Mapeos participativos donde se señalen los lugares inseguros.
- Cartografías del miedo y recorridos comunitarios.
- Mesas de trabajo con colectivos feministas y LGTBI+.
- Espacios de participación vinculantes, que influyan realmente en los planes y presupuestos urbanos.

Cuando estas voces no se incluyen, las políticas corren el riesgo de ser ineficaces o incluso de agravar el problema.

Una ciudad libre de miedo es una ciudad para todas las personas. El acoso callejero no es un problema privado, sino público. No se resuelve solo con más policía, sino con acciones colectivas y urbanismo inclusivo. El espacio público puede ser escenario de violencia, pero también puede convertirse en una herramienta de libertad si se diseña para el cuidado y la igualdad. Garantizar ciudades libres de miedo es asegurar que todas las personas puedan caminar, expresarse y vivir con dignidad.

12.5.4.Enfoque en la seguridad desde la percepción de distintos grupos vulnerables.

No todas las personas viven la seguridad de la misma manera. Un lugar que puede parecer "seguro" o "neutral" para algunos, puede resultar incómodo, peligroso o excluyente para otros.

La sensación de seguridad depende de muchos factores: el género, la edad, la condición física, el origen, la orientación sexual, el nivel económico o la situación migratoria. Por eso, ninguna política urbana debería pensarse como universal, sino que debe partir del reconocimiento de esta diversidad.

El urbanismo inclusivo propone escuchar, comprender y responder a estas experiencias diferentes, diseñando ciudades con empatía y participación real de quienes las habitan.

1. Escuchar a quienes viven la inseguridad

Las estadísticas tradicionales no muestran toda la realidad. Muchas veces no aparecen los miedos cotidianos ni cómo afectan la manera de moverse por la ciudad.

Para cambiar esto, es necesario:

- Hacer diagnósticos participativos, donde las personas más afectadas puedan contar su experiencia.
- Incorporar testimonios y saberes locales, además de los datos técnicos.
- Reconocer que distintas generaciones viven la ciudad de manera distinta: una adolescente, una mujer adulta, una persona mayor o un joven migrante no enfrentan los mismos riesgos.

Lo que se recoja de estas experiencias debe usarse como base real para diseñar políticas y proyectos urbanos.

2. Metodologías sensibles: mapas y recorridos comunitarios

Para comprender estas percepciones diversas, se pueden usar herramientas creativas y participativas, como:

- Mapas emocionales, donde las personas señalan lugares que les generan miedo, seguridad, calma o incomodidad.
- Recorridos comunitarios, caminando en grupo para identificar barreras, riesgos y posibles mejoras.
- Cartografías colectivas, que mezclan conocimientos técnicos y populares para mostrar desigualdades y proponer soluciones.

Estas dinámicas no solo recogen información, también ayudan a que la comunidad se apropie de sus espacios y se comprometa en su cuidado.

3. Priorizar a quienes más lo necesitan

Las inversiones urbanas no deberían distribuirse igual en todos lados, sino donde más falta hacen. Un enfoque inclusivo de la seguridad significa actuar primero en:

- Barrios populares y periféricos, que han sido olvidados por años de políticas públicas.

- Zonas donde la inseguridad impide ejercer derechos básicos, sobre todo para mujeres, niños, migrantes o personas racializadas.

- Espacios donde el miedo limita la vida cotidiana, impidiendo que la gente salga, participe o use el espacio público.

Esto es lo que llamamos justicia espacial: dar más recursos donde las desigualdades son mayores.

Seguridad como derecho compartido. La seguridad no puede ser un privilegio de unos pocos. Debe ser un derecho colectivo, construido desde la escucha, el respeto y la justicia territorial. Entender cómo distintos cuerpos y comunidades perciben la ciudad es el primer paso para hacerla más segura, accesible y significativa para todos.

En El Puerto de Santa María, por ejemplo:

- Personas mayores que viven en barrios deteriorados y con servicios insuficientes.
- Niños y niñas que no tienen parques seguros cerca de casa.
- Habitantes de asentamientos irregulares que carecen de infraestructuras básicas.

Todos ellos enfrentan riesgos distintos que deben ser atendidos desde un urbanismo inclusivo y sensible a la diversidad.

12.6. USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD.

12.6.1.Distribución justa de servicios, equipamientos y espacios públicos.

Un principio básico del urbanismo inclusivo es que todas las personas deben tener acceso a la ciudad en igualdad de condiciones, sin importar el barrio en el que vivan, su nivel económico o su posición social.

Sin embargo, en la práctica muchas ciudades, incluido El Puerto de Santa María, concentran servicios y oportunidades en las zonas más privilegiadas, mientras que barrios periféricos o populares quedan con menos recursos y peores condiciones.

La planificación urbana tiene la responsabilidad de corregir esas desigualdades. Esto significa garantizar que los servicios básicos, los espacios públicos y la infraestructura ambiental estén repartidos de forma justa por todo el territorio. No es un favor ni una concesión: es una forma de asegurar el derecho a la ciudad para todos.

1. Servicios básicos para la vida diaria

Los equipamientos urbanos —como centros de salud, escuelas, guarderías, mercados, transporte público o dependencias municipales— son esenciales para el día a día. Su ubicación y calidad determinan la calidad de vida de la población.

Un urbanismo inclusivo debe asegurar que estos servicios estén:

- Cerca de las viviendas, especialmente en barrios periféricos.
- En buen estado y accesibles, adaptados a las necesidades de la comunidad.

- Bien conectados con transporte público eficiente y seguro, para no depender siempre del coche.

Cuando faltan o están en malas condiciones, no es solo un problema técnico: es una expresión de desigualdad urbana.

2. Espacios públicos de calidad para todos

Las plazas, parques, centros culturales y deportivos son el corazón democrático de la ciudad. Son los lugares donde la gente se encuentra, juega, descansa, participa y se relaciona.

Pero su distribución es desigual:

- En zonas centrales o de mayor renta suele haber plazas amplias, parques bien mantenidos, actividades culturales y buenas instalaciones deportivas.

- En cambio, en barrios populares y periferias los espacios públicos suelen ser inseguros, degradados o directamente inexistentes.

Un urbanismo inclusivo debe garantizar que todas las personas tengan acceso a espacios públicos:

- Bien cuidados, con equipamiento de calidad.

- Pensados para la cultura, el ocio y el deporte, no como simples “huecos” entre edificios.

- Que favorezcan la convivencia y la cohesión social.

Invertir en espacio público es invertir en bienestar colectivo y justicia territorial.

3. Naturaleza urbana: verde y agua para la vida

El acceso a parques, árboles, ríos o costas **no es un lujo**, sino una necesidad para la salud física, mental y social.

Sin embargo, estas áreas verdes y azules suelen concentrarse en barrios turísticos o residenciales de mayor nivel, mientras que los barrios populares sufren:

- Falta de sombra y arbolado.
- Exposición a la contaminación.
- Problemas de inundaciones o calor extremo.

El urbanismo inclusivo debe garantizar que todas las personas puedan disfrutar de la naturaleza urbana a través de:

- Programas de forestación y creación de parques barriales.
- Recuperación de ríos, humedales y ecosistemas para el uso comunitario.
- Una gestión participativa de estos recursos como bienes comunes.

Una ciudad justa ambientalmente es también más resiliente, saludable e integrada socialmente.

Equidad territorial como base de la ciudad inclusiva. La distribución justa de servicios, equipamientos y espacios públicos es una cuestión de justicia social y política. No debe depender del mercado ni de intereses inmobiliarios, sino de una planificación urbana que ponga la vida en el centro. Solo cuando todas las personas, vivan donde vivan, tengan acceso a salud, educación, transporte, cultura, naturaleza y espacios de encuentro en condiciones dignas, podremos hablar de una ciudad realmente democrática.

En El Puerto de Santa María, el modelo urbano ha generado desigualdades claras:

- Zonas centrales: alta densidad de servicios y usos.
- Periferias como Valdelagrana o Costa Noroeste: barrios desconectados y con déficit de servicios.
- Barrios como El Tejar, Sudamérica, Los Frailes o Sericícola: necesidades urgentes de inversión para corregir años de marginación en la asignación de recursos públicos.

Un urbanismo inclusivo en El Puerto debe priorizar **estas zonas vulnerables** para garantizar que el derecho a la ciudad llegue a todas las personas por igual.

12.6.2.Evitar la segregación socioespacial y la gentrificación.

La segregación urbana no es solo un problema de calles o edificios: es el reflejo de las desigualdades sociales, económicas y culturales que existen en la sociedad. Cuando la ciudad se fragmenta en zonas privilegiadas y zonas excluidas, lo que ocurre es que la calidad de vida y las oportunidades de las personas terminan dependiendo del lugar donde nacen y viven.

Esto se ve en barrios que:

- Tienen servicios precarios y poca inversión pública.
- Están aislados de los centros de trabajo, estudio, cultura y decisiones políticas.
- Quedan fuera de los procesos de planificación urbana, sin voz en el futuro de la ciudad.

Estos barrios no son accidentes: son el resultado de decisiones históricas que han priorizado el beneficio económico por encima del bienestar de la gente.

En el otro extremo está la gentrificación. Ocurre cuando un barrio se “mejora” con inversiones públicas o privadas, pero esas mejoras hacen que los precios suban y que las familias originales no puedan seguir viviendo allí.

Pasa cuando:

- Se revaloriza una zona sin proteger a sus vecinos actuales.
- Llega población con más recursos que desplaza poco a poco a quienes vivían allí.
- Se instalan comercios, hoteles o viviendas turísticas que rompen la vida comunitaria.

La gentrificación no solo expulsa físicamente: también expulsa las memorias, redes sociales y formas de vida de un barrio. En lugar de barrios vivos, se crean barrios escaparate para el consumo turístico e inmobiliario.

El urbanismo inclusivo propone herramientas concretas para frenar la segregación y evitar que la gentrificación expulse a la gente de sus barrios.



1. Regular el suelo y la vivienda para frenar la especulación

El mercado no puede ser el único que decida el futuro de la ciudad. Es necesario:

- Aplicar los mecanismos legales previstos para la activación del Registro Municipal de Solares para evitar la retención especulativa de parcelas sin edificar del suelo urbano.

  Existen numerosos solares vacantes y edificios en ruina, especialmente en el entorno de la calle Ganado, calle Cielos y zona del Monasterio, lo que contribuye al deterioro de la imagen urbana.

- Regulación por la Administración competente de los alquileres, evitando subidas abusivas y desalojos injustificados.

- Aplicar el impuesto de plusvalías.

- Impulsar mecanismos para reducir los altos índices de vivienda vacía.

- Promover actuaciones de rehabilitación en los ensanches de Tejar, Milagros y Crevillent, en los que predominan los bloques plurifamiliares construidos entre los años 60 y 80, con patologías constructivas y déficit de mantenimiento.

2. Garantizar vivienda asequible y digna en todos los barrios

La vivienda es un derecho, no solo una mercancía. Se deben impulsar:

- Vivienda social y cooperativa, bien ubicada y bien construida.

- Una distribución justa de viviendas asequibles en toda la ciudad, para no concentrar la pobreza en ciertos sectores.

- Modelos de autogestión del hábitat, como cooperativas o asociaciones vecinales con acceso a suelo urbano.

3. Proteger a las comunidades históricas

El derecho a la ciudad también es el derecho a permanecer en el barrio donde una comunidad ha construido su identidad. Para ello se necesita:

- Reconocer derechos colectivos de comunidades urbanas organizadas.
- Promover regularización de asentamientos y protección contra desalojos.
- Incluir a los vecinos en la planificación y gestión de su propio barrio.

