



Plan de Ordenación Urbana (POU)

El Puerto de Santa María

Fase I

BORRADOR DEL PLAN: AVANCE POU.

Informe de Participación Ciudadana



Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El
Puerto Santa María

TERRITORIO  CIUDAD SLP
TIC

31599208Z
MANUEL ANGEL
GONZALEZ (R:
U19973361)
2026.04.22
10:58:38 +02'00'

TERRITORIO  CIUDAD SLP
TIC

ÍNDICE

PC.1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1. FINALIDAD DE LA MEMORIA.....	5
1.2. MARCO NORMATIVO Y POLÍTICO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	5
1.3. RAZONES PARA AMPLIAR LOS MECANISMOS BÁSICOS DE PARTICIPACIÓN.....	6
PC.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA	7
2.1. OBJETIVOS GENERALES	7
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS VINCULADOS AL AVANCE DEL POU.....	7
2.3. PRINCIPIOS METODOLÓGICOS DEL PROCESO PARTICIPATIVO	8
2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE LOS MECANISMOS BÁSICOS DE PARTICIPACIÓN.....	8
PC.3. APROBACIÓN DEL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL PROCESO	11
3.1. ACUERDO MUNICIPAL DE APROBACIÓN DEL MÉTODO	11
3.2. CONTENIDO DEL MÉTODO APROBADO	11
3.3. CALENDARIO APROXIMADO DEL PROCESO	13
3.4. COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y CANALES DE SEGUIMIENTO.....	13
PC.4. HERRAMIENTAS HABILITADAS PARA LA PARTICIPACIÓN	15
4.1. PLATAFORMA WEB DE PARTICIPACIÓN “PLANIFICA EL PUERTO”	15
4.1.1. Objetivos de la plataforma	15
4.1.2. Estructura general de la web	15
4.2. PRESENTACIÓN PÚBLICA Y APERTURA OFICIAL DE LA WEB	17
4.3. EL CUESTIONARIO CIUDADANO Y EL BUZÓN DE APORTACIONES	17
4.3.1. Cuestionario online.....	17
4.3.2. Buzón digital de aportaciones	18
4.4. COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN A TRAVÉS DE LA WEB Y MEDIOS MUNICIPALES.....	19
PC.5. PARTICIPACIÓN CIUDADANA A TRAVÉS DE LA WEB Y EL BUZÓN DE APORTACIONES.....	21
5.1. FUNCIONAMIENTO DEL CUESTIONARIO Y DEL BUZÓN DIGITAL	21
5.1.1. El cuestionario ciudadano.....	21
5.1.2. El buzón de aportaciones.....	22
5.2. NÚMERO TOTAL DE APORTACIONES RECIBIDAS	23
5.3. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES	23
5.4. INTERPRETACIÓN DEL PERFIL DE PARTICIPACIÓN	24
5.5. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO: SÍNTESIS GENERAL	25
PC.6. PARTICIPACIÓN PRESENCIAL: JORNADAS SECTORIALES Y TEMÁTICAS	27
6.1. INTRODUCCIÓN: ENFOQUE, CONTENIDOS Y ESTRUCTURA TEMÁTICA.....	27
6.3. MEMORIA DE LAS MESAS SECTORIALES.....	28
PC.7. CITAS COMPLEMENTARIAS	43
PC.A. ANEXO DE RESULTADOS CUANTITATIVOS DEL CUESTIONARIO	45



INTRODUCCIÓN

La elaboración del Avance del Plan de Ordenación Urbanística (POU) de El Puerto de Santa María se concibe como una oportunidad estratégica para actualizar el modelo territorial y urbano del municipio, adecuarlo a los nuevos desafíos sociales, ambientales y económicos, y reforzar la transparencia y la implicación ciudadana en la toma de decisiones públicas. En este contexto, la participación ciudadana adquiere un papel central dentro del proceso de planeamiento, no solo como un requisito administrativo, sino como un elemento imprescindible para garantizar la calidad técnica del documento, su legitimidad social y su viabilidad a largo plazo.

El presente documento recoge de manera sistemática el conjunto de actuaciones desarrolladas para promover la participación durante la fase previa de elaboración del Avance del POU. Su finalidad es doble: por un lado, **documentar y poner en valor** el proceso participativo llevado a cabo; por otro, **sintetizar y analizar** las aportaciones recibidas, con el objetivo de que sean incorporadas, consideradas o contrastadas en la redacción técnica del planeamiento.

1.1. FINALIDAD DE LA MEMORIA

La memoria de participación ciudadana tiene como finalidad principal ofrecer un relato transparente del proceso, describiendo los instrumentos habilitados, los contenidos difundidos, el perfil de las personas participantes y los resultados obtenidos a través de los distintos canales de consulta. Asimismo, pretende facilitar la comprensión de las decisiones técnicas adoptadas durante la fase de Avance, mostrando cómo se han integrado las inquietudes, prioridades y propuestas procedentes del tejido social, vecinal, económico y profesional del municipio.

La memoria constituye, por tanto, un documento de referencia tanto para la ciudadanía como para los responsables técnicos y políticos, contribuyendo a consolidar un modelo de gobernanza más abierto, accesible y orientado al diálogo.

1.2. MARCO NORMATIVO Y POLÍTICO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El proceso se desarrolla en coherencia con el marco normativo que regula la participación ciudadana en materia de planificación urbanística, especialmente en lo relativo a la difusión de documentos, el derecho a formular sugerencias y alegaciones y la obligación de garantizar la accesibilidad a la información urbanística. No obstante, la participación entendida únicamente como periodo de exposición pública resulta insuficiente para abordar la complejidad del planeamiento contemporáneo, marcado por retos como el cambio climático, la movilidad sostenible, la regeneración urbana, la conservación del patrimonio y la cohesión territorial.

Por este motivo, el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María ha apostado por un modelo de participación ampliada, integrando herramientas digitales, sesiones presenciales y mecanismos de consulta abiertos que permiten escuchar de forma más representativa y estructurada la diversidad de voces presentes en el municipio.

1.3. RAZONES PARA AMPLIAR LOS MECANISMOS BÁSICOS DE PARTICIPACIÓN

Aunque los procedimientos urbanísticos establecen canales formales de participación — principalmente la exposición pública del documento para la presentación de alegaciones—, en la práctica estos mecanismos tienden a activar solo a colectivos muy concretos, reduciendo la capacidad del proceso para recoger visiones plurales, a menudo complementarias. La experiencia acumulada en otros municipios muestra que la ciudadanía demanda participar desde etapas iniciales, cuando el planeamiento aún está abierto a definir problemas, objetivos y líneas estratégicas.

La ampliación del proceso participativo responde a tres necesidades fundamentales:

- **Facilitar la comprensión del planeamiento** mediante instrumentos didácticos y accesibles que permitan a la ciudadanía interpretar las propuestas y formular aportaciones informadas.
- **Garantizar la representación territorial y social**, incorporando perfiles diversos que no suelen participar en fases formales, como jóvenes, familias con cargas, personas mayores o residentes en zonas periféricas.
- **Mejorar la calidad técnica del Avance**, integrando visiones cotidianas y conocimiento local que complementan la mirada técnico-profesional, especialmente en materias como accesibilidad, movilidad peatonal, percepción de seguridad, mantenimiento urbano o estado del parque de viviendas.

Con ello se persigue un planeamiento más realista, sensato y alineado con las experiencias de quienes viven, trabajan o disfrutan la ciudad.

Perfecto. Aquí tienes el **Punto 2. Criterios y objetivos de la participación ciudadana**, redactado para integrarse de forma coherente en la Memoria del Avance del POU. Mantengo un tono técnico, claro y fundamentado.



CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana en la elaboración del Avance del POU se articula como un proceso estratégico para construir una visión compartida del futuro urbano de El Puerto de Santa María. No se limita a cumplir los requisitos legales mínimos, sino que adopta una dimensión proactiva, integrando herramientas diseñadas para escuchar, interpretar y tomar en consideración las necesidades, preocupaciones y aspiraciones de la población.

Este enfoque se sustenta en un conjunto de **criterios metodológicos** y **objetivos operativos** que orientan las acciones participativas y aseguran su coherencia con el proceso de planeamiento.

2.1. OBJETIVOS GENERALES

La participación ciudadana se plantea con los siguientes objetivos generales:

- **Mejorar la calidad del planeamiento**, incorporando el conocimiento cotidiano de quienes viven, trabajan o usan la ciudad.
- **Fomentar la transparencia y la confianza pública**, garantizando el acceso claro y comprensible a la información urbanística.
- **Detectar de forma temprana problemas y prioridades**, especialmente relacionados con la movilidad, el espacio público, la vivienda, el paisaje, el patrimonio y la sostenibilidad ambiental.
- **Impulsar la corresponsabilidad ciudadana** en el diseño del modelo urbano, promoviendo un diálogo abierto entre administración, agentes sociales y ciudadanía.
- **Asegurar un proceso inclusivo**, que llegue a sectores habitualmente menos presentes en los canales formales de participación.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS VINCULADOS AL AVANCE DEL POU

A partir del marco anterior, se definieron objetivos específicos adaptados al contenido y alcance de la fase de Avance:

1. Identificar percepciones ciudadanas sobre el estado actual del municipio:

Movilidad peatonal, seguridad, mantenimiento, equipamientos, paisaje, patrimonio, vivienda y adaptación climática.

2. **Contrastar diagnósticos técnicos con experiencias reales del territorio**, especialmente en zonas con problemáticas persistentes (accesibilidad, mantenimiento, degradación del parque residencial, movilidad en barrios periurbanos, etc.).
3. **Recoger propuestas y prioridades para orientar las alternativas del Avance**, permitiendo que la ciudadanía reconozca sus inquietudes en las futuras opciones estratégicas del plan.
4. **Detectar desigualdades territoriales**, visibilizando barrios, entornos naturales o conjuntos patrimoniales que requieren atención prioritaria.
5. **Evaluar la percepción sobre la gestión urbana**, en aspectos como limpieza, alumbrado, arbolado, movilidad sostenible o reciclaje, para alinearla con las políticas que el planeamiento debe considerar.

2.3. PRINCIPIOS METODOLÓGICOS DEL PROCESO PARTICIPATIVO

Para asegurar la calidad y la coherencia del proceso, la participación se ha basado en los siguientes principios:

- **Accesibilidad:** Información clara, lenguaje comprensible, materiales visuales y uso de herramientas digitales sencillas.
- **Inclusividad:** Búsqueda activa de diversidad social, territorial y generacional en los canales de participación.
- **Transparencia:** Publicación abierta de la documentación, calendario, noticias y resultados.
- **Pluralidad de canales:** Combinación de herramientas digitales (web, cuestionarios) y presenciales (mesas sectoriales, sesiones informativas).
- **Rigor técnico:** Sistematización de datos, análisis responsable de aportaciones y trazabilidad entre lo aportado y lo incorporado al plan.
- **Retorno social:** Compromiso de devolver a la ciudadanía un resumen claro de lo aportado y de cómo se considerará en la fase de redacción.

2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE LOS MECANISMOS BÁSICOS DE PARTICIPACIÓN

Aunque la normativa urbanística contempla la exposición pública como principal mecanismo de participación, esta fórmula resulta limitada para captar visiones amplias y diversas. Por ello se definió un método de participación reforzado, que amplía los requisitos básicos y mejora la representatividad social del proceso.

Las razones para esta ampliación son:

a) **Complejidad del planeamiento contemporáneo**

El POU aborda retos que exigen escuchar a múltiples perfiles: movilidad sostenible, regeneración urbana, cambio climático, vivienda asequible, gestión del litoral, paisaje, economía local y digitalización.

La exposición pública, por sí sola, no permite recoger estas visiones de manera equilibrada.

b) Necesidad de conocer la experiencia cotidiana

La ciudadanía aporta información detallada sobre su día a día en los barrios: puntos inseguros, aceras deterioradas, problemas de movilidad, falta de equipamientos, degradación del parque residencial o carencias ambientales.

Este conocimiento es clave para construir diagnósticos realistas.

c) Representatividad territorial y social

Los procesos formales atraen fundamentalmente a perfiles muy concretos (asociaciones, propietarios, profesionales), mientras que familias, jóvenes, personas mayores o habitantes de zonas periféricas suelen quedar infrarepresentados.

Ampliar los canales permite equilibrar esta participación.

d) Generación de confianza pública

La transparencia y la escucha activa fortalecen la credibilidad del proceso urbanístico y facilitan la aceptación social del nuevo modelo de ciudad.

e) Mejora de la calidad técnica del Avance

Las aportaciones ciudadanas ayudan a identificar prioridades y a orientar alternativas, con especial valor en temas como el paisaje, el patrimonio, la movilidad peatonal o la sostenibilidad ambiental.



ADA

Chari García

OSORIO
Asesoría Laboral, Fiscal y Contable



PC.3/

APROBACIÓN DEL MÉTODO DE PARTICIPACIÓN Y PLANIFICACIÓN DEL PROCESO

Con el fin de garantizar un proceso de participación estructurado, transparente y alineado con los objetivos del Avance del POU, el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María aprobó formalmente un **método para la participación ciudadana**, acompañado de un **calendario orientativo**. Este acuerdo constituye el marco operativo que regula las acciones, herramientas y tiempos del proceso, proporcionando seguridad jurídica y claridad organizativa tanto para la ciudadanía como para los equipos técnicos implicados.

3.1. ACUERDO MUNICIPAL DE APROBACIÓN DEL MÉTODO

El Ayuntamiento aprobó un método específico de participación que define el alcance del proceso y sus objetivos, los canales habilitados, tanto digitales como presenciales; los mecanismos de difusión y comunicación pública y las fases en las que se estructuraría la participación durante la redacción del Avance. Además, se establecieron criterios para integrar las aportaciones recibidas en el trabajo técnico.