Una ciudad para permanecer y no para expulsar. Evitar la segregación y la gentrificación no es solo un tema técnico, sino una decisión política y ética. Se trata de construir una ciudad donde la mejora urbana no signifique expulsión, y donde vivir dignamente no dependa del nivel de ingresos.

Una ciudad equitativa es aquella que:

- Protege a sus comunidades históricas.
- Distribuye de forma justa el valor del suelo y los recursos públicos.
- Asegura vivienda asequible para todas las personas.

<u>El Puerto de Santa María: riesgos y oportunidades</u>

En El Puerto, estos procesos ya están presentes:

- La turistificación del centro histórico y la presión de la vivienda vacacional están reduciendo la oferta de vivienda para residentes permanentes.

- La reserva de VPO en algunos sectores no se ha cumplido, aumentando el riesgo de exclusión para jóvenes y familias trabajadoras.

- Los asentamientos irregulares requieren un tratamiento no expulsivo: cuando sea posible integrarlos, deben recibir servicios e infraestructuras que reconozcan su consolidación.

Un urbanismo inclusivo en El Puerto debe actuar para que nadie sea expulsado de su barrio y para que las mejoras urbanas se conviertan en oportunidades compartidas, no en causas de desigualdad.

12.6.3.Derecho a permanecer, habitar, circular y disfrutar de la ciudad.

El derecho a usar la ciudad no se trata solo de poder moverse de un punto a otro. Significa también que todas las personas —con independencia de su identidad, edad, género, origen o situación económica— puedan vivirla plenamente, permanecer en sus espacios, transformarlos y disfrutarlos sin miedo ni discriminación.

El urbanismo inclusivo reconoce que hay muchas maneras de estar en la ciudad, y que todas ellas deben tener un lugar legítimo.

1. No solo transitar, también detenerse, descansar y encontrarse

La ciudad no debe pensarse solo como un sitio de paso, sino como un espacio donde también es posible:

- Permanecer sin necesidad de consumir, en plazas, parques, escaleras o umbrales donde simplemente leer, conversar o descansar.
- Descansar dignamente, algo esencial para personas mayores, embarazadas, con movilidad reducida o trabajadores informales.
- Encontrarse con otras personas, fortaleciendo la vida comunitaria y el sentido de pertenencia al barrio.

Cuando el espacio público se llena de dispositivos hostiles (bancos incómodos, vallas, prohibiciones) o normativas que limitan el "estar", lo que ocurre es una forma de expulsión encubierta.

2. No solo vivienda formal: otras formas de habitar el espacio

La vida urbana no se limita a la vivienda privada tradicional. Muchas personas construyen su día a día en formas alternativas, que también son legítimas:

- Economías populares como vendedores ambulantes, ferias o pequeños mercados.
- Espacios comunitarios autogestionados, como huertos vecinales, centros culturales o clubes de barrio.
- Ocupaciones colectivas y temporales, como ollas comunes, protestas sociales o celebraciones comunitarias.

El urbanismo inclusivo no debe criminalizar estas prácticas bajo el pretexto del "orden urbano", sino integrarlas y protegerlas como expresiones legítimas de vida en la ciudad.

3. Disfrutar de la ciudad sin discriminación

Vivir en la ciudad implica también poder disfrutar de ella en condiciones de igualdad:

- Sentirse bienvenido y seguro en todos los espacios.
- Acceder a la cultura, la naturaleza, el deporte y la recreación en igualdad de condiciones.
- Usar el espacio público sin ser estigmatizado ni expulsado, como ocurre a veces con personas en situación de calle, vendedores informales o colectivos LGTBIQ+.

El disfrute urbano no puede depender del consumo ni estar reservado a ciertos grupos sociales: el espacio público es un bien común.

4. Implicaciones para El Puerto de Santa María

En El Puerto, este principio es clave en varios aspectos:

- En el Barrio Alto, donde conviven viviendas vacías, infravivienda y presión turística, garantizar el derecho a permanecer requiere rehabilitación habitacional, control del uso turístico y servicios sociales accesibles.

- La dependencia del coche y la falta de transporte público interconectado limita la libertad de movimiento, afectando sobre todo a mujeres cuidadoras, personas mayores y jóvenes sin vehículo propio.

- Los espacios costeros del frente litoral oeste (en riesgo de saturación urbanística) deben ser gestionados como bienes comunes, accesibles para todos y no privatizados por intereses comerciales o turísticos.

En resumen, una ciudad inclusiva no es solo aquella donde se puede circular, sino aquella donde todas las personas pueden estar, descansar, habitar y disfrutar con dignidad y libertad.

12.6.4.Instrumentos de planeamiento para la equidad territorial.

El urbanismo inclusivo no debe quedarse en las ideas: necesita herramientas prácticas que se traduzcan en decisiones reales sobre cómo se planifica y gestiona el territorio. No basta con reconocer que hay desigualdades; es necesario contar con instrumentos que las corrijan y prevengan, orientando la acción pública hacia una distribución más justa de servicios, recursos y oportunidades.

Estos instrumentos deben diseñarse con criterios de justicia social, participación ciudadana y prioridad hacia los territorios históricamente marginados.

1. Zonificación inclusiva: barrios diversos y con mezcla de usos

Tradicionalmente, la zonificación ha separado funciones: barrios solo residenciales, zonas solo comerciales, sectores industriales apartados. Esto ha generado ciudades fragmentadas, donde algunos concentran servicios y oportunidades, y otros quedan aislados.

Una zonificación inclusiva propone lo contrario:

- Mezclar usos del suelo: viviendas, comercios, cultura, servicios y espacios de ocio en un mismo barrio.

- Diversificar la vivienda, para que convivan familias de distintos niveles socioeconómicos sin expulsión de sectores populares.

- Integrar sectores formales e informales, eliminando barreras físicas y simbólicas.

Esto permite crear barrios vivos y multifuncionales, donde el derecho a la ciudad no dependa del dinero ni del tipo de propiedad.

Por ello, en el POU con independencia de tener que identificar zonas de ordenación, por así exigirlo la legislación urbanística, se asegurará que en todas las zonas exista

una diversificación de usos que facilite la convivencia y reduzca las necesidades de desplazamientos.

2. Planes de regeneración urbana con enfoque social

Muchas veces, los proyectos de "mejora urbana" se enfocan solo en embellecer o en atraer turismo e inversión inmobiliaria, lo que puede terminar desplazando a los vecinos.

Los planes de regeneración inclusiva buscan lo contrario:

- Mejorar barrios degradados sin expulsar a su población.
- Invertir en vivienda, espacio público, transporte y servicios de forma integral y participativa.
- Dar prioridad al arraigo y la calidad de vida, no solo a la rentabilidad económica.

El objetivo es recuperar barrios para quienes ya viven en ellos, y no para nuevos habitantes que puedan pagar más.

Aplicaciones en El Puerto de Santa María

El municipio tiene una oportunidad clave de aplicar estas herramientas en su nuevo planeamiento:

- Incorporar criterios de ordenación sostenible y no repetir la dispersión del pasado.
- Impulsar estrategias de rehabilitación de barrios vulnerables (como Barrio Alto, Los Frailes, Sericícola o Sudamérica).
- Crear mecanismos para integrar asentamientos consolidados, en lugar de expulsarlos.
- Regular el uso del suelo turístico para equilibrarlo con el derecho a la vivienda.
- Aprovechar suelos públicos para vivienda protegida (VPO).
- Reactivar polígonos industriales con nuevos usos mixtos, conectados a la ciudad.
- Usar proyectos estratégicos como el Corredor Verde para redistribuir servicios y equipamientos hacia zonas periféricas.

En conclusión: el urbanismo inclusivo necesita de instrumentos concretos y participativos que aseguren justicia territorial. No es una cuestión técnica, sino una decisión política y ética: poner la vida y el bienestar colectivo en el centro de la planificación.

En consecuencia, este POU propone formular programas de mejora y revitalización de barrios en declive: Barrio Alto, Barriada José Antonio, El Tejar, Sudamérica, Los Frailes, Barriada La Playa, Sericícola. Crevillet, Los Madrileños y Cante de Los Puertos

3. Mapas de brechas urbanas: conocer las desigualdades para corregirlas

No se puede cambiar lo que no se conoce. Por eso, para la elaboración de los instrumentos de ordenación detallada así como para la formulación del Informe de Seguimiento de la actividad urbanística en el municipio resultará oportuno elaborar mapas de brechas urbanas. Ello, permite:

- Identificar dónde faltan servicios como salud, educación, transporte, parques o vivienda digna.
- Cruzar esos déficits con factores sociales como género, edad, clase o discapacidad.
- Priorizar inversiones en los barrios con mayor vulnerabilidad acumulada.

Estos mapas deben combinar estadísticas, cartografía digital y conocimiento vecinal, porque quienes habitan los barrios saben mejor que nadie dónde están los problemas.

4. Presupuestos participativos: que la ciudadanía decida

Aunque es una medida que trasciende de los instrumentos de ordenación urbanística, no cabe duda que es la implementación de presupuestos públicos participativos es una decisión complementaria al Plan para priorizar la forma en que se ejecutan las previsiones del planeamiento, en especial a las inversiones en las actuaciones urbanísticas de adquisición y ejecución de sistemas generales o locales (fuera de actuaciones urbanísticas de transformación), de modo que permite decidir cómo se construye la ciudad. Los presupuestos participativos permiten que la gente tenga voz directa en esa asignación, decidiendo en qué se invierte y en qué barrios.

Con un enfoque de equidad, pueden:

- Destinar más recursos a los territorios históricamente olvidados.
- Garantizar la participación de mujeres, jóvenes, mayores y colectivos excluidos.
- Promover proyectos útiles para el día a día, no solo para intereses externos o especulativos.

Más allá de la inversión, fortalecen la confianza ciudadana y la transparencia en la gestión pública.

12.7. CONCLUSIONES

12.7.1.Síntesis de los criterios clave del urbanismo inclusivo.

El urbanismo inclusivo parte de una premisa clara y urgente: la ciudad no es igual para todas las personas. Frente a modelos de planificación que han reproducido desigualdades, exclusiones y violencias espaciales, esta corriente propone repensar y rediseñar la ciudad desde la diversidad humana. A lo largo del desarrollo de este documento se han abordado criterios fundamentales que orientan esta transformación:

- Accesibilidad universal, basada en el diseño para todas las personas, sin distinción de capacidades.

- Diversidad e interculturalidad, como principios para reconocer y valorar la multiplicidad de cuerpos, trayectorias, edades, orígenes y culturas que habitan la ciudad.

- Perspectiva de género, que visibiliza y corrige las desigualdades que enfrentan mujeres y disidencias en el uso y disfrute del espacio urbano.

- Seguridad urbana no punitiva, pensada como un derecho colectivo y construida desde el cuidado, la prevención y la participación comunitaria.

- Uso equitativo del espacio, que garantiza el derecho a habitar, circular, permanecer y disfrutar de la ciudad sin discriminación.

- Equidad territorial, mediante instrumentos de planeamiento que corrijan las brechas históricas en el acceso a servicios, equipamientos, vivienda y espacio público.

Estos criterios no son compartimentos estancos, sino dimensiones interrelacionadas que deben integrarse de forma coherente en las políticas públicas, el diseño urbano y la gestión del territorio.

En El Puerto de Santa María, los desafíos detectados —como la expansión urbana errática, la fragmentación funcional, la turistificación del centro, la precariedad habitacional en barrios populares, o el déficit de servicios en asentamientos periféricos — revelan con claridad la urgencia de aplicar estos principios.

12.7.2.Desafíos actuales y oportunidades.

La construcción de ciudades inclusivas enfrenta desafíos estructurales y contextuales significativos. Entre ellos se destacan:

- La persistencia de modelos de urbanización excluyentes, centrados en el mercado inmobiliario y alejados de la lógica del derecho.

- La resistencia institucional al cambio y la falta de voluntad política para adoptar enfoques interseccionales e innovadores.

- Las crisis múltiples —sociales, ambientales, económicas— que agudizan las desigualdades territoriales.

Sin embargo, también existen oportunidades concretas:

- La creciente movilización ciudadana por el derecho a la ciudad, especialmente desde colectivos feministas, ambientales, comunitarios y de personas con discapacidad.

- La incorporación de marcos normativos más inclusivos a nivel internacional y local.

- El desarrollo de herramientas participativas, tecnologías sociales y datos abiertos que permiten una planificación más sensible y democrática.

Estos escenarios exigen una actitud propositiva, colaborativa y crítica para avanzar en transformaciones profundas.

Los principales desafíos para avanzar en una ciudad verdaderamente inclusiva en El Puerto de Santa María incluyen:

- Superar la desigualdad territorial y funcional entre núcleos urbanos desconectados.
- Revertir la lógica de crecimiento disperso e ineficiente.
- Controlar los efectos del turismo residencial en la vivienda y la identidad local.
- Rehabilitar barrios históricos degradados y densificar los equipamientos públicos.
- Incorporar la perspectiva de cuidados en la planificación de servicios urbanos.

Entre las oportunidades destacadas:

- Las actuaciones previstas en programas de rehabilitación como el PEPRICHYE.
- La disponibilidad de suelos públicos para vivienda asequible.
- La integración de los márgenes del Guadalete como nuevo eje urbano.
- La implementación de modelos de movilidad sostenible.
- La construcción de una red de espacios verdes accesibles y conectados.

12.7.3.Recomendaciones para políticas públicas y diseño urbano integrador.

Para avanzar hacia una ciudad verdaderamente inclusiva, se proponen las siguientes líneas de acción:

- Incluir la perspectiva de género, diversidad y accesibilidad en todos los niveles del planeamiento urbano: normativas, presupuestos, diseño y evaluación.

- Impulsar mecanismos de participación efectiva y vinculante, que integren a comunidades históricamente excluidas del debate urbano.

- Desarrollar instrumentos técnicos con sensibilidad social, como mapas de brechas, zonificación inclusiva, presupuestos participativos y regulación del mercado de suelo.

- Invertir en espacio público de calidad, infraestructura de cuidados y vivienda asequible como pilares para una ciudad equitativa.

- Promover la formación profesional con enfoque interseccional, para que arquitectos/as, urbanistas y tomadores de decisiones comprendan y asuman su rol en la transformación social del territorio.

Para consolidar un urbanismo verdaderamente inclusivo en El Puerto de Santa María, se recomienda:

- Incorporar criterios de equidad y perspectiva de género en la revisión del planeamiento general

- Diseñar una estrategia de intervención en barrios vulnerables con participación activa de sus habitantes.

- Garantizar la accesibilidad universal en todas las escalas del diseño urbano.

- Regular los usos turísticos del suelo para evitar la expulsión de población residente.

- Promover barrios de proximidad con equipamientos multifuncionales y redes de cuidado.

- Reconocer el valor del conocimiento local y fortalecer los espacios de gobernanza colaborativa.

12.7.4.Llamado a una ciudad para todas las personas.

El urbanismo inclusivo no es solo un conjunto de técnicas, ni una corriente académica: es una propuesta política y ética para reconfigurar la ciudad como un espacio común. Una ciudad que se construye con todas las personas, que reconoce su diversidad, que no teme a las diferencias, sino que las abraza y las convierte en motor de transformación.

Hoy más que nunca, necesitamos ciudades que cuiden, que escuchen, que integren y que reparen. Ciudades que dejen atrás la lógica del privilegio y abracen la de la equidad. Ciudades en las que todas y todos —sin excepción— tengamos derecho a estar, a movernos, a expresarnos y a vivir sin miedo.

Porque una ciudad para todas las personas no es una utopía, sino una tarea urgente, posible y colectiva.

En El Puerto de Santa María, este modelo representa una oportunidad de transformación integral: una ciudad que revalorice su patrimonio natural, que revitalice su estructura urbana, que reconecte con su paisaje y su gente, y que ponga en el centro la vida digna de todas las personas que la habitan.



AO. 13/

AVANCE DE LA ESTRUCTURA Y CONTENIDO DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS.

La misión de las normas urbanísticas es establecer un marco legal y técnico que permita la planificación, desarrollo y control del uso del suelo y la ordenación del territorio, con el fin de garantizar un crecimiento equilibrado y sostenible de las ciudades y poblaciones. Se trata de definir los criterios y directrices legales bajo los cuales se llevará a cabo la gestión del territorio. Este marco normativo establece los límites y las condiciones que regulan la urbanización, la edificación y el uso de los diferentes suelos en una localidad o región.

En resumen, las normas urbanísticas son un instrumento esencial de regulación del desarrollo urbano cuyo fin es garantizar un crecimiento ordenado, equilibrado y sostenible, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y preservando el medio ambiente y el patrimonio.

La estructura y contenido pretendido para las Normas urbanísticas del POU de el Puerto de Santa María se desarrolla a continuación.

El primer título debe proporcionar el marco general y legal que regirá la planificación, asegurando que las disposiciones sean claras y operativas. Los principales aspectos:

1. Objeto del Plan: El plan establece la ordenación urbanística detallada del suelo urbano, en conformidad con la Ley 7/2021 de la LISTA (Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía) y su desarrollo reglamentario. También se adapta al Real Decreto Legislativo 7/2015 (Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana), abarcando toda la legislación urbanística vigente.

2. Ámbito de aplicación: El plan se aplica a terrenos que cumplen las condiciones del artículo 13 de la LISTA para ser reconocidos como suelo urbano. Estos terrenos están delimitados en los planos del POU.

3. Naturaleza jurídica: El plan tiene naturaleza de disposición de carácter general y establece la ordenación detallada directa de suelo urbano, salvo en algunos ámbitos específicos de transformación, donde se define el uso global, remitiendo la ordenación detallada a otros instrumentos como Planes de Reforma Interior o Estudios de Ordenación.

4. Vigencia y efectos: El plan tiene vigencia indefinida, con efectos de publicidad, obligatoriedad y ejecutividad desde su aprobación. Aunque tenga una programación, solo cesará cuando sea sustituido por una revisión completa. El Ayuntamiento elaborará informes bianuales de evaluación y seguimiento del plan.

5. Carácter normativo: Las determinaciones del plan se categorizarán en Normas, Directrices o Recomendaciones. Las Normas son de aplicación directa e inmediata, mientras que las Directrices son mandatos vinculantes para otros instrumentos de planeamiento, y

las Recomendaciones no son vinculantes, pero requieren justificación si se opta por no seguirlas.

El título segundo de las Normas Urbanísticas del POU se dedicará a establecer una visión integral para el desarrollo urbano sostenible de la ciudad, priorizando la consolidación urbana, la mejora de la calidad de vida de sus habitantes y la protección del entorno natural y patrimonial.

Se establecerán los objetivos generales del POU, que deben estar alineados con las previsiones normativas de la LISTA 2021 (Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía), así como las estrategias del POU respecto a la evolución del modelo de ordenación del suelo urbano. Estas estrategias estarán dirigidas a evitar la dispersión urbana y priorizar la consolidación de los núcleos urbanos ya existentes. Las principales estrategias incluirán:

1. Mantenimiento, mejora y rehabilitación de la ciudad existente.
2. Directrices para la consolidación urbana.
3. Eficiencia territorial.
4. Estrategias para reducir la expansión urbana.
5. Protección del patrimonio histórico.
6. Programas de mejora y revitalización de barrios.
7. Mitigación del efecto isla de calor urbano.

El siguiente título se referirá al régimen jurídico del suelo urbano. Se establecerán los criterios y directrices para la clasificación, ordenación y uso del suelo urbano, garantizando un desarrollo ordenado conforme a las normativas vigentes y las necesidades específicas de El Puerto de Santa María. A continuación, se presenta un resumen de los aspectos principales a abordar:

Clasificación del suelo urbano: Se define el suelo urbano como aquel integrado en la malla urbana que cumple las condiciones del artículo 13 de la LISTA 2021.

Ámbitos de ordenación del suelo urbano: Se establecerán distintas tipologías de alcance regulatorio dentro del suelo urbano para efectos de su ordenación:

- Ámbitos con ordenación detallada establecida.

- Ámbitos de planeamiento incorporado, que ya cuentan con un planeamiento pormenorizado aprobado. Los terrenos en áreas ya planificadas siguen las determinaciones del planeamiento previamente aprobado, con algunas posibles modificaciones puntuales indicadas en las fichas correspondientes. Se permite la modificación de la ordenación detallada de estos ámbitos si se cumplen los criterios especificados en las normas del plan.

- Ámbitos de ordenación diferida, donde se requiere la formulación de un Plan de Reforma Interior o Estudio de Ordenación.

Determinaciones normativas específicas: Se detallarán las condiciones de edificabilidad, ocupación, altura y retranqueos aplicables a los distintos ámbitos, así como la normativa sobre la densidad máxima de viviendas y el régimen de usos compatibles. También se podrá abordar la posibilidad de incrementar el número de viviendas en áreas específicas bajo ciertas condiciones, como destinar una parte a vivienda protegida.

En el cuarto título se regulará la calificación y condiciones generales de los usos del suelo, estableciendo los siguientes aspectos fundamentales:

- Determinaciones generales sobre la asignación de usos: Define cómo se asignan los usos urbanísticos en las parcelas, incluyendo las condiciones de implantación de los usos en función del destino que se pretende desarrollar.

- Clasificación de los usos:

  - Uso global: Caracteriza una zona del suelo urbano en función de la edificabilidad mayoritaria.

  - Uso pormenorizado: Asignado específicamente a parcelas o manzanas mediante ordenación detallada.

- Intensidad del uso: Regula si los usos son exclusivos o no exclusivos, según la intensidad de implantación en la parcela o edificación.

- Compatibilidad de usos: Determina qué usos pueden coexistir con el principal y clasifica los usos compatibles en complementarios, limitados o alternativos.

- Usos prohibidos: Aquellos que no son compatibles o que superan las intensidades permitidas en una zona determinada.

- Usos públicos y privados: Establece una distinción clara entre actividades desarrolladas por la Administración sobre bienes públicos y actividades privadas.

El título quinto regulará detalladamente el régimen de la edificación en suelos urbanos, estableciendo normas técnicas y legales para las construcciones, reformas y modificaciones en el territorio bajo la planificación del POU.

Se aplicará a todas las edificaciones en suelo urbano que cuenten con una ordenación pormenorizada establecida por el POU. Otros instrumentos de ordenación que se formulen en el futuro deberán adoptar el contenido de estas disposiciones, salvo excepciones justificadas y donde se establecen ordenanzas que permitan ajustes. Se especificará los diferentes tipos de obras que pueden realizarse en las edificaciones, clasificados en varias categorías. Se distinguirán básicamente: Obras de conservación del patrimonio edificado; obras de reforma, obras de rehabilitación; obras de demolición; y obras de nueva edificación. Y se definirán las condiciones de edificación, abordando varios aspectos, tales como:

- Condiciones de parcela
- Condiciones de situación y forma de los edificios
- Condiciones de estética.
- Condiciones de calidad e higiene
- Condiciones de dotaciones y servicios
- Condiciones ambientales

Se trata, en suma, de construir una normativa integral que regule todos los aspectos técnicos y legales relacionados con la edificación en suelo urbano, asegurando que las obras respeten tanto las características arquitectónicas locales como las normativas de seguridad, calidad y protección del entorno.