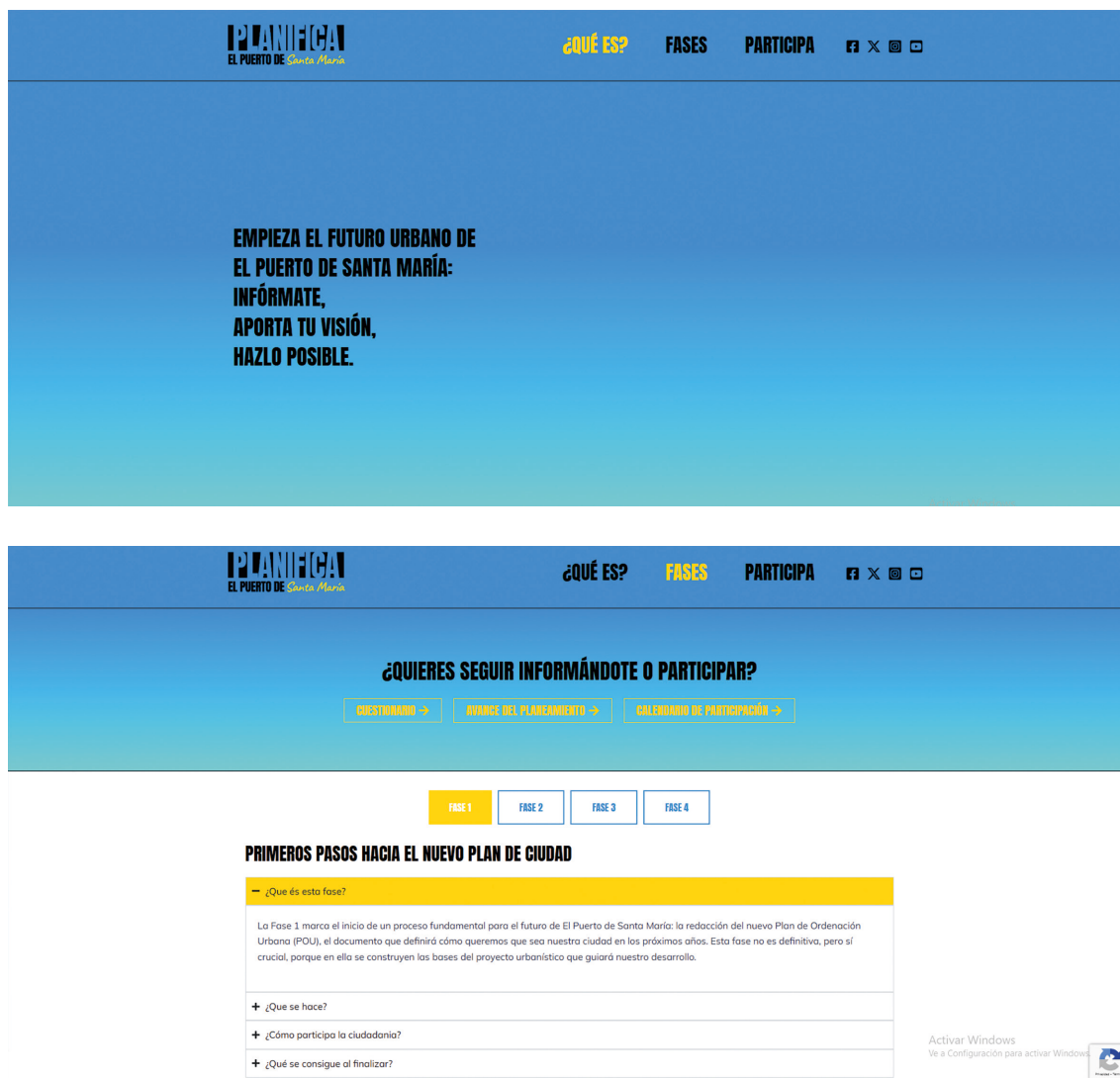
Este acuerdo responde a la voluntad política de ampliar la participación más allá de los requisitos legales mínimos, estableciendo una hoja de ruta clara que garantiza continuidad, coherencia y transparencia en todas las actividades programadas.

3.2. CONTENIDO DEL MÉTODO APROBADO

El método aprobado incorpora una combinación de herramientas y fases diseñadas para asegurar que la información fluye bidireccionalmente entre ciudadanía y administración. Sus elementos centrales son los siguientes:

a) Herramientas previstas

- **Plataforma web de participación**, como punto centralizador del proceso.
- **Cuestionarios y buzón digital** para recoger aportaciones directas.
- **Sesiones informativas y mesas sectoriales**, dirigidas a colectivos, agentes económicos y sociedad civil.
- **Materiales divulgativos**, orientados a facilitar la comprensión del planeamiento.
- **Sistemas de retorno**, para informar de resultados y avances.



<https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

b) Fases del proceso participativo

1. **Activación y difusión inicial**, con presentación pública del proceso y habilitación de la web.
2. **Fase abierta de consulta ciudadana**, mediante cuestionario y buzón de aportaciones.
3. **Mesas sectoriales y sesiones presenciales**, centradas en temas prioritarios del Avance.
4. **Síntesis y análisis**, integrando información cuantitativa y cualitativa.
5. **Retorno público**, presentando los resultados y su vinculación con el Avance.

c) Públicos y agentes clave

El método contempla la participación equilibrada de:

- Vecinos y residentes de todas las zonas de la ciudad.

- Asociaciones vecinales y colectivos sociales.
- Representantes del tejido económico y comercial.
- Sectores profesionales vinculados al urbanismo (arquitectura, ingeniería, patrimonio, medio ambiente).
- Agentes juveniles, culturales y educativos.
- Entidades ambientales y asociaciones de movilidad.

El objetivo es asegurar que el modelo urbano resultante refleje realidades diversas y visiones complementarias.

3.3. CALENDARIO APROXIMADO DEL PROCESO

El método aprobado incluye un calendario orientativo que estructuró el desarrollo de las actividades participativas asociadas a la fase de Avance. Este calendario se articuló en cuatro grandes hitos:

1. **Presentación y apertura de la plataforma web:** Evento público de lanzamiento y difusión inicial del proceso, con publicación de documentación básica y habilitación del buzón.
2. **Periodo de participación digital:** Recogida de aportaciones a través del cuestionario y del buzón entre mediados y finales de octubre de 2025.
3. **Convocatoria de las primeras jornadas sectoriales:** Publicación oficial del anuncio de las mesas de debate y sesiones presenciales, orientadas a recoger aportaciones especializadas y contrastar diagnósticos.
4. **Procesamiento de resultados y cierre de la fase participativa del Avance:** Análisis estadístico y cualitativo de todas las aportaciones, y preparación del informe de síntesis para su incorporación al Avance del POU.

Este calendario permitió una secuencia clara y coordinada de actuaciones, equilibrando la participación digital con los espacios presenciales de diálogo.

3.4. COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y CANALES DE SEGUIMIENTO

El proceso contó con:

- **Un equipo técnico municipal**, responsable de la organización del proceso y del seguimiento del método aprobado.
- **Un equipo especializado de apoyo**, encargado del diseño metodológico, la sistematización de datos y la elaboración del presente documento.
- **Canales de comunicación continua**, a través de la web del plan, notas de prensa, redes municipales y los eventos presenciales.

Asimismo, la plataforma web funcionó como espacio de referencia donde la ciudadanía podía acceder en todo momento a: Calendarios actualizados, información técnica divulgativa y documentos del plan y sus avances.



© 2025 Google

© 2025 Google



PC.4/

HERRAMIENTAS HABILITADAS PARA LA PARTICIPACIÓN

El proceso participativo diseñado para la fase de Avance del POU se apoyó en un conjunto de herramientas accesibles, complementarias y orientadas tanto a la consulta ciudadana abierta como a la participación estructurada de agentes clave. La combinación de soportes digitales y presenciales permitió ampliar la base social del proceso y facilitar la comprensión del planeamiento desde sus fases iniciales.

4.1. PLATAFORMA WEB DE PARTICIPACIÓN “PLANIFICA EL PUERTO”

La herramienta central del proceso fue la creación y puesta en marcha de la plataforma web de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>, destinada a centralizar toda la información relativa al PGOM y al POU y a habilitar mecanismos accesibles de consulta.

4.1.1. Objetivos de la plataforma

La web se diseñó con los siguientes propósitos:

- **Asegurar la transparencia**, ofreciendo información clara y actualizada sobre el estado del proceso.
- **Facilitar el acceso a documentación técnica**, especialmente en la fase de Avance.
- **Habilitar canales de participación directa**, como el buzón de sugerencias o el cuestionario online.
- **Centralizar noticias, materiales y convocatorias**, garantizando un seguimiento continuo y fiable.
- **Colocar a la ciudadanía en el centro del proceso**, utilizando un lenguaje comprensible y evitando barreras técnicas o burocráticas.

4.1.2. Estructura general de la web

La web se organizó de forma intuitiva y clara, con una estructura diseñada para garantizar que cualquier persona, independientemente de su formación técnica, pudiera acceder sin dificultad a los contenidos.

Los principales apartados fueron:

- **Inicio:** Presentación del proceso, objetivos generales del planeamiento y acceso rápido a herramientas de participación.

- **El proceso del plan:** Información sobre qué es el PGOM/POU, qué etapas lo componen, qué se entiende por Avance y cómo participa la ciudadanía.
- **Documentación:** Espacio para descargar documentos oficiales del proceso, materiales explicativos y fichas de diagnóstico.
- **Participa:** Sección que incluye el **cuestionario ciudadano**, el **buzón de aportaciones** y las convocatorias de jornadas y mesas sectoriales.
- **Actualidad / Noticias:** Publicación de novedades, anuncios de eventos, resumen de actividades y contenidos divulgativos.
- **Agenda:** Calendario con las fechas clave del proceso participativo y del Avance del POU.

Esta estructura permitió que la plataforma funcionara tanto como repositorio documental como canal activo de participación.

PLANIFICA EL PUERTO DE SANTA MARÍA

¿QUÉ ES? FASES PARTICIPA

¿QUIERES SEGUIR INFORMÁNDOTE O PARTICIPAR?

CUESTIONARIO AVANCE DEL PLANEAMIENTO CALENDARIO DE PARTICIPACIÓN

FASE 1 FASE 2 FASE 3 FASE 4

PRIMEROS PASOS HACIA EL NUEVO PLAN DE CIUDAD

— ¿Qué es esta fase?

La Fase 1 marca el inicio de un proceso fundamental para el futuro de El Puerto de Santa María: la redacción del nuevo Plan de Ordenación Urbana (POU), el documento que definirá cómo queremos que sea nuestra ciudad en los próximos años. Esta fase no es definitiva, pero sí crucial, porque en ella se construyen las bases del proyecto urbanístico que guiará nuestro desarrollo.

¿POR QUÉ AHORA?

El Puerto de Santa María afronta un momento clave para replantear su modelo de ciudad. El plan actual, basado en un PGOU de 1992, ha quedado superado tras décadas de crecimiento y transformación, y **no responde a las necesidades sociales, ambientales ni normativas actuales**.

Una sentencia judicial anuló el PGOU de 2012, obligando a volver al plan de 1992, que carece de evaluación ambiental estratégica y no se ajusta a los requisitos de la nueva legislación. Por ello, el Ayuntamiento ha iniciado la redacción de dos nuevos documentos: el **PGOM**, que define el modelo general de ciudad, y el **POU**, que regula en detalle el suelo urbano. El objetivo es contar con un planeamiento actualizado, inclusivo y sostenible.

¿QUÉ ES LA LISTA?

La Ley 7/2021, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), en vigor desde diciembre de 2021, ha reformado el urbanismo andaluz, modernizando los instrumentos y procedimientos de planificación. Establece nuevos criterios, reduce la complejidad de los trámites y adapta el modelo territorial a los retos actuales.

¿Qué implica en El Puerto de Santa María?

- El planeamiento se divide en dos documentos: **PGOM** (modelo general) y **POU** (detalles urbanos), en lugar del anterior PGOU único.
- Desde el inicio se exige una **evaluación ambiental estratégica** y la inclusión de criterios como sostenibilidad, salud urbana, igualdad de género, participación y adaptación climática.
- La tramitación es más ágil: tras obtener la Declaración Ambiental Estratégica, el Ayuntamiento dispone de **15 meses** para aprobar el plan, o caducará.
- El suelo se reclasifica en solo dos clases: **urbano** y **rustico**, lo que obliga a redefinir límites y condiciones del suelo urbano de forma precisa.

¿QUÉ IMPLICA ESTO PARA LA CIUDADANÍA?

La revisión del planeamiento no es solo un asunto técnico o administrativo. Se trata de repensar colectivamente el futuro urbano de El Puerto de Santa María:

- ¿Cómo queremos que crezca la ciudad?
- ¿Qué zonas debemos proteger?
- ¿Dónde ubicar nuevos equipamientos, espacios públicos o viviendas?
- ¿Cómo mejorar la movilidad, la eficiencia energética o la calidad del espacio urbano?

El proceso de redacción incluye un programa específico de participación ciudadana, que permitirá que vecinos, colectivos, profesionales y sectores económicos puedan aportar su visión y sus propuestas en todas las fases del plan.

Ayuntamiento de El Puerto de Santa María

TERRITORIO CIUDAD

Política de privacidad Aviso Legal Accesibilidad

Activar Windows

Plataforma WEB de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

4.2. PRESENTACIÓN PÚBLICA Y APERTURA OFICIAL DE LA WEB

La web se presentó públicamente en un evento municipal específico, anunciado a través de la página institucional del Ayuntamiento. El acto tuvo dos funciones principales:

- **Dar inicio formal al proceso participativo**, explicando su alcance y relevancia dentro del Avance del POU.
- **Mostrar a la ciudadanía cómo utilizar la plataforma**, detallando sus apartados y las posibilidades de participación online.

Durante la presentación se expusieron los objetivos del planeamiento, la metodología participativa aprobada, las herramientas disponibles (cuestionario, buzón, sesiones presenciales), el calendario previsto y la importancia del diagnóstico ciudadano para orientar el Avance.