En el sexto título se regulará el alcance y las características técnicas de las obras de urbanización en el ámbito urbano, asegurando la correcta implementación de infraestructuras, servicios públicos y elementos urbanísticos.

En el título siguiente, dedicado a abordar en profundidad las condiciones ambientales, se establecerá un marco regulatorio exhaustivo que busque garantizar que todo el desarrollo urbanístico y las actividades industriales se realicen bajo estrictos controles ambientales. El título priorizará la protección del entorno natural, la reducción de emisiones contaminantes y la gestión sostenible de los recursos, asegurando un equilibrio entre el crecimiento urbano y la conservación del medio ambiente.

El título octavo tendrá como objetivo garantizar la protección y conservación del patrimonio histórico del municipio, tanto en los inmuebles no catalogados como en aquellos que forman parte del Catálogo de Bienes Protegidos. **Las normas serán de aplicación general en todo el suelo urbano, asegurando que las intervenciones urbanísticas respeten los valores históricos y arquitectónicos.** Se establecerá el deber de conservar y rehabilitar los bienes patrimoniales catalogados, así como que cualquier intervención deba garantizar la preservación de sus valores culturales y arquitectónicos. Además, se aplicarán criterios estrictos para la declaración de ruina en edificios protegidos, con el fin de evitar la demolición injustificada.

El título noveno se referirá a las Zonas de Ordenanza (ZO) en el suelo urbano. En este título se establecerán las diferentes zonas y subzonas, regulando las condiciones de edificación y uso del suelo para cada una. Las regulaciones establecidas en este título serán de aplicación directa en el suelo urbano, incluso en las actuaciones urbanísticas detalladas. Estas normas definirán las condiciones particulares de uso, construcción y preservación en cada zona y subzona. **Estas zonas de ordenanza se diseñarán para mantener coherencia con el modelo territorial, garantizando un uso adecuado del suelo y preservando características del entorno.**

El último apartado de las normas se referirá a las disposiciones finales, transitorias y derogatorias. Con ellas se procurará asegurar la transición entre el antiguo y el nuevo marco normativo, garantizando que los planes y proyectos en curso se adapten a las nuevas regulaciones y estableciendo el marco legal para la derogación de normativas anteriores.

No obstante, en la versión preliminar o definitiva del documento completo del POU se procederá ajustar la sistemática propuesta de contenidos de Títulos si fuera necesario para cumplimentar requerimientos de informes sectoriales o innovaciones en el ordenamiento jurídico de referencia.

AO. 14/

LA EXIGENCIA DE LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA.

El artículo 62 LISTA que regula el contenido documental de los instrumentos de ordenación urbanística establece de forma general lo siguiente:

> *"1. Los instrumentos de ordenación urbanística* ***deberán incorporar, en función de su alcance y determinaciones, los siguientes documentos:***
>
> ***(…)***
>
> *4.º* ***Memoria económica, que contendrá un estudio económico financiero y****, conforme a lo establecido en la legislación básica estatal,* ***un informe de sostenibilidad económica y una memoria de viabilidad económica."***

Por tanto, la LISTA en este precepto exige para los instrumentos de ordenación urbanística una Memoria Económica para cualquier tipo de instrumento integrada por tres documentos: el Estudio Económico Financiero (EEF) y, además, una Memoria de Sostenibilidad y una Memoria de Viabilidad "conforme a lo establecido en la legislación básica estatal".

Cabe interpretar que para la LISTA el EEF siempre es necesario y que, en cambio, la Memoria de Sostenibilidad y la Memoria de Vialidad Económica (MVE) lo será en aquellos casos en los que así lo exige la legislación básica estatal.

Pues bien, los apartados 4 y 5 del artículo 22 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana) establecen:

> *"4.* ***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.*
>
> *5.* ***La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano****, sean o no de transformación urbanística,* ***requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica,*** *en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación."*

14.1. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO DEL POU_PSM.

La regulación del artículo 62.1. 4º de la LISTA, antes referido, se desarrolla en el artículo 85 (contenido documental de los Instrumentos de ordenación urbanística) del Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la LISTA, que establece:

> *"1. En los términos del artículo 62 de la Ley, los instrumentos de ordenación urbanística deberán incorporar, en función de su alcance y determinaciones, los siguientes documentos: a) Memoria, que deberá contemplar los siguientes apartados: (…):*
>
> *4º. Memoria económica, que incluirá los criterios de evaluación y seguimiento del instrumento de ordenación urbanística, así como, en su caso, los aspectos económicos de las propuestas realizadas. Contendrá un estudio económico financiero de dichas propuestas, en los casos en que proceda, y, conforme a lo establecido en la legislación básica estatal, un informe de sostenibilidad económica de las actuaciones de transformación urbanística propuestas y una memoria de viabilidad económica de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística. Se atenderán las especificaciones establecidas en el apartado 3 de este artículo.*

El RGLISTA establece un matiz respecto a la regulación de la LISTA: el EEF sólo formará parte de la Memoria Económica *"en los casos en que proceda".*

Nada dice el resto de la regulación del RGLISTA cuando procede el EEF salvo para el Plan Parcial en el artículo 90.3.b. Por tanto, cabría interpretar -en una primera aproximación- de la redacción del apartado 1. 4º del artículo 85 RGLISTA (en conexión con lo que se dispone en los artículos siguientes para cada instrumento) que el EEF no es necesario en los instrumentos de ordenación urbanística general y, tampoco en el POU, sólo en el Plan Parcial.

No obstante, esta interpretación literal no se integra pacíficamente con la regulación del artículo 62 LISTA que establece la exigencia universal (sin diferenciar) para todos los instrumentos que deben incorpora una Memoria Económica que ha de contener un Estudio Económico Financiero.

En consecuencia, es necesario que en el documento completo del POU (en su versión preliminar para la fase de aprobación y en su versión definitiva) **se incorporen a nivel básico un Estudio Económico Financiero en el que se exprese al menos:**

a) El coste de las inversiones vinculadas a la ejecución de las propuestas de nuevos elementos estructurantes en el suelo urbano: refuerzo, ampliación o establecimiento de sistemas generales dotacionales, infraestructurales, incluidos los de movilidad.

b) El cálculo de los costes de implantación de las actuaciones de transformación delimitadas.

c) El coste de aquellas medidas de mejora del medio urbano, tanto a nivel ambiental o paisajístico.

d) El coste de redacción de los instrumentos de desarrollo previstos para establecer, en su caso, la ordenación detallada de iniciativa pública.

En consecuencia, el Estudio Económico-Financiero del Plan de Ordenación Urbana debe concebirse como un documento instrumental y de apoyo de las propuestas de ordenación del POU, aptándose su contenido al grado de concreción que este haga de esas propuestas.

En este sentido, es oportuno que el EEF del POU pueda incorporar criterios para la conformación de los Estudios Económicos Financieros más precisos que deben acompañar a los otros instrumentos de ordenación urbanística detallada (Plan de Reforma Interior o Estudio de Ordenación) a los que se pueda remitir.

La ejecución de las acciones que efectivamente cuenten con una programación concreta o nivel de priorización en el Programa de Actuación del POU debe tener como pilar principal al propio Ayuntamiento o bien, los agentes que promuevan las actuaciones de transformación.

Sin embargo, la ejecución y financiación de los elementos estructuradores no es asumida en exclusividad por el Ayuntamiento. Teniendo en cuenta que en España el gasto público se distribuye entre la Administración Central, las Comunidades Autónomas, las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos, en algunos casos con la cofinanciación de los fondos europeos, y que son las primeras (Estado y Comunidades Autónomas) las que gestionan la mayor parte de dicho gasto. Es obvio que la aportación económica de estas administraciones públicas en el desarrollo urbanístico del municipio de El Puerto de santa María será muy importante. Para estos organismos el Estudio Económico-Financiero constituye, al final, una guía sobre las actuaciones que se le han asignado atendiendo a criterios realistas y fundamentados.

Por otra parte, la intervención del sector privado se vincula especialmente a las actuaciones de transformación urbanística y, por ello, a los estudios económicos financieros y de viabilidad de aquellos instrumentos de ordenación que procedan a delimitar y ordenar las ATUs.

Por tanto, en materia de estudio económico-financiero del POU de lo que se trata es de realizar un primer ejercicio de equilibrio y racionalidad de las propuestas relacionadas con los nuevos elementos estructurantes y una primera valoración de las inversiones de las mismas con asignación de los agentes responsables; sin perjuicio de que será en el EEF de los instrumentos de ordenación detallada (Plan de Reforma Interior, Estudio de Ordenación o Planes especiales) si así se dispone, los que deban incorporar un desarrollo más concreto de estas inversiones y la capacidad financiera de los agentes.

14.1.1 Criterios para la elaboración del estudio económico financieros por el documento completo del POU_PSM.

1º.
Vinculación de las actuaciones de transformación a la efectiva ejecución de los elementos que refuerzan o amplían los sistemas y redes generales.

Con carácter general, se debe asegurar una vinculación del Programa y del EEF del POU, clarificando cuáles son las acciones de ejecución de elementos estructuradores del modelo que son necesarias con carácter previo o simultáneo para habilitar actuaciones de transformación urbanística, identificando quién es el responsable de la ejecución, quién asume el coste y el plazo de ejecución.

En este punto, es importante que en el Estudio Económico Financiero y en el Estudio de Viabilidad que debe incorporar en el POU se analice la distribución de las obligaciones vinculadas a las actuaciones de transformación, concretamente a los costes de la transformación al identificar y cuantificar la ejecución de los sistemas generales y locales atribuibles, principalmente, a los suelos para los que se prevean operaciones de transformación urbanística. Una vez concretados estos importes se repartirán los costes de estos por las unidades de aprovechamientos, dando como resultado un importe unitario por unidad de aprovechamiento, como deber y obligación urbanística vinculada a la materialización y disfrute de ese derecho de aprovechamiento, en

definitiva, se convierte en la garantía de la construcción de los sistemas infraestructurales y dotacionales de la ciudad.

La inversión estructural es el soporte del buen funcionamiento y suficiencia en todo momento de la ciudad. Se trata de la adecuada dotación de los servicios urbanos, del ciclo del agua, de la energía eléctrica, y de poder contar con las condiciones necesarias de accesibilidad y movilidad. Estos sistemas que soportan la funcionalidad de la ciudad resultan básicos para reorientar su ejecución y régimen de explotación.

2º.
Asegurar la ejecución de los elementos estructuradores necesarios para la mejora de la ciudad existente.

Además, en el EEF del POU se debe valorar la ejecución de aquello elementos estructurantes (los nuevos o ampliación de los existentes) cuya realización es necesaria para la mejora de la ciudad existente, y que no están vinculados a la habilitación de nuevas actuaciones de transformación.

En especial, deben quedar identificados y evaluados la ejecución de aquellos nuevos sistemas generales que beneficiando a la ciudad existentes deben ejecutarse en suelo clasificado como rural y, por tanto, su ejecución no podrá ser asegurada por el POU por quedar fuera de su ámbito territorial; no obstante, en este caso, como el POU se formula simultáneamente a la elaboración del PGOM, éste deberá dejar resuelta esta cuestión, asumiendo el POU esas decisiones adoptadas por el instrumento de ordenación general.

3º.
Metodología y alcance en la determinación de los costes.

El EEF del documento del POU deberá en el análisis de los nuevos elementos estructuradores las bases metodológicas que se exponen a continuación. Estas bases también constituyen los criterios metodológicos de los EEF de los instrumentos de ordenación detallada:

Criterios para el establecimiento unitario de los costes en el EEF.

El desarrollo sostenible constituye la referencia esencial para la elaboración de la urbanización, y para ello, las propuestas a desarrollar parten de una estrategia de sostenibilidad orientada a establecer las condiciones anteriormente descritas. Sin embargo, también **es fundamental tener en cuenta que plantear e implantar un modelo de infraestructuras para un desarrollo sostenible quiere decir también un modelo viable. Por tanto, es necesario que el modelo de desarrollo sostenible aporte un balance económico y ambiental positivo, pero no uno sin el otro.**

Un aspecto fundamental para considerar en los costes de urbanización es el que se refiere al tratamiento de las infraestructuras para la urbanización de los viales y los espacios libres interiores al ámbito del trabajo en la línea de los criterios generales anteriormente expresados, es decir, la minimización del impacto medioambiental y la minimización de las condiciones de conservación y mantenimiento, sobre todo desde la perspectiva del ahorro de recursos.

Por tanto, se propone que se adopten, con carácter general, los siguientes criterios de diseño y ordenación:

- Que las explanaciones y rasantes se acomoden en lo posible a la configuración primitiva del terreno, procurando que los saldos del movimiento de tierras sea siempre cero.

- Adecuación de los servicios urbanos: El diseño y ejecución de las soluciones técnicas para los distintos servicios urbanos de cada tipo de infraestructura se debe adecuar a las características particulares y las posibilidades técnicas de disponibilidad y oportunidad de cada ámbito funcional, de manera que el resultado sea una óptima calidad urbana y adaptación medioambiental. Las redes de servicios urbanos se deberán efectuar siempre mediante canalización subterránea. Esto afecta, en particular, a las redes de energía eléctrica y de telecomunicación, aunque sean de alta, media, o baja tensión.

- Se deben tener en cuenta la integración y adecuación medioambiental de todos los elementos proyectados, así como también la minimización de las cargas de conservación de las zonas ajardinadas y pavimentaciones.

- Se deben tener en consideración la elección de las especies de jardinería y plantaciones para que sean adecuadas al clima de Andalucía, evitando que por su inadaptación se produzca un sobrecoste económico y de recursos en la conservación de las mismas.

- Se deben incluir en el proyecto las instalaciones interiores para el mobiliario público y equipamiento de las zonas verdes, tales como kioscos, fuentes, juegos infantiles, bancos, etc.

En cuanto a la metodología de aplicación para el diseño y funcionalidad del nuevo viario principal debe tener como referencia la aportación de accesibilidad en condiciones ambientales y paisajistas adecuadas, incorporando en su diseño y configuración estructural criterios paisajísticos y amables para el usuario, que consigan hacer atractiva su utilización.

El diseño de las secciones del viario general que se proponga debe realizarse de acuerdo con los objetivos de recuperar el concepto tradicional de “avenida urbana” para las actuaciones relativas al viario principal, estableciendo reservas dentro del mismo para la implantación de sistemas de transporte colectivo, mejorando las condiciones de los desplazamientos en bicicleta en el interior de la urbanización, favoreciendo los desplazamientos peatonales e incorporando arbolado y jardinería en todas las secciones, mejorando la calidad ambiental con carácter general en todos los desplazamientos y considerando la percepción del paisaje urbano como elemento fundamental en el diseño de las nuevas secciones.

Agentes, asignaciones y prioridades.

La manera clásica de agrupar los operadores es en razón a su naturaleza, es decir serán públicos o privados. Los operadores públicos corresponden a la administración central, autonómica y local, en función de su ámbito competencial y bajo la modalidad jurídica de carácter público. Serán operadores privados aquellos que resulten titulares de aprovechamientos lucrativos, estos pueden aparecer bajo varias modalidades, tales como empresas mixtas, entre otras.

Ante la falta de otros instrumentos y la ausencia de concreción de los distintos compromisos sectoriales con la planificación urbana, la asignación se realiza en concordancia con la competencia, y entre otros casos fruto de la coordinación habida en el proceso, o de cualquier otro antecedente. Y teniendo en cuenta lo siguiente:

a. Que las competencias municipales en materia de inversiones de infraestructuras y equipamientos urbanísticos acostumbran a no tener carácter exclusivo y pueden ser compartidas con otras Administraciones. Tales son los casos de determinados equipamientos públicos en que los ayuntamientos aportan el suelo y otras administraciones asumen los costes de la construcción de los edificios e instalaciones.

b. Al Gobierno autonómico y la Administración General del Estado le corresponde realizar una buena parte de las intervenciones en elementos estructuradores de competencia supramunicipal. Tales son los casos de las inversiones en la integración urbana de las infraestructuras, la gestión y ampliación de las redes de transportes de movilidad sostenible, la construcción de equipamientos educativos y sanitarios, etc.

c. La participación de las Administraciones públicas no municipales muchas veces se realiza vía subvenciones para determinadas inversiones municipales de carácter supramunicipal como pueden ser determinados equipamientos deportivos, culturales y asistenciales, así como en obras de protección ambiental, aunque el Ayuntamiento sea a veces el principal inversor, debido a que en teoría su población puede resultar la beneficiaria más inmediata.

d. Las inversiones públicas en adquisiciones de suelo para la dotación de nuevos espacios públicos, debido a su interés general inmediato, en general, se deben asignar al Ayuntamiento. En cualquier caso, la mayor parte se obtienen gratuitamente mediante cesiones (incluidas o adscritas) en actuaciones de transformación.

e. Las actuaciones urbanísticas privadas en suelo urbano y en actuaciones de nueva urbanización de nuevos viales y nuevas zonas verdes y espacios libres que benefician directamente a los beneficiarios de las parcelas resultantes, se deben asignar totalmente a los inversores privados, tal como establece la legislación vigente.

No puede identificarse el agente privado con el titular de los terrenos, en la medida que la obligación de la ejecución de las actuaciones de urbanización se ligan no a la propiedad del suelo sino al sujeto que finalmente vaya a contar con la responsabilidad de su ejecución, y es que los deberes urbanísticos ya no son deberes de la propiedad del suelo sino deberes vinculados a las actuaciones de transformación urbanística, siendo en el procedimiento de ejecución urbanística o delimitación de la actuación de urbanización cuando se determine finalmente el responsable de la actuación, y el momento adecuado para exigir la acreditación de su capacidad financiera.

La acreditación concreta de la viabilidad de las actuaciones propuestas se deriva por el nuevo régimen legal, a la Memoria de Viabilidad Económica del instrumento que establezca la ordenación detallada, como luego se verá.

De otra parte, para cada uno de los elementos objeto de valoración en el EEF del documento completo del POU deben adoptarse unos criterios justificativos de aplicación de costes en función del alcance de cada intervención.

Así, por ejemplo, para la cuantificación económica de los costes de urbanización de los espacios libres interiores a las actuaciones urbanizadoras se deben calcular por metro cuadrado de superficie de espacios libres y, en función de las calidades y el mobiliario urbano empleado. Así, para los costes de urbanización de los espacios libres, se deben de tomar preferentemente como referencia los empleados por el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María en las últimas obras recepcionadas. Así, por ejemplo, el EEF del documento completo del instrumento de ordenación detallada podrá distinguir varias tipologías de espacios libres, en función de su superficie y calidades empleadas, por ejemplo:

- Tipología EL-I, se trata de espacios libres de superficies pequeñas, a los que se les puede aplicar un coste de urbanización medio teórico, incluidos costes de ejecución material y costes indirectos, cuyo módulo asciende aproximadamente a 55 euros/m2

- Tipología EL-2, se trata de espacios libres de superficies medias, con calidades medias, a los que se les puede aplicar un coste de urbanización medio, incluidos costes de ejecución material y costes indirectos, cuyo módulo ascienda aproximadamente a 45 euros/m2

- Tipología EL-3, se trata de espacios libres de superficies grandes, y calidades medias, a los que se les puede aplicar un coste de ejecución medio, incluidos costes de ejecución material y costes indirectos, cuyo módulo ascienda aproximadamente a 40 euros/m2

Una metodología similar deberá aplicarse en el documento completo del EEF al resto de elementos: nuevos viarios o renovación de estos; ejecución de equipamientos, de infraestructuras relacionadas con el ciclo del agua, etc.

Debe tenerse presente, que la obra urbanizadora vinculada a proveniente de las obligaciones urbanísticas de los aprovechamientos que se materializan, tales como los servicios urbanos, los espacios libres, las infraestructuras de conexiones, los grandes equipamientos y las necesidades de equipamientos de proximidad, son determinantes en la configuración del producto final, la ciudad acabada.

Por esta razón, como causa principal, y con la intención de orientar este hábito en una práctica más homologable **debe contemplarse en el estudio económico-financiero del instrumento de ordenación detallada de la actuación de transformación que los elementos que intervienen en la construcción de la ciudad, efectivamente se acaben y puedan disfrutarse desde el mismo momento que las viviendas se habitan y que las actividades económicas inician su funcionamiento.**

Se deben evaluar las inversiones precisas en la imagen final del "modelo" que se proponga, y por ello se deben considerar todos los elementos que resultan imprescindibles para conseguir esa imagen final de "ciudad acabada". Por tanto, **se han de considerar todas las inversiones, no sólo las que encuentran viabilidad en los recursos públicos que constituyen el esquema básico del modelo, sino también se consideran aquellas asignadas a los recursos privados.**

14.2. EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA EN EL NUEVO PLANEAMIENTO.

El artículo 22 apartado 4 del RDL 7/2015 (Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana) establece:

> *"4. 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."*

El concepto de sostenibilidad económica a que se refiere el legislador estatal en el 22.4 del TRLSRU **no debe confundirse con el de viabilidad económica, más ligado al sentido y finalidad del estudio económico-financiero, sino que va relacionado con dos aspectos distintos como son, por un lado, la justificación de la suficiencia del suelo productivo previsto y, por otro, el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las haciendas de las administraciones**

públicas intervinientes y receptoras de las nuevas infraestructuras y responsables de los servicios resultantes.

Además, la perspectiva temporal del análisis de sostenibilidad económica de la actuación es superior a la considerada en el estudio económico-financiero, por cuanto no se limita a justificar la idoneidad de la actuación en términos de real y viable ejecución, sino que ha de considerar el coste público del mantenimiento y conservación de los nuevos ámbitos resultantes en función de los ingresos que la puesta en carga de la actuación vaya a generar para las arcas de la administración de que se trate. Es decir, el estudio económico-financiero preverá el coste de ejecución de la actuación y las fuentes de financiación de esta, entre las que se han de incluir los ingresos que se generen por la puesta en el mercado del producto inmobiliario resultante, con lo que la viabilidad económica quedará justificada en un momento temporal determinado.

Sin embargo, el análisis de sostenibilidad económica no se ha de limitar a un momento o período temporal limitado, sino que ha de justificar la sostenibilidad de la actuación para las arcas públicas desde el momento de su puesta en carga y en tanto siga generando responsabilidad para la Administración competente respecto de las nuevas infraestructuras y servicios necesarios.