La apertura pública de la web marcó el inicio de la fase activa de participación digital.

QUERIDOS PORTUENSES,

Es un honor daros la bienvenida a este espacio de participación ciudadana, creado para que todos podamos acompañar y aportar en la revisión del planeamiento urbanístico de nuestra ciudad. Como sabéis, ya contamos con la aprobación del Avance del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), y ahora retomamos esos trabajos junto con los del Avance del Plan de Ordenación Urbana (POU), centrados en consolidar la ciudad que todos compartimos y vivimos cada día.

Este momento marca el inicio de una etapa decisiva: diseñar entre todos el futuro de El Puerto de Santa María. Aspiramos a una ciudad más ordenada, sostenible y dinámica; una ciudad con oportunidades para crecer, pero siempre respetuosa con su identidad histórica y con su valioso entorno natural.

Los Avances son solo el primer paso de un camino que requiere reflexión, diálogo y participación activa. Por eso, ponemos a vuestra disposición esta web: una herramienta abierta, transparente y cercana, donde encontraréis la información actualizada, los documentos clave y un canal directo para trasladar vuestras ideas, propuestas e inquietudes.

La revisión del planeamiento no es un mero trámite administrativo. Es una oportunidad histórica para repensar juntos nuestra Gran Ciudad y adaptarla a los desafíos sociales, económicos y ambientales de nuestro tiempo. Desde el Ayuntamiento os invitamos a ser protagonistas de este proceso. Con vuestra implicación y compromiso, lograremos el consenso necesario para dotar a El Puerto de Santa María de un marco urbanístico moderno, equilibrado y justo, a la altura de las necesidades y expectativas de todos sus vecinos.

Recibid un afectuoso saludo, con toda nuestra ilusión y compromiso.

Germán Beardo, Alcalde
Danuxia Enciso, Delegada de Ordenación, Planificación Urbana y Centro Histórico



4.3. EL CUESTIONARIO CIUDADANO Y EL BUZÓN DE APORTACIONES

Como parte de la estrategia digital, se habilitaron dos herramientas fundamentales:

4.3.1. Cuestionario online

El cuestionario estuvo disponible entre el 14 de octubre y el 19 de noviembre de 2025 y permitió recoger: valoraciones sobre accesibilidad, movilidad, seguridad y mantenimiento, opiniones sobre servicios urbanos, equipamientos y estado del parque de viviendas, percepciones sobre patrimonio, paisaje y entorno natural, sensibilidad climática y propuestas para la sostenibilidad, y señalización de puntos conflictivos o prioritarios.

El formato combinó preguntas cerradas y abiertas, lo que permitió obtener información cuantitativa y cualitativa de gran riqueza.

The image shows three sequential screenshots of a web-based survey form titled "Planificación Urbana y Calidad de Vida en El Puerto de Santa María".

- First Screenshot:** The introductory page. It explains the purpose of the survey (to collect information on accessibility, living conditions, etc.) and provides a link to "Iniciar sesión en Google" to save progress. It also includes a "Borrar formulario" (Delete form) link and a "Google Formularios" logo.
- Second Screenshot:** The "Identificación de la persona participante" (Participant identification) section. It asks for "Sexo" (Gender) with radio buttons for "Hombre" (Male), "Mujer" (Female), and "Otro" (Other). It also asks for "Edad" (Age) with a text input field. Below this, it asks for "Personas a cargo" (Persons in charge) with another text input field.
- Third Screenshot:** The "Tipo de vínculo con El Puerto de Santa María" (Type of link with El Puerto de Santa María) section. It offers four checkbox options: "Vecinal residente habitual" (Neighborhood resident), "Visitante frecuente" (Frequent visitor), "Propietario de vivienda o local" (Owner of housing or premises), and "No propietario" (Not owner). Below this, it asks for the "Zona de residencia o uso más frecuente de la ciudad" (Zone of residence or most frequent use of the city) with several checkbox options: "Centro histórico" (Historic center), "Valdelagrana", "Crevillet - La Puntilla", "El Juncal - La Florida", "Costa Oeste", "Cantarranas - Camino Viejo de Rota", and "Otro" (Other).

Cuestionario online de la plataforma WEB de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

4.3.2. Buzón digital de aportaciones

El buzón permitió enviar: comentarios libres, propuestas específicas (la mayoría sobre ordenación pormenorizada o relativas al PGOM), observaciones sobre zonas concretas y reivindicaciones sociales o territoriales.

Se trató de una herramienta muy accesible, utilizada por personas que querían ampliar información o enviar reflexiones más amplias que no encajaban en el cuestionario.

The image shows the "PARTICIPA" (Participate) section of the digital platform. At the top, there is a navigation bar with the logo "PLANIFICA EL PUERTO DE Santa María", the text "¿QUÉ ES?", "FASES", "PARTICIPA", and social media icons for Facebook, Twitter, Instagram, and YouTube. Below the navigation bar, the word "PARTICIPA" is prominently displayed in a large, bold, black font. Underneath, the section is titled "ENVÍA TUS APORTACIONES Y CONSULTAS" (Send your contributions and queries). It explains that users can send an email to buzon@planificaelpuertodesantamaria.es or use the following form. The form includes fields for "Tu nombre" (Your name), "Tu correo electrónico" (Your email), "Asunto" (Subject), and "Tu mensaje" (Your message). At the bottom right of the form, there is a small "Activar Windows" (Activate Windows) watermark and a "Protección de Datos" (Data Protection) icon.

Buzón digital de aportaciones de la plataforma WEB de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

4.4. COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN A TRAVÉS DE LA WEB Y MEDIOS MUNICIPALES

La plataforma web se complementó con publicaciones municipales en redes sociales, notas de prensa, con la difusión en los canales oficiales del Ayuntamiento y la promoción cruzada con asociaciones, entidades y agentes locales.

Esta estrategia contribuyó a ampliar el alcance del proceso y garantizar que ciudadanos de distintos perfiles conocieran las herramientas disponibles.







PC.5/

PARTICIPACIÓN CIUDADANA A TRAVÉS DE LA WEB Y EL BUZÓN DE APORTACIONES

La fase de participación digital constituyó uno de los pilares del proceso asociado al Avance del POU. A través de la plataforma web “Planifica El Puerto” se habilitaron herramientas sencillas, accesibles y abiertas para recoger las percepciones, preocupaciones y propuestas de la ciudadanía. Este sistema permitió combinar la comodidad y rapidez de los medios digitales con una capacidad real para obtener diagnósticos sociales amplios y representativos.

5.1. FUNCIONAMIENTO DEL CUESTIONARIO Y DEL BUZÓN DIGITAL

5.1.1. El cuestionario ciudadano

El cuestionario online diseño combinaba:

- Preguntas cerradas que permitieron obtener indicadores cuantitativos.
- Preguntas abiertas que recogieron percepciones cualitativas y propuestas concretas.
- Campos para señalar puntos conflictivos o zonas prioritarias del municipio.

Este formato mixto hizo posible un análisis riguroso y una lectura de tendencias clara, a la vez que permitió que la ciudadanía expresara libremente sus experiencias y propuestas.

Planificación Urbana y Calidad de Vida en El Puerto de Santa María

Formulario para recopilar información y opiniones sobre accesibilidad, vivienda, equipamientos, paisaje urbano y cambio climático en El Puerto de Santa María. Los datos se utilizarán solo para fines estadísticos y de análisis del planeamiento urbano.

[Iniciar sesión en Google](#) para guardar lo que llevas hecho. [Más información](#)

[Siguiendo](#) [Borrar formulario](#)

Planificación Urbana y Calidad de Vida en El Puerto de Santa María

[Iniciar sesión en Google](#) para guardar lo que llevas hecho. [Más información](#)

* Indica que la pregunta es obligatoria

Identificación de la persona participante

Sexo: *

☐ Hombre

☐ Mujer

☐ Otro: _____

Edad: *

Tu respuesta _____

Personas a cargo: *

Tu respuesta _____

Cuestionario online de la plataforma WEB de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

Tipo de vínculo con El Puerto de Santa María (puedes marcar varias opciones):

- ☐ Vecino/a residente habitual
- ☐ Visitante frecuente
- ☐ Propietario/a de vivienda o local
- ☐ No propietario/a

Zona de residencia o uso más frecuente de la ciudad: *

- ☐ Centro histórico
- ☐ Valdelagrana
- ☐ Crevillet - La Puntilla
- ☐ El Juncal - La Florida
- ☐ Costa Oeste
- ☐ Cantarranas - Camino Viejo de Rota
- ☐ Otro: _____

Atrás Siguiente Borrar formulario

Nunca envíes contraseñas a través de Formularios de Google.
Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google. - [Términos del Servicio](#) - [Política de Privacidad](#)
¿Parece sospechoso este formulario? [Informe](#)

Google Formularios

Cuestionario online de la plataforma WEB de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

5.1.2. El buzón de aportaciones

Paralelamente al cuestionario, la web ofreció un **buzón digital** para:

- Envío de comentarios extensos.
- Propuestas específicas de actuación.
- Reivindicaciones de barrio o cuestiones no recogidas en el cuestionario.
- Observaciones particulares derivadas de la experiencia cotidiana.

El buzón permitió que la participación fuese más flexible y que cada persona decidiera la profundidad de su aportación.

PLANIFICA EL PUERTO DE Santa María

¿QUÉ ES? FASES PARTICIPA

PARTICIPA

ENVÍA TUS APORTACIONES Y CONSULTAS

Enviando un correo a buzon@planificaelpuertodesantamaria.es o a través del siguiente formulario.

Tu nombre

Tu correo electrónico

Asunto

Tu mensaje

Activar Windows
Ve a Configuración para activar Windows

Buzón digital de aportaciones de la plataforma WEB de participación ciudadana <https://planificaelpuertodesantamaria.es/>

5.2. NÚMERO TOTAL DE APORTACIONES RECIBIDAS

El proceso participativo digital registró:

- **89 cuestionarios válidos**, con un nivel de detalle elevado.
- **Decenas de comentarios y propuestas adicionales** remitidos a través del buzón, muchos de ellos centrados en puntos conflictivos concretos y en demandas territoriales.

El volumen de aportaciones se considera **alto para una consulta online de corta duración** y refleja un interés ciudadano significativo en el proceso de planeamiento.

5.3. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES

El análisis del perfil sociodemográfico de las personas que participaron en el cuestionario permite comprender mejor el alcance social del proceso y contextualizar las aportaciones recibidas. En conjunto, la muestra puede considerarse diversa y representativa de distintos sectores de la población portuense, con una notable presencia de residentes habituales y usuarios cotidianos del espacio urbano.

En cuanto al sexo, la participación estuvo ligeramente feminizada, con un porcentaje aproximado del 55–60 % de mujeres frente a un 40–45 % de hombres. Este predominio femenino es habitual en los procesos de participación local, especialmente en aquellos vinculados a temas de entorno urbano, convivencia y servicios de proximidad.

La distribución por edad muestra un claro peso de la población adulta en etapa activa. Los grupos más representados fueron los comprendidos entre los 35 y los 64 años, con especial presencia del tramo 45–54. La participación de jóvenes menores de 25 años fue reducida, y la de mayores de 65, moderada, lo que es indicativo de la necesidad de reforzar canales más adaptados a estos colectivos en fases posteriores.

Un rasgo relevante del perfil es que la mayoría de participantes declara tener personas a cargo, ya sean hijos menores o personas mayores dependientes. Este elemento resulta significativo, pues explica la sensibilidad mostrada hacia cuestiones como la accesibilidad, la seguridad peatonal, la movilidad cotidiana o la necesidad de servicios de proximidad.

Respecto al vínculo con la ciudad, predominan claramente los vecinos y residentes habituales, seguidos por propietarios de vivienda o local. Aunque en menor número, también participaron personas que trabajan en el municipio o lo visitan con frecuencia. Este predominio de perfiles estrechamente vinculados a la vida diaria de El Puerto aporta solidez al diagnóstico social, basado en la experiencia directa del territorio.

La participación presenta además una amplia diversidad territorial, con mayor representación de habitantes del centro histórico, Costa Oeste, Valdelagrana, Crevillet–La Puntilla y Valdeazahares. La variedad de procedencias permite captar realidades diferenciadas entre áreas densas, zonas residenciales consolidadas y urbanizaciones de expansión. Aun así, será necesario continuar ampliando la participación en barrios periféricos o con menor presencia digital.

En conjunto, el perfil sociodemográfico revela una ciudadanía comprometida, conocedora de la realidad urbana y con predisposición a implicarse en las decisiones sobre el futuro del municipio. Su composición permite una lectura fiable y plural de las necesidades y prioridades detectadas en el proceso participativo.

5.4. INTERPRETACIÓN DEL PERFIL DE PARTICIPACIÓN

El conjunto de participantes representa una muestra plural y suficientemente diversa para obtener un diagnóstico útil y fiable. Destacan:

- **Alto compromiso** de personas adultas activas.
- **Fuerte presencia de usuarios cotidianos** del espacio público.
- **Buen equilibrio territorial**, con presencia relevante en áreas históricas, costeras y residenciales.
- **Implicación significativa de personas con responsabilidades familiares**, lo que orienta las prioridades detectadas.

El perfil permite interpretar los resultados con una perspectiva social realista.

Sin embargo, cabe señalar una serie de carencias de representatividad:

En primer lugar, se observa una **infrarepresentación de la población joven**, especialmente de menores de 25 años. Este grupo suele mantener patrones específicos de movilidad, ocio, acceso a la vivienda y uso del espacio público que difieren sensiblemente de los de la población adulta. Su escasa presencia limita la incorporación de demandas relacionadas con el transporte público juvenil, la falta de espacios de encuentro o las condiciones de acceso a la vivienda en alquiler, entre otros aspectos.