Debe tenerse en cuenta, a título de ejemplo, que el contenido del estudio económico-financiero es el que hay que considerar para, en la fase de ejecución del planeamiento, determinar las garantías a prestar sobre el importe de los costes de urbanización y de las ofertas de adquisición y compensación. Y ello por cuanto en el estudio económico se determinará el importe estimado de los costes de urbanización necesarios, mientras que en el informe de sostenibilidad económica el cálculo de costes ha de ir concretado a los de carácter público referidos al mantenimiento y conservación de las nuevas infraestructuras y servicios.

La legislación urbanística de aplicación determina la necesidad de que los instrumentos de planeamiento urbanístico incorporen entre su contenido el informe de sostenibilidad económica, pero limitando dicha procedencia en función del alcance y la naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento sobre previsiones de programación y gestión. La salvedad resulta de todo punto imprescindible, a pesar de que no se contiene en el Texto Refundido de la Ley de Suelo, por cuanto el sistema de planeamiento en nuestra Comunidad engloba diferentes tipos de instrumentos y, éstos a su vez, de distinto contenido.

Ha de advertirse que el RGLISTA únicamente exige la Memoria o Informe de Sostenibilidad Económica (ISE) para los instrumentos que establecen la ordenación urbanística detallada.

En concreto, el apartado 3 del artículo 85 del RGLISTA (contenido documental de los instrumentos de ordenación urbanística) establece lo siguiente:

> *3. Al objeto de justificar su sostenibilidad y viabilidad económica, conforme a lo establecido respectivamente en los artículos 22.4 y 22.5 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y en el artículo 4.2.f) de la Ley, los instrumentos de ordenación urbanística detallada de las actuaciones de transformación urbanística incluirán:*
>
> *a) Una memoria de sostenibilidad económica con el siguiente contenido:*
>
> *1º. El impacto de las actuaciones urbanizadoras en las haciendas públicas afectadas mediante un análisis comparado entre los costes ocasionados por la implantación y el mantenimiento de los suelos dotacionales públicos, las infraestructuras y servicios técnicos necesarios o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes con relación a los*

ingresos públicos derivados de la ejecución urbanizadora y edificatoria que las actuaciones proporcionan.

2º. La suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

En consecuencia, siendo el POU un instrumento de ordenación detallada debe contar con el oportuno Informe de Sostenibilidad Económica (ISE) para las actuaciones de transformación urbanística que delimite, ordene y programe.

14.2.1.El impacto de las actuaciones previstas en las haciendas públicas.

Un segundo aspecto para considerar en el informe de sostenibilidad económica de los instrumentos de planeamiento urbanístico tiene por objeto 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.

Para la redacción del Informe de Sostenibilidad Económica el documento completo del POU y en los instrumentos de ordenación detallada **se recomienda adoptar los criterios recogidos en la Guía Metodológica para la Redacción de Informes de Sostenibilidad Económica** (ISE) publicado por el Ministerio de Fomento en el año 2012.

- ESTIMACIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA DE IMPLANTACIÓN DE LOS NUEVOS ELEMENTOS CONFIGURADORES DEL MODELO E INCREMENTO PATRIMONIAL

  En este apartado se deben analizar y detallar las actuaciones con cargo a la Administración Local.

  En relación con los costes de implantación, estos deben coincidir con el cálculo y evaluación que se han incorporado en el estudio económico financiero y que se han asignado a la Administración Local.

  Esta es la **estimación del coste o inversión municipal para conformar el nuevo la propuesta adoptada por el POU y que deben desarrollar, en su caso, el resto de los instrumentos de ordenación detallada que se propongan.**

  De otra parte, en el ISE de los instrumentos de ordenación detallada deberá tenerse presente (en el capítulo de ingresos) el incremento patrimonial que se generará en la hacienda local como consecuencia de la recepción de las parcelas lucrativas libres de carga donde se materializa el aprovechamiento urbanístico correspondiente a la Administración Local en concepto de la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la actividad pública en las actuaciones de transformación.

- ESTIMACIÓN DE LOS GASTOS QUE VA A SUPONER PARA LA ADMINISTRACIÓN LOCAL EL MANTENIMIENTO DE LOS NUEVOS SERVICIOS IMPLANTADOS.

  La metodología por emplear debe evaluar el impacto económico que sobre la Hacienda Pública Municipal provoca el mantenimiento de los espacios libres, equipamientos, infraestructuras que el Ayuntamiento recibe como consecuencia del desarrollo de las actuaciones de transformación previstas por el POU y otros instrumentos que establezcan la ordenación detallada de actuaciones de transformación.

Desde el momento de implantación y puesta en función de las nuevas actuaciones de transformación y ejecución de nuevos sistemas y ampliación de los existentes, respecto a la sostenibilidad para las arcas públicas, se debe tener presente los gastos vinculados a los siguientes conceptos (incluyendo el factor de su dimensión temporal):

- **Conservación infraestructuras viarias:**
- **Conservación de infraestructuras de abastecimiento.**
- **Conservación de la red de saneamiento y depuración.**
- **Infraestructura de suministro eléctrico.**
- **Consumo y conservación del alumbrado público.**
- **Conservación y mantenimiento de zonas verdes públicas y mobiliario urbano**
- **Funcionamiento del servicio de transportes público.**

En resumen, los gastos de gestión y mantenimiento del nuevo modelo de desarrollo urbano que se han de considerar por el documento completo del Plan para la elaboración del Informe de Sostenibilidad se corresponden con:

- Los gastos corrientes en bienes y servicios, que comprenden el mantenimiento y conservación de las zonas verdes, los viarios y redes de servicios infraestructurales (saneamiento, abastecimiento, depuración, alumbrado, transporte público), es decir, gastos en bienes corrientes y servicios, así como los gastos indirectos que el aumento de población derivada de las actuaciones de transformación urbanísticas previstas.

- Los gastos de personal correspondientes a los gastos corrientes vinculados a los servicios públicos urbanos que deberá prever el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María como consecuencia del incremento de la población procedente del desarrollo de las actuaciones de transformación propuestas por los instrumentos de ordenación detallada.

Los costes se determinarán aplicando los presupuestos de gastos de mantenimiento y funcionamiento actuales. Serán, por tanto, estimaciones directas, válidas en materia de contabilidad de la hacienda pública local, y el "Balance Fiscal Municipal" se realizará en unidades monetaria reales del año en el que se realice el Informe.

Para la determinación de los ingresos se debe proceder al cálculo de los ingresos municipales, realizando las oportunas estimaciones de las bases imponibles de los impuestos y aplicando a las mismas los tipos de gravamen de acuerdo con las Ordenanzas Fiscales vigentes del Ayuntamiento, y considerando, en su caso, las exenciones y bonificaciones que existieran. En consecuencia, la estimación de los ingresos partirá de la misma presión fiscal (cuota tributaria) derivada de las ordenanzas que se encuentren vigentes para cada hecho imponible en los momentos de redacción del Informe de Sostenibilidad Económica.

El documento completo del POU debe partir del último Presupuesto municipal liquidado, salvo que corresponda a un ejercicio con una coyunturalidad muy marcada como lo fue el año 2020 por la crisis económica vinculada a la crisis sanitaria del COVID-2019. El estudio del ISE debe realizarse con la previsión de que el periodo programado del instrumento de planeamiento se desarrollará en un contexto de ejercicio normalizado.

- ESTIMACIÓN DE LOS INGRESOS PARA LA HACIENDA MUNICIPAL.

  La ejecución de las actuaciones de transformación urbanísticas previstas en el documento completo del POU generarán los siguientes ingresos corrientes:

  a. Los procedentes de los tributos relacionados con la actividad inmobiliaria:

     - Impuesto directo sobre Bienes Inmuebles (IBI)
     - Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras. (ICIO)
     - Impuesto de Incremento del Valor de los terrenos (IIVTNU)

     El cálculo de estos ingresos teóricos se realizará en base a una estimación de producción de "nueva ciudad construida" prevista por POU en cuanto a edificaciones, solares y parcelas residenciales y de otros usos.

  b. Los no vinculados a la actividad inmobiliaria, cuya cuantía se estimará en base a la población prevista.

     - Impuesto de circulación de vehículos de tracción mecánica (IVTM)
     - El impuesto de actividades económicas
     - Tasas de vados de vehículos
     - Tasas de basuras
     - Tasas de abastecimiento de agua
     - Tasas de alcantarillado
     - Tasas de depuración.

- ANÁLISIS DE RESULTADOS.

  Obtenidas las cifras correspondientes a la nueva ordenación prevista en el documento completo del POU, en relación a los ingresos y gastos; se determinará la sostenibilidad o no de la propuesta, así como, el cumplimiento de las condiciones legalmente exigibles, de conformidad con la normativa vigente, referidas a la capacidad de financiar los servicios obligatorios, al equilibrio y la estabilidad presupuestaria, entre otras.

  Se justificará el equilibrio presupuestario entre ingresos y gastos, en base a la ecuación básica del Balance fiscal Municipal, que es equivalente al ahorro bruto, conforme a la siguiente expresión:

  BALANCE FISCAL = AHORRO BRUTO = INGRESOS CORRIENTES - GASTOS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS.

  En resumen, el ahorro bruto es la diferencia entre los ingresos y los gastos corrientes. Establece con carácter general, la capacidad de financiación (si esta es positiva) que un municipio puede destinar a inversiones reales, de reposición y de la nueva ciudad, sin tener que recurrir a fuentes de financiación externa.

  El resultado obtenido en este apartado es sin lugar a duda, el de mayor relevancia a efectos de examinar la evolución económica estimada en el municipio durante el periodo previsto para la implantación del nuevo modelo.

  Y, por último, el documento completo deberá analizará la actividad presupuestaria, entendida como situación de equilibrio o superávit computados en término de financiación.

14.3. LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICAS: RECOMENDACIONES PARA LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA.

La formulación de la Memoria de Viabilidad Económica (en adelante **MVE)** comporta una transcendental innovación legislativa introducida en el artículo 22.5 del nuevo Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por RDL 7/2015, de 30 de octubre (en adelante TRLSRU/15). Una interpretación consecuente de los artículos del TRLSRU relativos a la MVE permite concluir que **la MVE es exigible a las actuaciones de transformación urbanísticas que tienen por objeto reformar o renovar la urbanización existente en un ámbito de suelo urbanizado (artículo 7.1. a.2. de la TRLSRU/15)**; igualmente es exigible a las actuaciones edificatorias de sustitución o rehabilitación de las edificaciones existentes.

Por su parte, el apartado 3 del artículo 85 del RGLISTA (contenido documental de los instrumentos de ordenación urbanística) establece lo siguiente:

"3. Al objeto de justificar su sostenibilidad y viabilidad económica, conforme a lo establecido respectivamente en los artículos 22.4 y 22.5 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y en el artículo 4.2.f) de la Ley, ***los instrumentos de ordenación urbanística detallada de las actuaciones de transformación urbanística incluirán****:*

b) Una memoria de viabilidad económica con el siguiente contenido

1º. Un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar. La memoria analizará, en concreto, las modificaciones sobre incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

2º. Las determinaciones económicas básicas relativas a los valores de repercusión de cada uso urbanístico propuesto, la estimación del importe de la inversión, incluyendo, tanto las ayudas públicas, directas e indirectas, como las indemnizaciones correspondientes, así como la identificación del sujeto o sujetos responsables del deber de costear las redes públicas.

3º. El análisis de la inversión que pueda atraer la actuación y la justificación de que la misma es capaz de generar ingresos suficientes para financiar la mayor parte del coste de la transformación física propuesta, garantizando el menor impacto posible en el patrimonio personal de los particulares, medido, en cualquier caso, dentro de los límites del deber legal de conservación. El análisis referido en el párrafo anterior hará constar, en su caso, la posible participación de empresas de rehabilitación o prestadoras de servicios energéticos, de abastecimiento de agua, o de telecomunicaciones, cuando asuman el compromiso de integrarse en la gestión, mediante la financiación de parte de ésta, o de la red de infraestructuras que les competa, así como

la financiación de la operación por medio de ahorros amortizables en el tiempo.

4º. El horizonte temporal que, en su caso, sea preciso para garantizar la amortización de las inversiones y la financiación de la operación.

5º. La evaluación de la capacidad pública necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la Administración, así como su impacto en las correspondientes Haciendas Públicas."

Dado el análisis específico y concreto que exige el RGLISTA para la MVE, esta no puede abordarse desde el POU, salvo los casos concretos en los que el propio POU incorpore una delimitación y ordenación de ATUs, en que es preciso que se acompañe un "análisis previo de viabilidad económica en relación con las bases de ordenación y ejecución que se proponen"

Por tanto, la Memoria de Viabilidad Económica es exigible exclusivamente a los instrumentos que establezcan la ordenación detallada de las actuaciones de transformación, ya sean actuaciones de reforma interior o de mejora. Por esa razón, corresponderá al documento completo del POU elaborar la MVE de aquellas actuaciones de transformación urbanística se delimiten, ordenen detalladamente y se programen directamente por el mismo.

La Memoria de Viabilidad Económica se realiza en términos de rentabilidad para los propietarios incluidos en el ámbito de actuación, debiendo incluir los elementos que en el mismo artículo se definen, conforme al artículo 22.5 del TRLSRU/15 y el apartado 3.b) del artículo 85 del RGLISTA

14.3.1. Recomendaciones sobre la metodología a emplear para la elaboración de mve por instrumentos de ordenación detallada de las actuaciones de transformación urbanística.

1ª. Identificación de los ingresos de una actuación de transformación urbanística.

Los ingresos, vendrán determinados por la identificación de los valores medios de venta, en unas condiciones normales de mercado, de cada uno de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias establecidos por el nuevo Plan (viviendas libres, oficinas, comercios etc.), o el precio establecido administrativamente para el caso de las viviendas sometidas a algún régimen de protección.

Una vez definidos los valores de venta correspondiente a cada uso presente en la actuación (Vv, en euros), para determinar los ingresos generados por la actuación derivados del valor en venta de las edificaciones en ellas integradas, se procederá a sumar los productos correspondientes a cada uno de los Vv por las superficies edificables atribuidas a cada uso, (en m2t), de acuerdo a la siguiente expresión:

Vv (€) = ΣVv(€/m2t) x Si (m2t)

Posteriormente, se establecerán **los valores en venta medios, así como los de repercusión del suelo**, en unas condiciones de mercado con tendencia a la recuperación, para cada uno de los usos y tipologías edificatorias consideradas

2ª.
Identificación de los costes de las actuaciones de transformación urbanísticas.

Así, en el suelo urbanizado, preparado para construir, se ha de tener en cuenta, al menos, todos los costes que a continuación se relacionan:

a. **Costes de ejecución de obras de urbanización**

Los costes de urbanización incluirán, de una parte, los costes de urbanización imputables en concepto de participación de la actuación en la financiación de sistemas generales exteriores y, de otra, los costes de urbanización interiores propiamente dichos.

Para la determinación de los Presupuestos de Ejecución Material (PEM)y poder obtener posteriormente el Precio de Ejecución de Contrata (PEC), de los siguientes elementos (viarios y espacios libres) ; se han tomado como referencia los costes recogidos en la "Información sobre la Estadísticas de los costes medios de ejecución material de los distintos tipos de obras", realizado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz para el 2025.

Costes de Urbanización Exteriores.

Para las actuaciones de transformación urbanística del suelo urbano, el POU_PSM podrá establecer, en su caso, una cuota para financiar las conexiones exteriores de las actuaciones con las redes generales. Esta cuota no incluye los conceptos impositivos que se correspondan y que deberá satisfacer en el momento de aprobación del proyecto redistributivo.

Costes de Urbanización Interiores.

Estos costes suponen la urbanización de los viarios y los espacios libres propuestos en la ordenación detallada de cada una de las actuaciones.

b. **Costes de ejecución de las Obras de Edificación.**

Este valor puede determinarse aplicando a la superficie total construida el precio por metro cuadrado que resultaría si tuviese que construirse actualmente. El valor de los costes de la construcción incluirá el coste de ejecución material (PEM) más los gastos necesarios para la construcción y el beneficio industrial de contratista (PEC). En concreto:

Presupuesto de Ejecución Material (PEM).

Para la determinación de los Presupuestos de Ejecución Material de cada uno de los usos y tipologías contemplados en cada una de las actuaciones objeto de la presente valoración; se han tomado como referencia, igualmente, los recogidos en la "Información sobre la Estadísticas de los costes medios de ejecución material de los distintos tipos de obras", realizado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Cádiz para el 2025. En dicho documento se establecen los precios unitarios de ejecución material por metro cuadrado construido en función del uso y tipo de obra, por consiguiente, no comprende beneficio industrial, ni gastos generales.

Presupuesto Contrata (PC).

Así pues, una vez obtenidos el coste de ejecución material para cada uno de los usos y tipologías previstas, se le aplica un incremento que asciende al 19% en concepto de beneficio industrial y gastos generales. Con lo cual se estará en disposición de conocer el valor de la construcción.

Posteriormente se definirá los costes de construcción unitarios medios, por cada uno de los usos y tipologías edificatorias, empleadas en el presente MVE, distinguiendo, por una parte, el PEM (presupuesto de ejecución material) y el PC (presupuesto de contrata).

c. **Costes indirectos propios de la actuación.**

Comprende los gastos indirectos propios de la promoción, referidos tanto al suelo como a la edificación, entre los que se encuentran: gastos técnicos y jurídicos (honorarios técnicos, tasas), gastos financieros, gastos notariales y de registro, indemnizaciones, primas de seguro, así como, los gastos de comercialización y administración de la promoción.

d. **Beneficio Empresarial del promotor.**

Engloba los beneficios obtenidos por el promotor por la gestión que realiza en el desarrollo y ejecución de la actuación. En la presente memoria se ha empleado un porcentaje de beneficio teórico medio del 20% de las ventas, próximo a los que se obtienen, en una promoción inmobiliaria en unas condiciones de mercado estables y con tendencia a la recuperación.

3ª.
Sobre la determinación del valor residual del suelo urbanizado.

Una vez cuantificados los costes derivados de la actuación de transformación urbanística y conocido el valor en venta de los productos finales resultantes, e incluso los beneficios que se obtienen de su promoción, se podrá considerar si realmente es viable la actuación propuesta, como consecuencia de la obtención de unos valores suelo máximo para los cuales las actuaciones de transformación urbanísticas resulten rentables en la coyuntura económica actual.

En consecuencia, se procederá a determinar los valores de suelo para la situación de origen, así como, para las propuestas por el POU_PSM, de cada uno de los ámbitos de actuación que se pretende renovar.

4ª.
Sobre el análisis de la inversión y suficiencia de ingresos.

Análisis de la Inversión.

La Identificación del **Umbral mínimo de Viabilidad** (**UmV**) derivada de la modificación de un ámbito urbanizado (suelo urbano) al que a través de la definición de una nueva actuación de transformación urbanística (propuesta en el POU) se le incrementa el aprovechamiento atribuido a la situación originaria por el planeamiento de referencia (Planeamiento Vigente), y ello con la finalidad lógica de mejor rentabilidad.

En este sentido, parece justo y adecuado estimar como **valor del suelo** determinante del Umbral mínimo de Viabilidad (**UmV**) que le correspondería a la propiedad afectada como Beneficio o Retribución derivada del desarrollo de la Actuación Urbanística. Dicho valor se

establece como la suma del Valor Residual del Suelo derivado de la situación del urbanizado de origen (**Vso**) que se altera, es decir, el originario presuntamente no viable que incentiva la promoción de la nueva actuación de Transformación Urbanística, incrementado en un diferencial equivalente al Beneficio de la Promoción correspondiente a la situación final propuesta (la que se pretende ejecutar); en base a la siguiente expresión:

UmV= VSo+(TLR+PR)*Gastos

TLR: Tasa Libre de Riesgo.

PR: Prima de Riesgo: 8%según RD 1492/2011, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.

En síntesis, se analizará si las actuaciones urbanísticas, superan el umbral mínimo de rentabilidad, lo que posibilitará la generación de un excedente de valor suficiente y razonable, que tras compensar a la propiedad con el valor de la aportación voluntaria de sus terrenos a la actuación (o en otra forma, sea su compensación en la reparcelación voluntaria, su adquisición por compra o mediante la indemnización por expropiación, caso de que no se adhiera al sistema de actuación y solicite dicha expropiación) permita la obtención de un beneficio en la promoción.

La suficiencia de los ingresos.

Como resulta normal de cualquier actividad económica destinada a la producción de un determinado bien, la viabilidad económica de una actuación deberá cumplir la regla general básica que caracteriza cualquier actividad productiva en una economía de mercado, es decir, ***"los ingresos derivados de la venta del producto resulten ser superiores a los costes de producción"*.**

Pues bien, en el caso de las actuaciones objeto de la memoria de viabilidad, **los ingresos**, vendrán determinados por las ventas de los productos finales resultantes, en unas condiciones normales de mercado.

Así mismo será preciso detallar los **ingresos teóricos** obtenidos, en unas condiciones de mercado estables con tendencia a la recuperación, para cada uno de los usos y tipologías edificatorias propuesta por el nuevo Plan en las actuaciones de transformación urbanísticas como consecuencia fundamentalmente de sus ventas.

Llegados a este punto se estaría en disposición de comprobar el cumplimiento de la siguiente regla en cada uno de las actuaciones (INGRESOS>COSTES), a fin de comprobar que en cada una de las actuaciones de transformación los ingresos teóricos superan a los costes o gastos de producción y, por consiguiente, la financiación de los costes quedaría garantizada.

5ª.
Sobre el horizonte temporal que en su caso sea posible garantizar la amortización de las inversiones y la financiación de la operación.

El concepto de amortización de la inversión hace referencia a cuando el bien deja de costar dinero para dar beneficio. Así, una inversión se considera amortizada cuando ha terminado de pagarse con los beneficios que genera. En las actuaciones objeto de la memoria de viabilidad, la amortización de la inversión se producirá cuando el promotor haya conseguido que el desembolso inicial del dinero (**inversión**) le empiece a reportar ganancias (**beneficios**).

Los tres elementos más relevantes para un proceso de amortización de la inversión son;

- El importe del préstamo o deuda
- El tipo de interés
- El horizonte temporal para pagar la deuda

Como se puede comprobar los tres factores se encuentran interrelacionados, hasta tal punto que, a mayor plazo de amortización, más intereses se pagan por su deuda y, sin embargo, a mayor plazo de amortización, menor será la cuota periódica que deba asumir.

Así pues, el plazo estará determinado en gran medida por la cantidad de dinero que el promotor esté dispuesto a destinar a su deuda cada mes. También, es necesario considerar que los plazos de amortización variarán de acuerdo con el tipo de interés, es decir, las operaciones con interés fijo suelen tener plazos de amortización más cortos que las de interés de tipo variable. En todo caso, las cuotas periódicas no deben de superar un 40% de los ingresos netos del promotor (cliente), puesto que, de otra forma, el pago a la entidad prestataria puede verse comprometido.