De forma paralela, la participación de personas **mayores de 65 años** ha sido moderada. Este colectivo es especialmente vulnerable ante deficiencias de accesibilidad, iluminación, pavimentación o disponibilidad de servicios de proximidad, por lo que su voz resulta especialmente relevante para la elaboración de un planeamiento inclusivo y orientado al envejecimiento activo. Su menor presencia digital reduce la visibilidad de necesidades vinculadas a la movilidad funcional y a la seguridad cotidiana en barrios consolidados.

También se detecta una **representación territorial desigual**. Aunque el cuestionario recoge aportaciones de diversas zonas del municipio, los barrios más presentes son el centro histórico y los entornos residenciales costeros. Sin embargo, áreas periféricas o con mayores necesidades urbanísticas —como El Tejar, Las Nieves, Malacara, Los Milagros o distintas zonas del Distrito 21— presentan menor participación. Esto implica que problemáticas específicas de estos entornos, como déficits de urbanización básica, falta de transporte público o degradación del parque residencial, pueden estar infrarepresentadas en el diagnóstico ciudadano.

Igualmente, se percibe una **escasa participación de población migrante y grupos culturalmente diversos**. Aunque el cuestionario no recoge de forma directa esta variable, la experiencia en procesos similares indica que la participación digital tiende a captar menos aportaciones de hogares con menor dominio de herramientas informáticas o con vulnerabilidad socioeconómica. Esto puede limitar la identificación de situaciones de precariedad residencial, barreras administrativas o problemáticas asociadas al acceso a servicios básicos.

Otro elemento a considerar es que el cuestionario tiende a atraer a **personas con mayor implicación cívica, mayor acceso digital o mayor disponibilidad de tiempo**, lo que genera un sesgo hacia perfiles muy concienciados con el urbanismo y el mantenimiento urbano. Aunque este perfil aporta un conocimiento valioso y profundo, su predominio puede desplazar a otros segmentos menos activos pero igualmente relevantes.

Por último, la participación de **agentes económicos y productivos** ha sido menor en comparación con la de residentes. Esto reduce la presencia de perspectivas relacionadas con el comercio local, la logística urbana, el turismo, la industria o la actividad agrícola, que son esenciales para integrar una visión económica equilibrada dentro del Avance del POU.

En conjunto, estas carencias no invalidan la calidad de los resultados obtenidos, que son sólidos, coherentes y socialmente significativos, pero sí permiten identificar líneas de mejora para las próximas fases del proceso participativo. Entre ellas se encuentran: reforzar el trabajo presencial en barrios periféricos, diseñar dinámicas específicas para jóvenes y mayores, incorporar mediación comunitaria para captar voces diversas y abrir espacios de diálogo sectorial con agentes económicos y productivos.

5.5. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO: SÍNTESIS GENERAL

El análisis del cuestionario permite identificar un conjunto de tendencias claras, agrupadas en seis bloques temáticos que reflejan las principales preocupaciones y prioridades de la ciudadanía en relación con el estado actual del municipio y su evolución futura. A continuación, se presenta una síntesis redactada de estos bloques.

1. **Accesibilidad y movilidad peatonal:** La percepción general sobre la accesibilidad urbana es claramente crítica. La mayoría de participantes considera que las aceras presentan un estado **insuficiente**, tanto por su **estrechez**, como por la presencia de **obstáculos**, pavimentos deteriorados o invasión del espacio peatonal por elementos privados y mobiliario urbano. Se señala la falta de **continuidad peatonal** entre distintos sectores de la ciudad y la inexistencia o deficiencia de **rebajes, rampas y pasos de peatones accesibles**.

Asimismo, se identifica un gran número de **puntos conflictivos** distribuidos por prácticamente todos los barrios, lo que evidencia que los problemas de movilidad peatonal no son localizados, sino de carácter estructural. Las personas participantes reclaman una mejora generalizada del espacio peatonal y una apuesta decidida por una movilidad más segura, inclusiva y sostenible.

2. **Seguridad, limpieza y mantenimiento del espacio público:** La ciudadanía transmite una valoración muy crítica sobre la **limpieza viaria**, el **mantenimiento urbano** y la **sensación de seguridad**. Las respuestas reflejan una preocupación recurrente por la acumulación de suciedad en calles y aceras, el mal estado del mobiliario urbano, las zonas verdes poco cuidadas y la presencia habitual de **contenedores desbordados** o insuficientes.

La percepción de inseguridad está íntimamente ligada a la **escasa iluminación** en determinadas zonas, al deterioro del entorno urbano y a la falta de mantenimiento en parques, plazas y recorridos peatonales. Este patrón se repite de forma consistente en barrios muy diferentes entre sí, lo que indica la existencia de un déficit generalizado de mantenimiento y renovación del espacio público.

3. **Servicios de proximidad y equipamientos urbanos:** La valoración de los servicios y equipamientos es **desigual según el barrio**, con mejores puntuaciones en áreas consolidadas y mayores carencias en zonas residenciales periféricas. La ciudadanía identifica la necesidad de reforzar determinados equipamientos, especialmente: instalaciones deportivas, espacios culturales y juveniles, parques y áreas de juego, puntos de reciclaje y servicios ambientales y farmacias, comercios de proximidad y servicios básicos en urbanizaciones alejadas.

Muchas aportaciones coinciden en la necesidad de evitar la creación de “barrios dormitorio” y de avanzar hacia un modelo urbano más equilibrado, donde cada zona disponga de servicios esenciales en un radio de proximidad.

4. **Patrimonio urbano, paisaje y entorno natural:** Las respuestas muestran una clara sensibilidad hacia la protección del **patrimonio histórico**, de los paisajes urbanos y del entorno natural. Si bien algunas zonas costeras, parques y áreas arboladas reciben valoraciones positivas, la ciudadanía manifiesta preocupación por la **degradación del casco histórico**, el deterioro de fachadas y edificios patrimoniales, así como la falta de una estrategia clara de puesta en valor del paisaje urbano.

Se mencionan como elementos especialmente valiosos las **lagunas y entornos naturales**, los **pinos urbanos y periurbanos**, el sistema de **bodegas** y los **parques y paseos**.

La percepción general es que estos recursos no están suficientemente cuidados ni integrados en un proyecto ambiental o cultural coherente.

5. **Vivienda y estado del parque residencial:** Aunque no era el núcleo central del cuestionario, la ciudadanía identifica numerosas situaciones de **degradación del parque de viviendas**, especialmente en el Centro histórico y Barrio Alto, Crevillet – La Puntilla, Los Milagros y barrios antiguos periféricos.

Las aportaciones describen problemas asociados a edificaciones envejecidas, falta de mantenimiento, abandono de viviendas y presencia de áreas donde se perciben dinámicas de vulnerabilidad residencial. En este sentido, se señala la necesidad de impulsar políticas de **regeneración urbana** y de mejora de la habitabilidad, especialmente en los entornos urbanos más consolidados.

6. **Sostenibilidad urbana y cambio climático**

Este bloque presenta uno de los consensos más amplios del cuestionario. La ciudadanía percibe de manera clara los efectos del cambio climático en la ciudad: aumento de temperaturas, episodios de calor extremo, falta de sombra, inundaciones puntuales, erosión costera y degradación de entornos ambientales.

Las personas participantes consideran que la gestión municipal de la sostenibilidad es **insuficiente**, y reclaman medidas como: incremento sustancial del **arbolado urbano** y creación de corredores verdes, diseño de calles con **más sombra y confort térmico**., sistemas de **drenaje sostenible** y mejora de depuración y saneamiento, fomento de la **movilidad sostenible** (bicicleta, transporte público, descarbonización)., la mejora de la gestión del **agua**, especialmente en zonas vulnerables y un sistema de **reciclaje más eficiente** y accesible.

La demanda de más infraestructura verde y más sombra se repite de forma muy destacada en prácticamente todas las respuestas, convirtiéndose en una de las principales prioridades ciudadanas.



PARTICIPACIÓN PRESENCIAL: JORNADAS SECTORIALES Y TEMÁTICAS

6.1. INTRODUCCIÓN: ENFOQUE, CONTENIDOS Y ESTRUCTURA TEMÁTICA

La participación presencial se configuró como el complemento necesario a los canales digitales, permitiendo profundizar en los temas estratégicos del Avance del POU mediante el debate directo con ciudadanía, colectivos y agentes locales. Para ello se organizaron **cuatro mesas sectoriales y temáticas**, diseñadas para abordar los principales ámbitos urbanos del municipio desde una perspectiva especializada pero abierta al público.

La división en cuatro bloques responde a la estructura territorial y funcional del avance del planeamiento, así como a la necesidad de diferenciar problemáticas, dinámicas y prioridades específicas:

1. **Mesa 1. La Ciudad Central: residencial, cultural y regenerada.** Orientada al análisis del centro histórico y su entorno inmediato, donde confluyen retos de habitabilidad, conservación patrimonial, movilidad, regeneración urbana y equilibrio entre usos turísticos y residenciales.
2. **Mesa 2. La Periferia Urbana: las costas y la zona norte. La ciudad turística, náutica y ambiental.** Focalizada en los ámbitos litorales y las urbanizaciones de la franja norte, caracterizados por la estacionalidad turística, la presión ambiental, la dispersión urbana y la necesidad de infraestructuras verdes y de movilidad sostenible.
3. **Mesa 3. Los asentamientos periféricos y los procesos de asimilación urbana. La ciudad residencial y cohesionada.** Destinada a explicar los criterios normativos de integración de asentamientos irregulares, su encaje en el POU y el PGOM y las condiciones para garantizar su consolidación, servicios y seguridad jurídica.
4. **Mesa 4. Estrategia Económica, Logística y Tecnológica: Ciudad Competitiva e Innovadora.** Su objetivo era abordar los retos y oportunidades vinculados a la Estrategia Económica, Logística y Tecnológica, orientada a definir un modelo de Ciudad Competitiva e Innovadora, capaz de fortalecer su tejido productivo, dinamizar su economía y posicionarse en el ámbito regional como un nodo tecnológico, empresarial y logístico.

La estructura por bloques permitió:

- Alinear el debate con la **morfología real de la ciudad** (centro, litoral, periferias, asentamientos).
- Ordenar las aportaciones según **dinámicas urbanas diferenciadas**.

- Facilitar una **participación más informada**, al centrarse cada mesa en problemáticas reconocibles para los asistentes de cada zona.
- Garantizar que el POU recoja **visiones equilibradas** del conjunto del municipio, evitando sesgos hacia un solo ámbito territorial.

6.3. MEMORIA DE LAS MESAS SECTORIALES

A continuación se presenta la memoria integrada y redactada de cada una de las sesiones celebradas.

Mesa 1. La Ciudad Central: residencial, cultural y regenerada

(10 de noviembre – Palacio Araníbar)

Contexto y objetivos

Esta primera mesa abordó los retos del centro histórico y su entorno próximo, un ámbito estratégico para el POU debido a su valor patrimonial, su peso funcional y los procesos de pérdida residencial y deterioro urbano. La sesión se orientó a contrastar el diagnóstico y el decálogo estratégico elaborados por el equipo redactor, con especial atención a vivienda, patrimonio, movilidad y equilibrio de usos.

Desarrollo de la sesión

La exposición inicial, realizada por el equipo técnico, presentó las diez dimensiones estratégicas del decálogo (ciudad estructurada, conectada, habitada, verde, equipada, inclusiva, patrimonial, resiliente y participativa).

Por un fallo técnico, la presentación prevista se puso a disposición del público a través de la web.

Durante el debate se abordaron principalmente:

- a) Alcance del POU y delimitación del suelo urbano: Varias intervenciones reclamaron mayor claridad en la delimitación del suelo urbano y su relación con el Avance del PGOM.
- b) Plan Especial del Puerto: Se cuestionó el papel del área portuaria y la conveniencia de usos terciarios frente a dotaciones públicas o aparcamientos.
- c) Plan Especial del Conjunto Histórico: Se identificaron cuestiones clave para la viabilidad del centro:
 - Falta de vivienda asequible y aparcamientos.
 - Inaplicación de medidas económicas previstas.
 - Necesidad de revisar la catalogación de bodegas y palacios.
 - Debate sobre el turismo y la vivienda turística.
 - Problemas de segregación de parcelas y criterios de intervención.
- d) Conexión con Valdelagrana: Se generó un debate técnico sobre alternativas de conexión, comparando propuestas municipales, del Plan Especial vigente y del ingeniero invitado.

- e) Información y próximos pasos: Se solicitaron detalles sobre plazos, exposición pública y mecanismos de participación futura.

Valoración y conclusiones

La mesa evidenció un alto nivel técnico en las intervenciones y una profunda preocupación por la pérdida de función residencial, la presión turística y la viabilidad del patrimonio.

Se destacó la necesidad de clarificar el alcance del POU, revisar la coherencia con los planes especiales vigentes y mejorar la comunicación en fases futuras.

Presentación de la mesa 1:



2

CIUDAD CONECTADA. Movilidad y accesibilidad

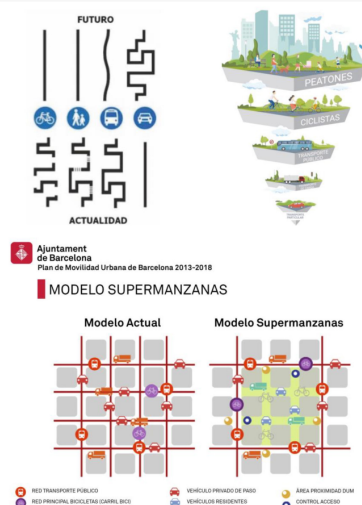


Problemas:

- Red viaria histórica mal adaptada a la movilidad actual.
- Carencia de conectividad transversal y de corredores peatonales/ciclistas.
- Déficit de transporte público eficiente y aparcamientos periféricos.
- Accesibilidad desigual entre barrios.

Líneas de Actuación:

- Crear corredores verdes multimodales (peatón-bici-transporte).
- Reforzar la intermodalidad en torno al eje ferroviario.
- Potenciar la movilidad sostenible (blanda y eléctrica).
- Implantar supermanzanas en zonas residenciales.



Memoria de la mesa 1:



MESA 1 La Ciudad Central: residencial, cultural y regenerada

Fecha: 10 de noviembre.

Lugar: Palacio Araníbar.

Participantes: 17 personas (6 mujeres y 11 hombres, en su mayoría mayores de 60 años).

Equipo técnico: expone Juan Carlos Puerto

Contexto: Sesión enmarcada en el proceso participativo del Plan de Ordenación Urbana (POU) del municipio, orientada a debatir el diagnóstico y el decálogo estratégico de la Ciudad Central, su dimensión residencial, cultural y de regeneración.



1

Desarrollo de la sesión



La sesión se inició con la exposición del decálogo estratégico de la Mesa 1, elaborado a partir del diagnóstico integral sobre el área central del municipio. La presentación, inicialmente prevista en formato proyectado, se puso a disposición del público mediante acceso web debido a un fallo técnico en el equipo de proyección.

El decálogo se estructuró en torno a diez dimensiones temáticas: Ciudad estructurada, Ciudad conectada, Ciudad activa, Ciudad habitada, Ciudad verde, Ciudad equipada, Ciudad inclusiva, Ciudad patrimonial, Ciudad resiliente y Ciudad participativa

Cada una de ellas abordó los principales problemas y líneas de actuación detectados en el centro histórico y su entorno inmediato: pérdida de población residente, obsolescencia edificatoria, déficit de vivienda asequible, desequilibrios funcionales, escasez de espacios verdes, baja resiliencia climática y fragmentación urbana.



4

Conclusión



La Mesa 1 permitió validar la pertinencia del diagnóstico presentado y detectar las principales preocupaciones del tejido ciudadano vinculado al casco histórico y el conjunto de la ciudad central.

Las intervenciones evidencian la necesidad de reforzar la comunicación sobre los alcances reales del POU, clarificar su relación con los planes especiales vigentes y mantener canales abiertos de participación en las siguientes fases del proceso.

Mesa 2. La Periferia Urbana: las costas y la zona norte

(11 de noviembre – Palacio Aranibar)

Contexto y objetivos

La segunda mesa se centró en los ámbitos litorales y norte del municipio, caracterizados por la estacionalidad, la presión turística, la dispersión urbana y la presencia de ecosistemas costeros frágiles. Se buscó contrastar el decálogo estratégico con las aportaciones ciudadanas respecto a movilidad, sostenibilidad, vivienda y economía turística.

Desarrollo de la sesión

El equipo técnico presentó las diez dimensiones estratégicas. Entre los temas destacados se subrayaron:

- La necesidad de consolidar una forma urbana más compacta.
- La dificultad de gestionar zonas de alta estacionalidad.
- Los impactos del turismo sobre la vivienda y el medio ambiente.
- La urgencia de integrar criterios de resiliencia climática.

El debate público se estructuró en seis bloques:

- a) Movilidad y transporte: Debate sobre la pasarela de Santa Catalina, convivencia peatón-bicicleta y estrategias para reducir la dependencia del vehículo privado.
- b) Participación y gobernanza: Demandas para reactivar el Consejo de Participación y recuperar la confianza ciudadana en los procesos urbanísticos.
- c) Medio ambiente y zonas verdes: Reclamación del Catálogo de Árboles Singulares, valorización de la Vía Verde y propuestas para huertos urbanos y reposición del arbolado.
- d) Vivienda y modelo urbano: Debate sobre crecimiento real necesario, peso de la segunda residencia y necesidad de parque público en alquiler.
- e) Equipamientos y calidad de vida: Carencias de servicios básicos en urbanizaciones de alta renta y necesidad de diversificar actividades deportivas y culturales.
- f) Riesgos y resiliencia: Petición de un Plan Anti-Tsunamis y actualización de infraestructuras como la depuradora.

Valoración y conclusiones

La mesa mostró un alto grado de conocimiento local y preocupación por sostenibilidad, movilidad y vivienda. Las aportaciones refuerzan la necesidad de un modelo costero compactado, bien conectado y ambientalmente consciente.

Presentación de la mesa 2:



MESA 2 La Periferia Urbana:
las costas y la zona norte. La
ciudad Turística, Náutica y
Ambiental

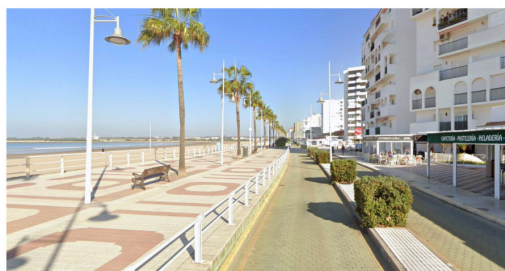
1

CIUDAD ESTRUCTURADA: Estructura urbana y morfología



Problema:

El modelo urbano actual está marcado por una **urbanización dispersa**, con una falta de jerarquización en el sistema viario, lo que dificulta la integración entre las diferentes zonas (como las áreas costeras, urbanizaciones dispersas y la zona norte). Esto genera una **alta dependencia del vehículo privado** y una **dificultad de conexión** entre las zonas residenciales y el núcleo central de la ciudad.



Líneas de actuación:

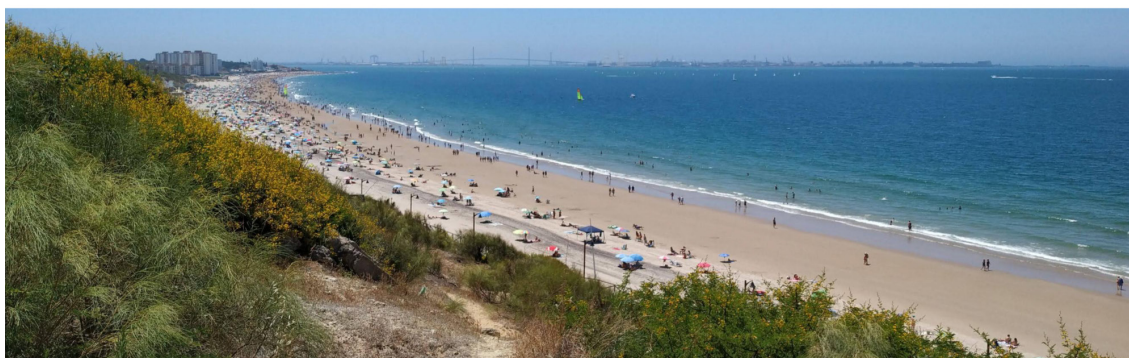
- **Fomentar una estructura urbana compacta** que promueva una integración eficiente entre las diferentes zonas residenciales y el centro urbano.
- **Redefinir centralidades locales** en zonas clave como **Valdelagrana** y **Vistahermosa** para crear puntos de encuentro y reducir la dispersión urbana.



SÍNTESIS DEL MODELO URBANO PROPUESTO:



La **estrategia** debe orientarse hacia una ciudad **compacta, inclusiva y sostenible** basada en los principios de **REHABILITAR, RECONECTAR, REEQUILIBRAR, Y REVALORIZAR**.



Memoria de la mesa 2:



MESA 2 La Periferia Urbana: las costas y la zona norte. La ciudad Turística, Náutica y Ambiental

Fecha: 11 de noviembre

Lugar: Salón Mudéjar del Palacio de Araniibar, Plaza Alfonso X El Sabio 9.

Participantes: 22 personas (5 mujeres y 17 hombres, con una media de edad superior a 60 años).

Equipo técnico: Exposición a cargo de Juan Carlos Puerto (consultora) y presentación por la Delegada de Urbanismo Danuxia Enciso.



3

Intervenciones del público



e) Equipamientos y calidad de vida

Se denunció la **falta de comercio de proximidad** y servicios básicos en zonas de renta alta como Vistahermosa o Fuentebravía, señalando una **desconexión funcional** pese a la dotación económica.

Se reclamó una **mayor diversificación de las actividades de ocio y deporte**, evitando la saturación de locales de ocio nocturno incompatibles con el turismo náutico.

f) Riesgos y resiliencia

Se propuso incorporar en el planeamiento un **Plan Anti-Tsunamis**, siguiendo ejemplos de otros municipios costeros.

Se señaló la necesidad de **actualizar infraestructuras críticas**, como la **depuradora**, actualmente obsoleta y dentro del tejido urbano.



5

Conclusión



La **Mesa 2** permitió identificar los principales retos de la periferia urbana y validar el enfoque del decálogo estratégico presentado.

Los debates revelaron una ciudadanía preocupada por la **sostenibilidad ambiental**, la **equidad residencial** y la **gestión responsable del territorio costero**.

Se recomienda:

- Incorporar las propuestas sobre movilidad, vivienda y resiliencia en la redacción del POU.
- Garantizar la continuidad del proceso participativo, especialmente en las fases de avance y exposición pública.
- Consolidar un modelo de **ciudad costera compacta, conectada e inclusiva**, que equilibre su vocación turística con la calidad de vida de sus residentes permanentes.

Mesa 3. Los Asentamientos Periféricos y Procesos de Asimilación Urbana

(17 de noviembre – Palacio Aranibar)

Contexto y objetivos

Esta mesa abordó uno de los temas de mayor sensibilidad social: la regularización de asentamientos periféricos y su integración en el POU y el PGOM. Se explicó la clasificación del suelo urbano, los criterios de asimilación e integración, y las condiciones que deberán cumplir los asentamientos para garantizar su consolidación futura.

Desarrollo de la sesión

La ponencia técnica explicó la clasificación urbanística, la coordinación entre POU y PGOM y las implicaciones para cada ámbito.

El debate fue ampliamente participativo y se centró en cinco bloques:

1. Coherencia entre el POU y el PGOM, modelo de crecimiento y seguridad jurídica: El primer bloque del foro se centró en la coherencia entre el futuro POU y el Avance del PGOM, una cuestión que generó numerosas intervenciones. La ciudadanía mostró inquietud por entender cómo se articularán ambos documentos, especialmente en lo relativo a la clasificación del suelo urbano y a los posibles crecimientos derivados de su combinación.

Los representantes de asociaciones ecologistas y varios vecinos solicitaron datos precisos sobre el volumen total de viviendas previsto en la suma de ambos instrumentos, así como sobre la superficie afectada por nuevos desarrollos, advirtiendo del riesgo de reproducir un modelo urbano expansivo que no se corresponde con la realidad demográfica actual.

También se planteó si la integración de asentamientos en el POU podría dar lugar indirectamente a un incremento de la edificabilidad o a un aumento de la presión urbanística en determinados ámbitos. Existía preocupación por la heterogeneidad de tratamientos: algunos asentamientos podrían integrarse de forma plena en el POU mientras otros quedarían condicionados al PGOM, generando dudas sobre la equidad y previsibilidad del proceso.

Finalmente, se solicitaron aclaraciones sobre casos concretos —como Los Almendros o San Antonio— y sobre la situación de los expedientes ya iniciados que buscan el reconocimiento de suelo urbano. Los participantes querían saber si estos podrían resolverse antes de la aprobación del POU o si necesariamente deberán esperar a la tramitación del PGOM, reflejando el deseo de garantizar marcos estables de seguridad jurídica para las familias afectadas.

2. Caso de Las Banderas: delimitación, densidad y consecuencias urbanísticas: El ámbito de Las Banderas fue objeto de un debate específico debido a las modificaciones en su delimitación respecto a versiones previas del planeamiento. Varios vecinos señalaron que el perímetro planteado en el POU excluye zonas que antes estaban integradas, lo que alimenta la percepción de inseguridad y de posible pérdida de derechos urbanísticos.

Uno de los principales temores expresados fue el de la desconsolidación por pérdida de densidad: si la delimitación se reduce o se altera la composición interna, algunos sectores podrían dejar de considerarse suelo urbano consolidado y pasar a requerir actuaciones adicionales. Esto podría suponer cargas urbanísticas extra o dificultar intervenciones de rehabilitación o regularización en el corto plazo.

Se debatió también la propuesta técnica de integrar solo una parte de Las Banderas en el POU y dejar otras zonas condicionadas al PGOM. Los asistentes pidieron que los criterios de división se expliquen de forma clara y transparente, señalando que la variación en el tratamiento puede generar situaciones de desigualdad entre áreas contiguas. En conjunto, el bloque puso de manifiesto la necesidad de un tratamiento homogéneo y comprensible para un ámbito especialmente sensible.

3. Efectos del suelo urbano actual y el previsto a incorporar: Uno de los puntos que generó más dudas fue el significado y alcance de la categoría suelo urbano por desarrollar. Las intervenciones se centraron en comprender cómo esta clasificación afectará a los residentes de áreas colindantes y a los propios ámbitos clasificados bajo esta figura.

Por un lado, se planteó el impacto sobre la movilidad y accesibilidad, destacando que algunos desarrollos futuros podrían agravar la congestión viaria en zonas ya tensionadas o incrementar la necesidad de mejoras en los accesos. Otros participantes expresaron preocupación por las cargas urbanísticas, preguntándose quién asumirá los costes de dotación, urbanización o creación de infraestructuras derivadas de nuevos desarrollos.

Además, se alertó sobre el riesgo de que esta categoría incentive crecimientos inconexos o dispersos, reproduciendo problemas urbanísticos que el propio POU pretende evitar. En este sentido, se pidió que la delimitación de suelos por desarrollar se rija por criterios estrictos de coherencia urbana, accesibilidad y sostenibilidad territorial, con el fin de evitar la creación de ámbitos aislados o con déficits estructurales.

4. Caso de Valdeazahares: accesibilidad, segunda salida y coherencia de la ordenación: El caso de Valdeazahares concentró intervenciones muy detalladas debido a su complejidad interna y a la existencia de problemas de larga trayectoria. Los participantes destacaron las dificultades de ordenación pormenorizada del ámbito: trama irregular, falta de continuidad en la red viaria y dificultades para definir alineaciones y tipologías edificatorias adecuadas.