El horizonte temporal de la amortización de la inversión

El instrumento que establezca la ordenación detallada de la actuación de transformación establecerá la programación.

El desarrollo de estas conllevará la formulación y posterior aprobación de los siguientes instrumentos de desarrollo y ejecución (estudio de detalle, proyecto de reparcelación y proyecto de urbanización); que, siendo prudentes, su correspondiente tramitación, se estima, puede alcanzar los 18 meses. Posteriormente se iniciarán las obras de urbanización que deberán estar concluidas en un plazo de 24 meses y de forma simultánea podrán iniciarse las obras de edificación que deberán estar finalizadas en un plazo de 24 meses a contar desde la conclusión de las obras de urbanización.

En consecuencia, se necesitarían, al menos, tres años y medio desde la entrada en vigor del Plan que ordene detalladamente, para que las obras de urbanización estén acabadas y recepcionadas por la administración local y dos años desde la finalización de las obras de urbanización para que la edificación esté terminada. En definitiva, para que las viviendas pudieran empezar a ser habitadas se necesitaran al menos seis años.

Es preciso señalar que las entidades financieras suelen conceder un periodo de carencia al promotor durante la construcción, periodo que suele oscilar entre los dos y los tres años, para comenzar con la amortización del principal, una vez se finaliza la obra y se inicia la fase de venta, en escritura pública, de las viviendas, locales y garajes. Durante ese periodo de carencia, el promotor comienza la comercialización de las distintas fincas registrales, pactando reservas, entregas de cantidades a cuenta, y pagos aplazados, con los futuros compradores. Se presupone que en la anualidad 6, en unas condiciones normales de comercialización, deben de estar comprometidas, al menos el 60% de la promoción. Para que, tras la subrogación de los adquirientes al préstamo del promotor, este vaya recuperando de forma progresiva la mayor parte de la inversión.

En estas condiciones teóricas el horizonte temporal para la amortización de la deuda contraída por el promotor con la entidad financiera se fija en 10 años, periodo suficiente para que todos los adquirientes se hayan subrogado al préstamo del promotor

6ª.
Sobre la financiación de la operación.

El producto de financiación que mejor se adapta a las necesidades de una promoción inmobiliaria es el préstamo al promotor. Con este producto las entidades de crédito financian la construcción de viviendas, oficinas, locales, garajes.

Se trata de un préstamo de garantía hipotecaria en el que el comprador de una vivienda se puede subrogar al préstamo del promotor, adquiriendo la deuda que este contrajo con el banco para la construcción de la vivienda; es decir, en el caso de un bloque de viviendas, el comprador se subroga solamente al importe concreto de hipoteca que afecta a la vivienda que adquiere.

7ª.
Sobre la financiación del suelo

En cuanto a la financiación, que en su caso, necesiten los promotores para la adquisición del suelo, es preciso destacar que el Banco de España no quiere que se repitan los excesos de la burbuja inmobiliaria en la que hemos estado inmersos. Por ello, va a poner coto al crédito para el ladrillo, prohibiendo a la banca financiar más del 50% del valor del suelo. En consecuencia, los promotores tendrán que contar con recursos propios que les permita adquirir, al menos, la mitad del valor del suelo que pretender promover.

8ª.
Sobre la financiación de la edificación

Las entidades financieras también establecen un importe máximo de un préstamo promotor tomando como referencia el valor de tasación del proyecto de edificación, en hipótesis de “terminado”. Generalmente, las entidades financieras vienen financiando hasta un 70%-80% del valor de tasación del proyecto una vez finalizada la obra. Este porcentaje traducido a vivienda supone un 80%, mientras que en locales, oficinas y plazas de garaje un 70% respectivamente. De ahí que los adquirientes tengan que ir entregando periódicamente cantidades a cuenta, a fin de que en el momento de formalizar la escritura sólo les quede por pagar o, en su caso, financiar el 80% del valor de la vivienda.

AO. 15/

EL PRECEPTIVO INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA ACTIVIDAD DE EJECUCIÓN URBANÍSTICA. AVANCE DE PROPUESTA PARA SU ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

La Disposición Adicional Segunda de la Ley para el Impulso de la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) establece que el informe de seguimiento de la actividad de ejecución urbanística, elaborado conforme a lo dispuesto en el artículo 22.6 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, deberá formularse con una periodicidad cuatrienal.

Desde este Plan se propone que dicho informe se configure como una herramienta tanto técnica como estratégica, destinada a garantizar un seguimiento efectivo del planeamiento urbanístico.

Su finalidad principal debe ser la de constituir un mecanismo periódico y sistemático que permita evaluar, con rigor técnico y transparencia, el grado de avance en la ejecución del POU, su impacto sobre el entorno urbano, su nivel de sostenibilidad y su contribución al cumplimiento de los objetivos estratégicos definidos por el propio plan.

El informe debe ofrecer una visión integral y multidimensional de la gestión urbanística local, convirtiéndose en una guía para la mejora continua del planeamiento y en un instrumento de apoyo a la toma de decisiones en todos los niveles de la administración municipal.

Se propone que la estructura del informe responda a una lógica funcional orientada al análisis del proceso urbanístico en torno a tres ejes fundamentales:

- La ejecución formal del plan.
- La sostenibilidad del modelo urbano adoptado.
- Los resultados observables en el territorio.

Para ello, debe aplicarse una metodología basada en indicadores específicos, cuantificables y verificables, que permitan generar conocimiento a partir de datos objetivos y faciliten la identificación de avances, estancamientos o desviaciones respecto a las metas del POU.

La selección de estos indicadores debe realizarse en función de su relevancia, la disponibilidad de información, su coherencia con las políticas públicas sectoriales y su capacidad para representar de forma sintética y comparable los procesos urbanos a lo largo del tiempo.

Los indicadores, a los efectos del POU, se agrupan en tres bloques principales:

1. **Indicadores de seguimiento**: orientados a medir el estado de ejecución operativa del POU. Incluyen variables como el porcentaje de suelo urbanizado respecto al total planificado,

el número de licencias de edificación concedidas según tipología de uso, la proporción de vivienda protegida sobre el total autorizado, la superficie de sistemas generales efectivamente ejecutada y el número de actuaciones de transformación urbanística en desarrollo o finalizadas.

Estos datos permiten valorar el ritmo y la calidad del desarrollo urbano, así como identificar áreas de oportunidad o de retraso en la implementación de los instrumentos urbanísticos previstos.

2. **Indicadores de sostenibilidad del modelo urbano**: este bloque analiza tanto las dimensiones ambientales como sociales y económicas del modelo urbano. Entre las variables a considerar se encuentran la densidad bruta de población (habitantes por hectárea urbana), el porcentaje de superficie impermeabilizada en el ámbito municipal, el porcentaje de la población con acceso a espacios verdes a menos de 300 metros de su residencia, la proporción de desplazamientos realizados a pie o en bicicleta respecto al total, las emisiones de CO_2 per cápita asociadas al consumo energético residencial, la tasa de reciclaje de residuos sólidos urbanos y el porcentaje de viviendas vacías en relación con el parque edificado.

   Estos indicadores deben ofrecer una imagen clara sobre la eficiencia en el uso del suelo, el grado de compactación del tejido urbano, la equidad en el acceso a servicios y espacios públicos, el comportamiento energético de la ciudad y el nivel de circularidad en la gestión de recursos, en coherencia con los objetivos de sostenibilidad urbana establecidos a nivel regional, estatal y europeo.



3. **Indicadores de resultados territoriales**: se centran en los efectos generados por la aplicación del POU. Se analizarán variables como la evolución del precio medio del suelo y de la vivienda, el grado de mezcla funcional en los nuevos desarrollos (residencial, comercial, terciario, dotacional), la creación de empleo vinculado a nuevas actividades económicas asociadas al desarrollo urbanístico, los cambios en la estructura modal del transporte urbano (reparto modal entre transporte público, privado y modos no motorizados), el nivel de satisfacción ciudadana respecto al entorno urbano —evaluado mediante encuestas o consultas—, y el grado de cumplimiento de los objetivos estratégicos y operativos del POU.

   Este conjunto de indicadores permite evaluar no solo la eficacia técnica del planeamiento, sino también su impacto real sobre la calidad de vida, la cohesión territorial, la funcionalidad del espacio urbano y la percepción ciudadana.

La información que alimenta estos indicadores debe provenir de fuentes fiables, actualizadas y fácilmente auditables, tales como registros municipales de licencias y obras, estadísticas del padrón y del catastro, bases de datos territoriales, encuestas de movilidad, inventarios de emisiones, datos de la Agencia Andaluza de la Energía, encuestas ciudadanas promovidas por la administración, servicios de información geográfica (SIG), y publicaciones del IECA, entre otras.

Siempre que sea posible, los datos deberán compararse con valores de referencia anteriores, generando series temporales que permitan detectar tendencias y anticipar escenarios futuros. Asimismo, los indicadores deberán permitir desagregaciones espaciales (por barrio, distrito o zona urbanística) y sociales (por edad, género o nivel socioeconómico), si la disponibilidad de los datos lo permite, a fin de mejorar la capacidad diagnóstica del informe.



Desde el punto de vista formal, el informe debe redactarse con un lenguaje claro y preciso, basado en un razonamiento técnico riguroso y una estructura lógica. Aunque debe ser comprensible para personas no expertas, su contenido debe conservar la profundidad analítica necesaria para su uso por equipos técnicos, responsables políticos y agentes sectoriales en la toma de decisiones. Se recomienda un uso intensivo de mapas temáticos, gráficos de evolución, infografías comparativas, tablas resumen y otros recursos visuales que faciliten la interpretación de los datos y permitan captar de forma rápida la magnitud de los fenómenos analizados.

El documento debe incorporar, además, una reflexión interpretativa que vincule los datos obtenidos con el modelo urbano promovido por el POU, identificando sus aciertos, limitaciones, contradicciones o potencialidades aún no desarrolladas.

A partir de esta reflexión deberán plantearse propuestas concretas para corregir desviaciones, mejorar la gestión urbanística, introducir nuevas estrategias de intervención o actualizar el enfoque del POU conforme a los cambios normativos, sociales o climáticos. Estas propuestas deben ser operativas, priorizadas y vinculadas a horizontes temporales realistas, y deben poder incorporarse en futuros ciclos evaluativos.

Finalmente, el informe debe cerrarse con un conjunto de anexos técnicos que incluyan las fichas completas de todos los indicadores utilizados, especificando su definición, fórmula de cálculo, unidad de medida, fuente de datos, frecuencia de actualización, nivel de desagregación y observaciones metodológicas. También deben incorporarse los mapas utilizados, resultados completos de encuestas o consultas públicas, tablas de datos desagregados, referencias normativas y bibliográficas empleadas, y un glosario de términos técnicos.

Este modelo de informe debe concebirse como una herramienta de planificación evaluativa en continua evolución, flexible y adaptada a las características específicas del municipio, pero con capacidad para establecer una base común de referencia que facilite la comparación entre territorios, la coordinación entre escalas de planificación y la mejora progresiva del sistema urbano andaluz en su conjunto.

Evidentemente, el PGOM debe prever igualmente un Informe Seguimiento, en cuyo caso, la lógica reclama que se integre en uno solo conjunto con el análisis del POU. Así, el Informe de Seguimiento unitario tendrá por objeto la actividad de ejecución urbanística general del municipio, abarcando tanto el análisis de ejecución de las previsiones de la ordenación general (establecidas por el PGOM) como de las de ordenación detallada establecidas por el POU para el suelo urbano.





Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO Y CIUDAD SLP

T10

22 de abril de 2026