La mayor preocupación giró en torno a la ausencia de una segunda salida del ámbito, considerada imprescindible tanto desde la perspectiva de la movilidad cotidiana como de la seguridad en situaciones de emergencia. Los asistentes señalaron que el diseño actual genera dependencias excesivas de un único acceso, lo que puede comprometer la evacuación ante incendios, accidentes o contingencias climáticas.

El foro abordó también la propuesta técnica de habilitar esta segunda salida a través de una zona verde, lo que generó dudas sobre su viabilidad ambiental, jurídica y funcional. Algunos participantes expresaron inquietud por la posible pérdida de superficie verde utilizable, mientras que otros advirtieron sobre los problemas que podrían surgir si la solución afecta a parcelas privadas o a áreas con valores ambientales.

En resumen, el debate puso de manifiesto la necesidad de realizar un estudio específico de movilidad y conectividad en Valdeazahares, así como de revisar la ordenación pormenorizada para garantizar la funcionalidad del ámbito en su conjunto.

5. Sostenibilidad, agua, energía y criterios ambientales en los procesos de asimilación: El foro cerró con un bloque centrado en la sostenibilidad ambiental y en la necesidad de integrar criterios ecológicos en los procesos de regularización. Los participantes preguntaron específicamente si el POU tiene en cuenta la disponibilidad hídrica, la capacidad de las infraestructuras de saneamiento y la sostenibilidad energética de los asentamientos incorporados.

En relación con el agua, se solicitó conocer la capacidad real de abastecimiento y depuración, especialmente en ámbitos con alta demanda estacional o con infraestructuras históricamente deficitarias. Sobre energía, se preguntó si los procedimientos de integración contemplan exigencias mínimas de eficiencia, fomento del autoconsumo o medidas para evitar sobrecargas en redes obsoletas.

Finalmente, se destacó la importancia de incorporar criterios ambientales amplios, teniendo en cuenta factores como:

- La protección de corredores ecológicos.
- La implantación de sistemas de drenaje sostenible.
- La vulnerabilidad ante riesgos climáticos e inundaciones.
- La capacidad real del territorio para albergar determinadas densidades.

Este bloque mostró una evolución cualitativa de la participación: la ciudadanía no solo demanda regularización, sino regularización sostenible, vinculando la seguridad jurídica a la viabilidad ambiental y a la resiliencia futura de los asentamientos.

Valoración y conclusiones

Fue la sesión con mayor asistencia e intensidad participativa, la cual destacó la preocupación por la seguridad jurídica, la coherencia normativa y la sostenibilidad.

Se evidenció la necesidad de un acompañamiento técnico continuado y de reforzar la comunicación pública sobre conceptos complejos como consolidación o asimilación.

Presentación de la mesa 3:



MESA 3 LOS
ASENTAMIENTOS
PERIFÉRICOS y los
procesos de asimilación
urbana. La ciudad
Residencial y Cohesionada

1

DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ORDENACIÓN DEL POU. CRITERIOS



1. LA CLASIFICACIÓN DE SUELO URBANO ES UNA DETERMINACIÓN DE ORDENACIÓN QUE CONSTITUYE UNA FUNCIÓN REGLADA.

2. REGULACION CONTENIDA EN EL ARTICULO 13 DE LA LISTA

“SUELO URBANO LOS TERRENOS QUE, ESTANDO INTEGRADOS EN LA MALLA URBANA, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- a) Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística*
- b) Estar transformados urbanísticamente por contar con los elementos básicos de infraestructuras*
- c) Estar ocupados por la edificación*

3. DESARROLLO EN EL ARTICULO 19 DEL REGLAMENTO GENERAL LA LISTA

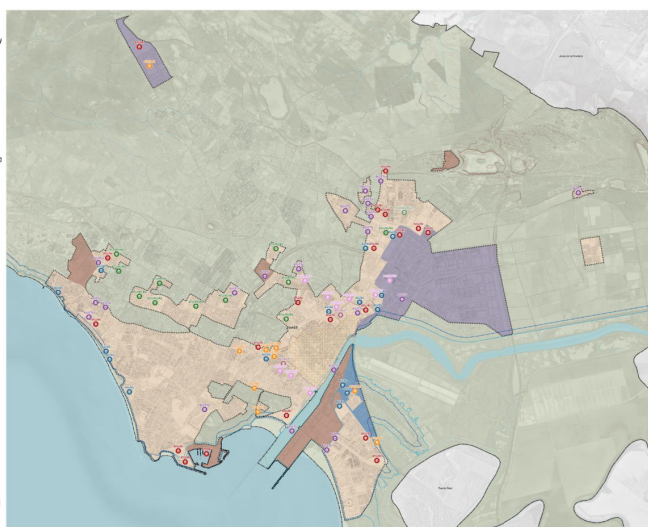
10

ACTUACIONES PROPUESTAS EN EL SUELO URBANO



SUELO URBANO

- Delimitación del suelo urbano propuesta
- Localización de actuaciones para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano (AU/MCSU)
- 01. Barrada del Tejan-Sericoito
 - 02. Sudamérica
 - 03. Los Friles
 - 04. Virgen de los Milagros
 - 05. Barrada de la Playa
 - 06. Cerevilla
 - 07. Los Madriñeros
 - 08. Cante de los Puertos
 - 09. Barrio de los toreros
- Localización de actuaciones de completación que precisan de gestión a ejecutar asistidamente (AU/CTU)
- 01. Reconfiguración del viario del entorno del Monasterio de la Victoria
 - 02. Equipamiento en C/ Catalina Santos la Guachi
 - 03. Carretera de Rota I
 - 04. Ampliación Ctra. de Sanlúcar
 - 05. Ctra. del Juncal
 - 06. Nuevo enlace C/Popa-Antigua carretera de Rota
 - 07. Nuevo enlace camino de la Bermeja-Antigua carretera de Rota
 - 08. Avda. de Cádiz
 - 09. Nuevo puente de San Alejandro
 - 10. Actuaciones ligadas al nuevo puente colgante transbordador
 - 11. Arenas Cardenas
 - 12. La Caridad
 - 13. Los Romanos
 - 14. Rompeserones
 - 15. Serenos
 - 16. Vega de los Pérez
 - 17. Salinas de San José Bajo
 - 18. Golf Vista Hermosa
 - 19. Bahía Blanca
- Localización de 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 I
 - 03. Parque del Litoral II
 - 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 I
 - 08. Conexión Ronda Ferrocarril-entorno Monasterio de la Victoria II
 - 09. Área dotacional Cantarranas
 - 10. Espacio libre C/ Granja San Javier
 - 11. Conexión A-491 con nueva ronda periurbana tramo II
 - 12. Ampliación nudo Camino del Juncal
 - 13. Vialito C/ Sarmiento
 - 14. Espacio libre en C/Cepa. Las Viñas
 - 15. El Lavio



- 12. El Lavio
 - Localización de actuaciones de transformación urbanística de mejora urbana (ATU/MU)
 - 01. Camino del Sarmiento
 - 02. Estación de servicio las Palmas
 - 03. El Viro
 - 04. Arbores
 - 05. Parcelas en Ctra. Puerto-Rota, 21 y Avda. del Cane 2A y 2B
 - 06. Hospital General Santa María del Puerto
 - 07. Parcela en cota de la toleta
 - 08. Avenida de los Descalzos
 - 09. Un alto en el Camino
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior (ATU/RI)
- 01. Monasterio de la Victoria
 - 02. Cante
 - 03. Calle Zarya
 - 04. El Caracol
 - 05. El Chinaral I
 - 06. El Chinaral 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. Calle del Molino
 - 13. Cañada del Verdugo
 - 14. La Fortilla
 - 15. Caballo Blanco
 - 16. Pícea Oeste
 - 17. Pícea Norte
 - 18. Ford
13. Camping de Valdelaguna
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regularización de agrupaciones de edificaciones de orígenes irregulares (ATU/RI/AG)
- 01. La Bellera
 - 02. Bella Bania
 - 03. Huerta del Tro Prieto
 - 04. Cantarranas II
 - 05. Los Almerinos
 - 06. Valdeazahares
 - 07. Los Banderas
 - 08. El Carmen II
 - 09. Puerto Bajo
 - 10. Cantarranas III
 - 11. La Cereña
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regularización de agrupaciones de edificaciones de orígenes irregulares (ATU/RI/T)
- 01. Jardín de Cano
 - 02. Gaudete
- Localización de actuaciones de transformación urbanística de reforma interior de regularización de agrupaciones de edificaciones de orígenes irregulares (ATU/RI/RS/T)
- 03. La Valenciana
- USOS GLOBALES**
- Residencial
 - Terciario
 - Productivo
 - Dotacional

Memoria de la mesa 3:



MESA 3 Los Asentamientos Periféricos y los Procesos de Asimilación Urbana. La Ciudad Residencial y Cohesionada

Fecha: 17 de noviembre
Hora: 18:00
Lugar: Salón Mudéjar del Palacio de Aranjibar, Plaza Alfonso X El Sabio 9.
Participantes: 37 personas (10 mujeres y 27 hombres, con una media de edad superior a 50 años).

Presentación institucional a cargo del Jefe de Planeamiento del Ayuntamiento.

Dinámica facilitada por el responsable de participación de la consultora.

Ponencia y exposición técnica a cargo del arquitecto adjunto a dirección del equipo redactor del POU.

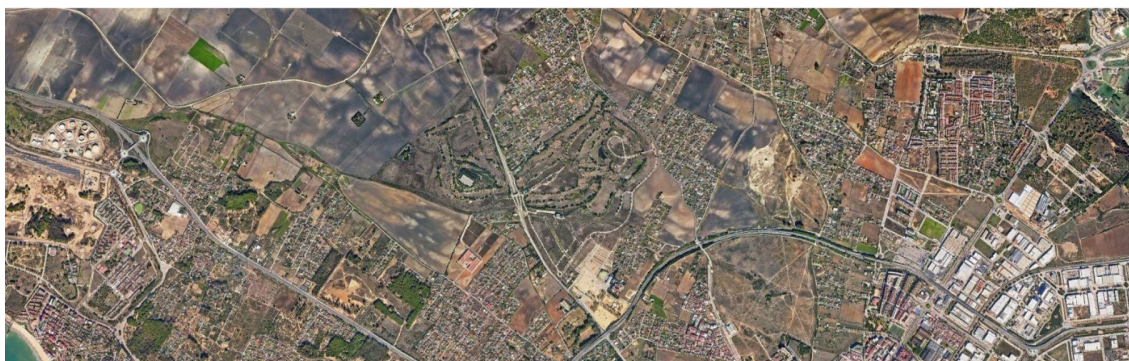


1

Contexto



La sesión buscó explicar los criterios normativos y técnicos que regulan la clasificación de suelo urbano, así como presentar el marco que articula la **asimilación e integración de agrupaciones de edificaciones irregulares** en coordinación con el futuro **Plan General de Ordenación Municipal (PGOM)**.



5

Conclusión



La Mesa 3 permitió:

- Profundizar en el entendimiento ciudadano de los criterios técnicos de clasificación del suelo urbano.
- Detectar las principales preocupaciones vecinales relacionadas con la **regularización de asentamientos**, la **seguridad jurídica**, la **sostenibilidad** y el **modelo de crecimiento**.

La participación activa evidenció la necesidad de:

- Continuar explicando las implicaciones del POU y su coordinación con el PGOM,



Mesa 4. Estrategia Económica, Logística y Tecnológica: Ciudad Competitiva e Innovadora

(18 de noviembre – Palacio Araníbar)

Contexto y objetivos

La Mesa 4 forma parte del proceso participativo del Avance del Plan de Ordenación Urbana (POU) de El Puerto de Santa María. Su objetivo era abordar los retos y oportunidades vinculados a la Estrategia Económica, Logística y Tecnológica, orientada a definir un modelo de Ciudad Competitiva e Innovadora, capaz de fortalecer su tejido productivo, dinamizar su economía y posicionarse en el ámbito regional como un nodo tecnológico, empresarial y logístico.

Desarrollo de la sesión

La sesión estaba inicialmente planteada en torno a una presentación técnica centrada en la innovación en las ciudades medias y las claves para su transición hacia un modelo económico más diversificado y sostenible. Sin embargo, debido a la reducida asistencia y con el fin de asegurar un intercambio más directo y provechoso, el equipo técnico propuso un formato alternativo basado en un foro abierto. Las personas asistentes aceptaron esta dinámica, y el encuentro se desarrolló en formato de diálogo circular, centrado en las inquietudes económicas, empresariales y territoriales planteadas por el público.

Eludiendo la presentación proyectada, la sesión tomó la forma de una conversación estructurada en torno a los principales temas de interés expresados por los participantes. El equipo técnico introdujo brevemente los ejes de trabajo del POU relacionados con la economía local —estrategia logística, suelos productivos, oportunidades tecnológicas, innovación y ordenación del tejido empresarial— para, a partir de ahí, abrir el turno de debate.

Los asistentes orientaron el diálogo hacia cuestiones muy concretas del día a día económico del municipio, destacando especialmente los siguientes focos:

- a) Polígono Industrial Las Salinas: Las personas asistentes trasladaron diversas necesidades relacionadas con el funcionamiento del polígono industrial de Las Salinas. Entre ellas destacaron la conveniencia de mejorar el acceso mediante una rotonda que facilite la circulación y reduzca los problemas de entrada y salida al área productiva. También se señaló la falta de mantenimiento general del polígono, un aspecto que afecta directamente a su atractivo para nuevas empresas. Asimismo, se identificó un potencial relevante para avanzar en soluciones de autonomía energética, dadas las posibilidades de implantación de sistemas renovables en este tipo de entornos industriales.
- b) Registro de Solares y Viviendas en Ruina: Se debatió sobre la posible activación del Registro de Solares y Viviendas Ruinosas como instrumento para impulsar la regeneración urbana. Las intervenciones coincidieron en que la falta de iniciativa pública limita la eficacia de esta herramienta, especialmente en un contexto de dificultad creciente para acceder a la vivienda. Se indicó que su reimpulso podría contribuir tanto a mejorar la imagen urbana como a movilizar suelo y edificaciones que hoy se encuentran en desuso, desbloqueando oportunidades para vivienda en zonas ya consolidadas.
- c) Turismo, vivienda y convivencia vecinal: Un bloque de intervenciones se centró en la compleja relación entre la actividad turística y la vida cotidiana de los barrios. Se distinguió de forma clara entre viviendas de uso turístico (VUT) y apartamentos turísticos, señalando que sus impactos urbanos y residenciales no son equivalentes. También se

abordó la presión turística sobre determinados ámbitos del municipio y la necesidad de gestionarla adecuadamente. Dentro del mismo debate se puso en valor el potencial de la antigua ciudad de Doña Blanca para la creación de un Parque Arqueológico, considerando que podría diversificar la oferta turística, reforzar el patrimonio local y generar actividad económica compatible con el paisaje y la vida vecinal.

- d) Ampliación de los suelos vinculados a Airbus: Se trató la posibilidad de una ampliación razonable de los suelos destinados a la actividad de Airbus. Las intervenciones coincidieron en valorar positivamente esta opción, entendiendo que el sector aeronáutico constituye un motor económico estratégico para el municipio. Se destacó la necesidad de que dicha ampliación se planifique de manera ordenada, garantizando su compatibilidad con los usos del entorno y contribuyendo al fortalecimiento del tejido productivo.
- e) Energías renovables en el ámbito rústico: Se expresó la necesidad de establecer criterios claros para la implantación de energías renovables en suelo rústico. Las personas asistentes señalaron que actualmente existe una creciente presión para la ubicación de proyectos fotovoltaicos y otros sistemas energéticos en estos ámbitos, lo que requiere una ordenación que garantice la coherencia territorial, la protección del paisaje y la compatibilidad con los usos agrarios. Se insistió en que esta regulación debe equilibrar el impulso a la transición energética con la preservación de los valores ambientales y productivos del territorio.
- f) Conversión de locales a uso residencial: Se analizó la tendencia creciente a la transformación de locales comerciales en viviendas, especialmente en plantas bajas. Las intervenciones destacaron que este fenómeno responde en parte a la demanda de vivienda y a la pérdida de actividad económica en algunas zonas, pero puede tener efectos sobre la vitalidad comercial y la estructura urbana. Se planteó la necesidad de valorar estos procesos desde la planificación para evitar impactos indeseados sobre el tejido económico local.
- g) Emplazamiento de la depuradora: El debate finalizó abordando la situación actual de la depuradora municipal, ubicada en un espacio que hoy se encuentra prácticamente integrado en el tejido urbano. Se señalaron las molestias y limitaciones que esta localización genera sobre su entorno inmediato y se planteó la necesidad de considerar soluciones a medio y largo plazo, ya sea mediante su reubicación o una modernización sustancial de sus instalaciones.

Memoria de la mesa 4:



MESA 4

Estrategia Económica, Logística y Tecnológica: Ciudad Competitiva e Innovadora

Fecha: 18 de noviembre
Hora: 18:00

Lugar: Salón Mudéjar del
Palacio de Araniar, Plaza
Alfonso X El Sabio 9.

Participantes: 6 personas.

Equipo técnico: Director del
Área de Planeamiento,
Director del Plan y
responsable de participación
de la consultora.

2

Desarrollo de la sesión



Los asistentes orientaron el diálogo hacia cuestiones muy concretas del día a día económico del municipio, destacando especialmente los siguientes focos:



1

¿Qué es una ciudad innovadora?



Una **ciudad innovadora** es un territorio urbano que incorpora de manera sistemática **nuevas ideas, tecnologías, formas de gestión y modelos sociales** para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y promover un desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente.

No se trata solo de usar tecnología; implica transformar **cómo se planifica, gobierna, produce y convive** en la ciudad.

2 **¿Cómo se gestiona la ciudad?**

Una ciudad innovadora es un territorio urbano que incorpora de manera sistemática nuevas ideas, tecnologías, formas de gestión y modelos sociales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y promover un desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente.

3 **¿Cómo se produce en la ciudad?**

Una ciudad innovadora es un territorio urbano que incorpora de manera sistemática nuevas ideas, tecnologías, formas de gestión y modelos sociales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y promover un desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente.

4 **¿Cómo se convive en la ciudad?**

Una ciudad innovadora es un territorio urbano que incorpora de manera sistemática nuevas ideas, tecnologías, formas de gestión y modelos sociales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y promover un desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente.

4

Valoración general



El equipo técnico **valoró positivamente:**

- La especificidad de las aportaciones.
- El enfoque práctico de los debates.
- La importancia de mantener espacios flexibles de participación que se adapten a las circunstancias de cada sesión.

Se destacó la relevancia de integrar estas inquietudes en las estrategias del POU, especialmente en lo relativo a:

- Suelos productivos e industriales,
- Innovación y diversificación económica,
- Ordenación de energías renovables,
- Vivienda y aprovechamiento del parque inmobiliario,
- Gestión del paisaje y del turismo.







CITAS COMPLEMENTARIAS

Según el acontecer a las sesiones y solicitudes anteriores para encuentros presenciales, el Ayuntamiento habilitó 3 días de atención mediante encuentros de entre 30 y 50 minutos con la empresa consultora, que dispuso para dicho empeño a la dirección de los Planes (PGOM y POU).

Las citas fueron las siguientes:

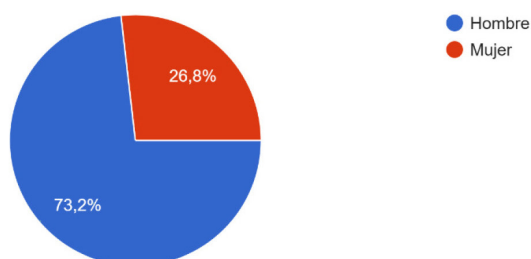
Se abrieron convocatorias de citas a entidades que tuvieron especial interés en exponer propuestas específicas con un volumen de información no asimilable en el curso de las mesas de participación.

Fueron asociaciones Ecologías en Acción y Betilo, encuentros técnicos con arquitectos para abordar las casuísticas de Cantarranas y El Barrero, la Comunidad de Propietarios de Vistahermosa y Campo de Golf, la Comisión Gestora de La China, entidades como Airbus, Grupo Caballero y Grupo Osborne, la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, Suvipuerto y particulares con casuísticas de Las Banderas-El Palomar, Montes de Oca, Bella Bahía Hijuela del Tío Prieto, Mazantini, La Belleza y Los Almendros.

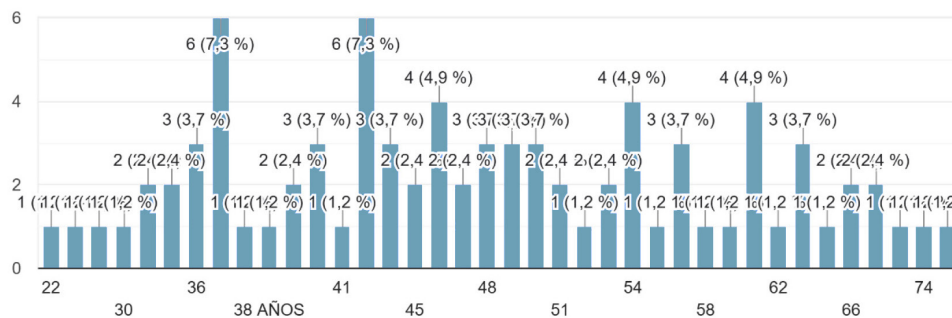
Las reuniones fueron tanto para recibir documentación técnica amplia con explicación sobre el contenido, como para consultar de manera pormenorizada los casos que expusieron en el marco de las mesas de la misma semana.

ANEXO DE RESULTADOS CUANTITATIVOS DEL CUESTIONARIO

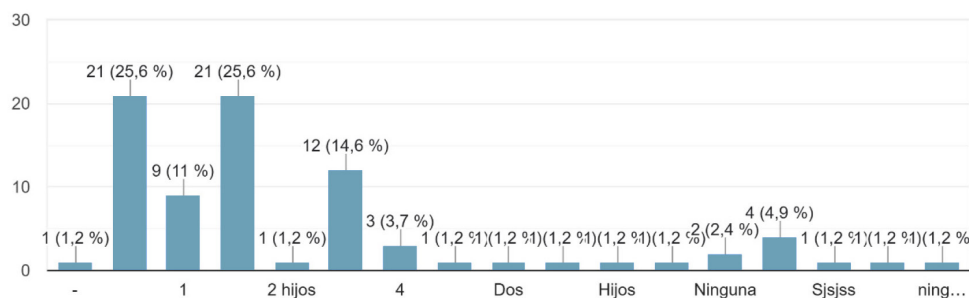
Sexo:



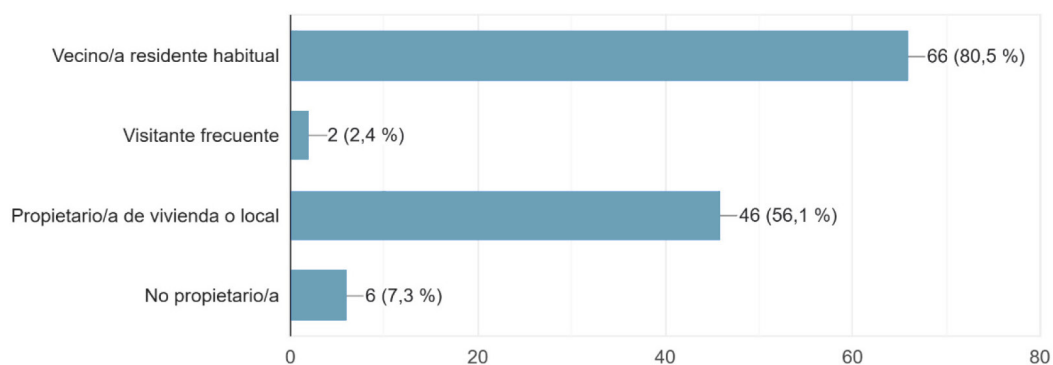
Edad:



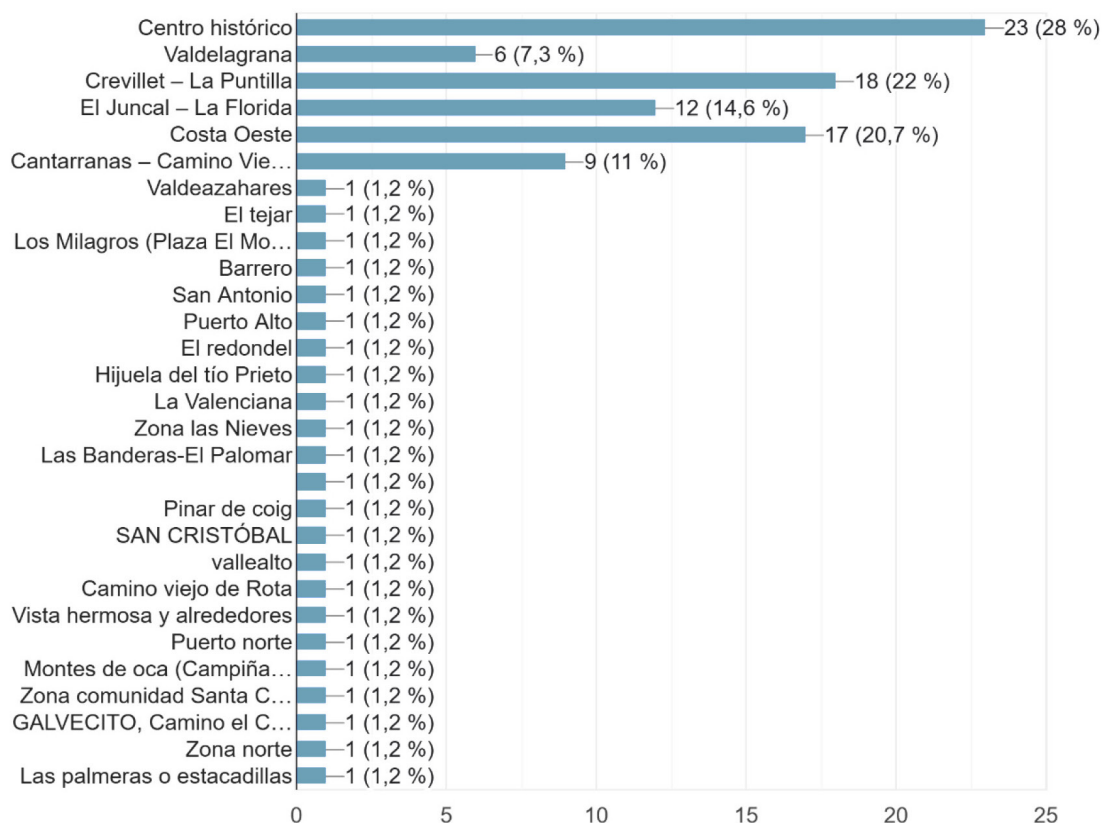
Personas a cargo:



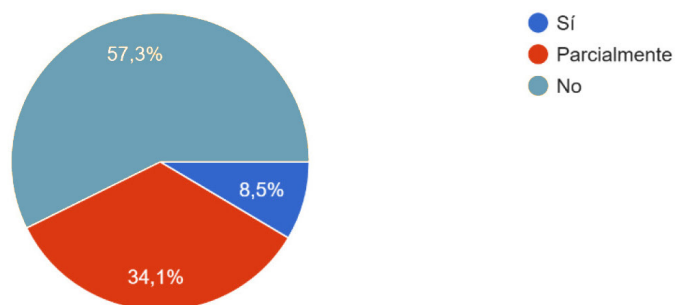
Tipo de vínculo con El Puerto de Santa María (puedes marcar varias opciones):



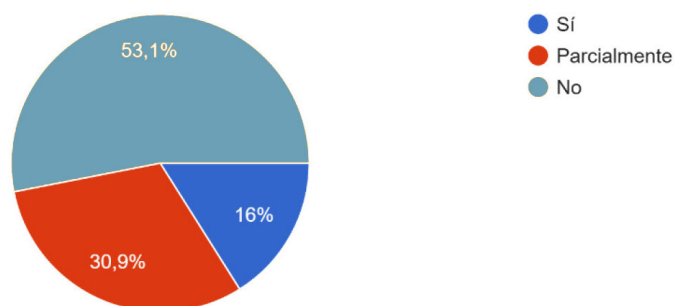
Zona de residencia o uso más frecuente de la ciudad:



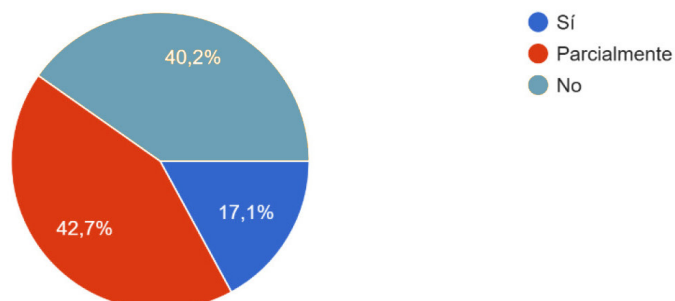
¿Consideras que las calles y aceras de tu barrio son accesibles para personas con movilidad reducida, carritos de bebé o personas mayores?



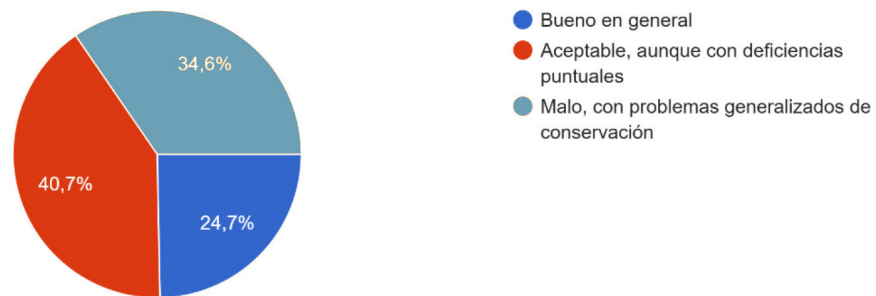
¿Existen suficientes pasos de peatones, rampas y señalización adaptada en tu zona?



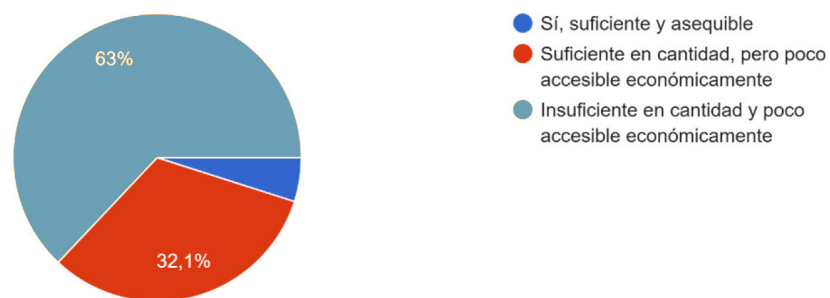
¿Te sientes seguro/a y con buena visibilidad al transitar por tu barrio (iluminación, ausencia de obstáculos, señalización clara)?



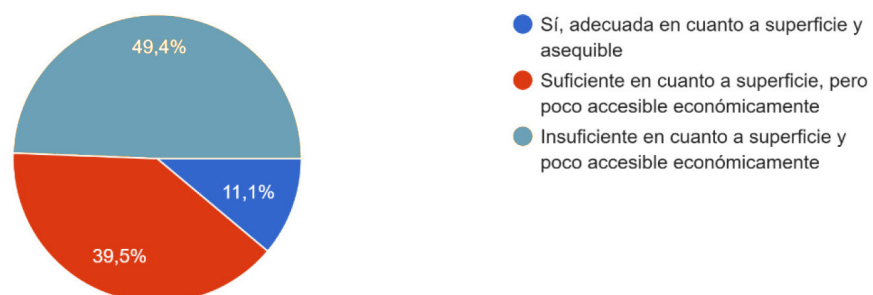
¿Cómo valorarías el estado de conservación del parque de viviendas en tu barrio o zona?



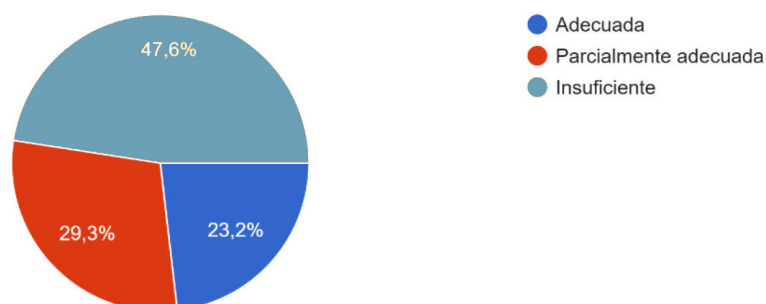
¿Consideras que la oferta actual de vivienda en tu zona es suficiente en cuanto a cantidad y accesible en precio para una familia de renta media?



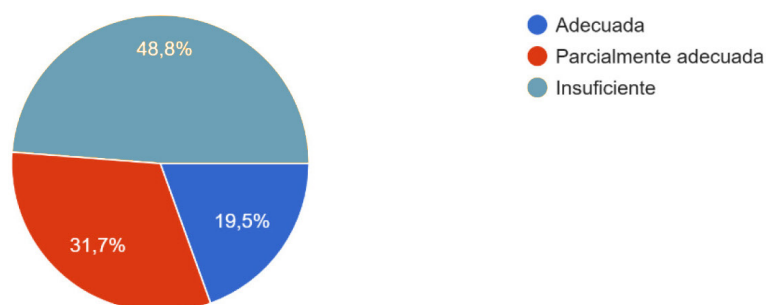
¿Consideras que la oferta actual de vivienda en tu zona es adecuada en relación a hogares de una sola persona sostenedora en cuanto a sus características espaciales y capacidad de acceso?



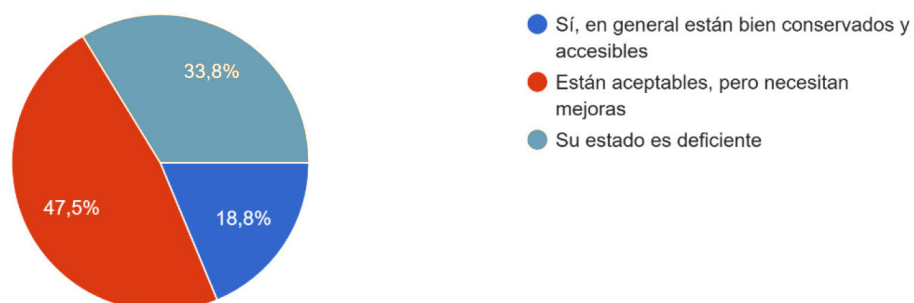
¿Cómo valorarías la disponibilidad de equipamientos básicos (colegios, centros de salud, instalaciones deportivas, culturales, etc.) en tu barrio o zona?



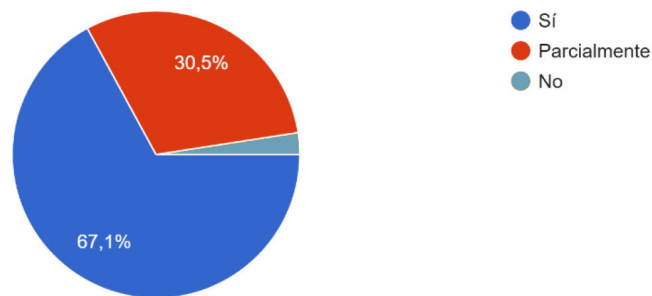
¿Cómo valorarías la disponibilidad de equipamientos básicos para los cuidados (guarderías, ludotecas, centros de día etc.) en tu barrio o zona?



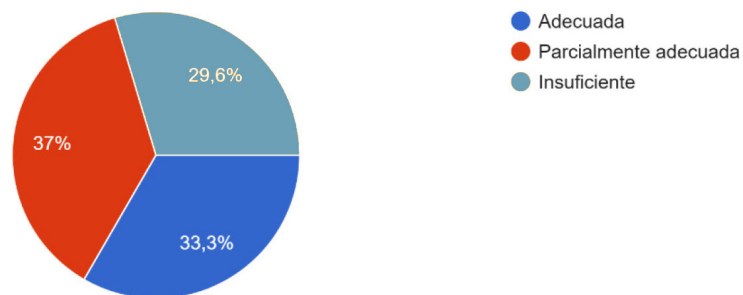
¿Consideras que los equipamientos existentes están en buen estado de conservación y accesibilidad?



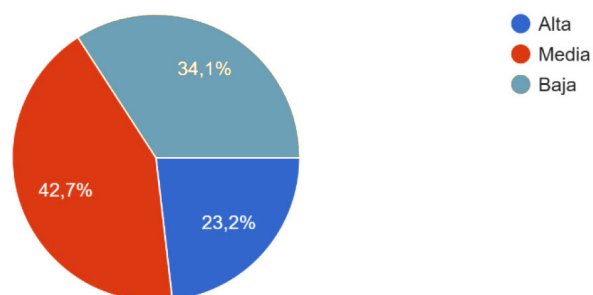
¿Detectas desequilibrios en la ciudad respecto a la ubicación de los equipamientos y servicios (barrios mejor o peor dotados)?



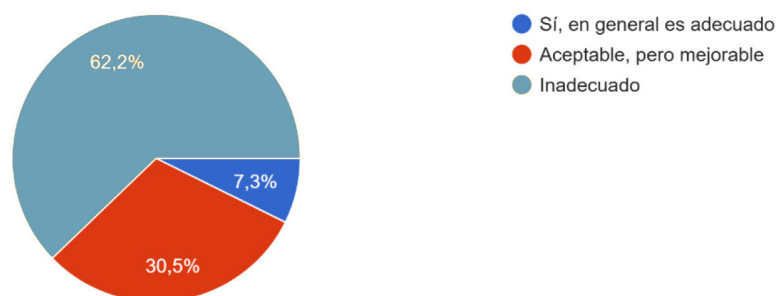
¿Cómo valorarías la oferta de servicios privados de primera necesidad (supermercados, farmacias, comercios de proximidad, bancos, etc.) en tu barrio?



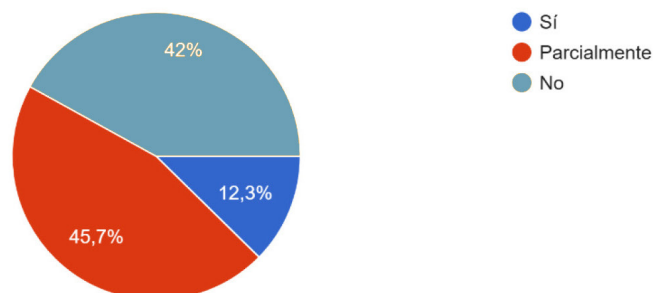
¿Cómo valorarías la calidad paisajística de tu barrio o zona (espacios verdes, arbolado, vistas, integración con el entorno)?



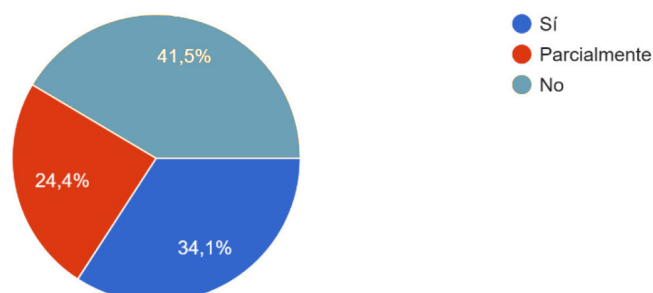
¿Consideras que el estado de conservación de los espacios urbanos (plazas, parques, mobiliario, limpieza) es adecuado?



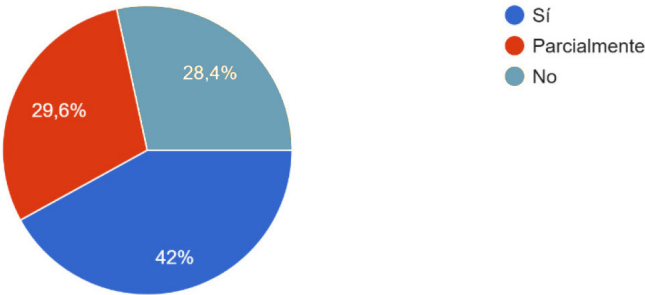
¿Crees que el patrimonio histórico, cultural o arquitectónico de la ciudad está suficientemente protegido y puesto en valor?



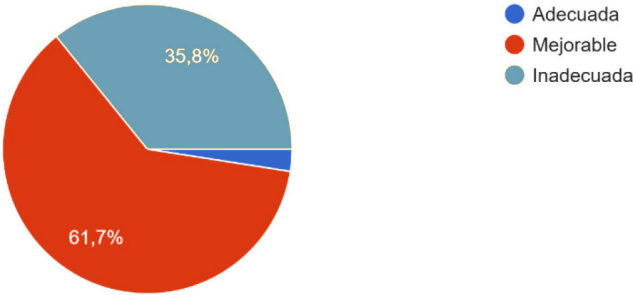
¿Consideras que en tu barrio existen suficientes espacios verdes y arbolado que ayuden a reducir el calor y mejorar la calidad del aire?



¿Has notado problemas relacionados con el cambio climático en tu zona (ej. inundaciones, falta de sombra, islas de calor, temporales, erosión costera)?



¿Cómo valorarías la gestión de recursos en la ciudad (reciclaje, agua, energía, movilidad sostenible)?





Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO  CIUDAD SLP



Abril 2026