



Plan de Ordenación Urbana (POU) El Puerto de Santa María

Fase I BORRADOR DEL PLAN: AVANCE POU.

Documento Inicial Estratégico



Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El
Puerto Santa María

TERRITORIO  CIUDAD SLP

TIO

ÍNDICE GENERAL

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. ALCANCE DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO	3
1.2. EQUIPO TÉCNICO REDACTOR	5
2. LOS OBJETIVOS AMBIENTALES Y URBANÍSTICOS DE LA PLANIFICACIÓN	7
3. ALCANCE Y CONTENIDO DEL POU Y SUS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	25
3.1. ALCANCE Y CONTENIDO	25
3.2. LAS ALTERNATIVAS. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN	26
4. EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DEL ESCENARIO SELECCIONADO	46
4.1. EL ANÁLISIS MULTICRITERIO DE LAS ALTERNATIVAS: 70 OBJETIVOS PARA LA SOSTENIBILIDAD GLOBAL	47
4.2. EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS	52
4.3. MARCO COMPARATIVO DE LOS EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE	55
4.4. JUSTIFICACIÓN RAZONADA DEL ESCENARIO ELEGIDO	56
4.5. CONCLUSIÓN	61
5. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	63
5.1. ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL POU	64
5.2. PRIMERAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN	71
6. LOS POTENCIALES EFECTOS AMBIENTALES	75
6.1. LOS EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL MEDIO	77
6.2. VALORACIÓN INICIAL DE LOS POTENCIALES EFECTOS ADVERSOS	79
6.3. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD AMBIENTAL	81
7. INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO	87
7.1. ANÁLISIS DE LOS ESCENARIOS CLIMÁTICOS	88
7.2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR: URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	94
7.3. ANÁLISIS DE LA VULNERABILIDAD	94
7.4. DISPOSICIÓN NECESARIAS PARA FOMENTAR LA BAJA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y PREVENIR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO A MEDIO Y LARGO PLAZO	101
7.5. LA JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA DE SUS CONTENIDOS CON EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA	102
7.6. LOS INDICADORES PARA LA EVALUACIÓN DE MEDIDAS ADOPTADAS	105
7.7. EL ANÁLISIS POTENCIAL DEL IMPACTO DIRECTO E INDIRECTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO Y LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO	106
7.8. LA HUELLA DE CARBONO	109
8. LAS INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS ESTRATEGIAS, PLANES, Y PROGRAMAS SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	111

1. INTRODUCCIÓN

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 la sustantiva transformación socioeconómica y territorial que el municipio ha tenido en las últimas tres décadas desde que el Plan General Municipal de Ordenación (PG MO) 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).

El PG O U 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 este caso, el Plan de Ordenación Urbana (PO U) integra 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 PO U como simples propuestas de delimitación de ATU.

En este marco, se solicita admisión a trámite e inicio de expediente para la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica del **Plan de Ordenación Urbana**, siendo su objeto, según artículo 66.1 establecer la ordenación detallada del suelo urbano.

1.1. ALCANCE DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

La Evaluación Ambiental Estratégica se conforma como un procedimiento ambiental independiente y autónomo. La proliferación de instrumentos al servicio de la planificación de planes y programas, ha llevado a la necesidad de establecer una jerarquía y una coordinación entre estos, fundamentalmente en los instrumentos que tienen incidencia directa y solapada en el territorio. El Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María, en su fase de Avance, es sin duda un marco de planificación de un rango urbano por sus determinaciones directas al suelo urbano y territorial por la incidencia del metabolismo de lo urbano sobre el medio rural-natural más próximo en el que se emplaza. En evidencia, el PO U debe ser consecuente con el resto de instrumentos sectoriales, ambientales y estratégicos para dar respuesta integrada a las tres dimensiones del concepto de desarrollo sostenible –ambiental, social y económica– superando las originarias normas sectoriales sobre protección de un medio ambiente limpio, hoy insuficientes.

El Plan de Ordenación Urbana (PO U) debe ser sometido a Evaluación Ambiental Estratégica (Disposición final quinta de la Ley 2021, que modifica el artículo 40 de La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental) debe elaborarse un Avance del PO U en que se describa y justifique el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas

alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas. Tanto el artículo 77 de la Ley 2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, así como el artículo 101 de su Reglamento General, establecen que será preceptiva la aprobación del Avance en los instrumentos de ordenación urbanística general y en los restantes instrumentos sometidos a evaluación ambiental teniendo la consideración de borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente.

La trascendencia del Avance del PO U y su Documento Inicial Estratégico (DIE) no solo radica en que están orientados a suscitar la participación ciudadana sometiendo a debate las diversas alternativas consideradas, sino en integrar la dimensión ambiental desde el inicio de los trabajos de redacción y toma de decisiones. Por ello, el documento de Avance/Borrador y DIE es un instrumento adecuado para posibilitar la coordinación con el resto de Administraciones y materias a partir de una primera definición del modelo urbano-territorial propuesto.

A la espera de las conclusiones definitivas de la **Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático de 2025** en Belém (Brasil) (**COP30**), para la consecución de los objetivos que inspiran la **Estrategia 2030** de Naciones Unidas, la **Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030** y el **Plan de Medio Ambiente de Andalucía** último en el PO U, los referentes ambientales, sociales y económicos, son una pieza insustituible para impulsar el avance de nuestros sectores productivos hacia la eficiencia energética, la innovación tecnológica y la reorientación de las pautas de consumo, con el objetivo final de la sostenibilidad.

Bajo el escenario anterior, el presente Documento Inicial Estratégico se enmarca en el procedimiento ambiental del instrumento de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria que se lleva a cabo en cumplimiento al trámite de Solicitud de Inicio previsto en el Artículo 18 de la Ley 21/2013 y en el Artículo 38 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (Ley GICA) modificado por la Ley 3/2015, de 29 de diciembre, de Medidas en Materia de Gestión Integrada de Calidad Ambiental, de Aguas, Tributaria y de Sanidad Animal.

El contenido y estructura del Documento Inicial Estratégico responde los aspectos mínimos contemplados en el art. 38.1 de la Ley GICA, que se evaluarán con el siguiente orden:

- a) Los objetivos de la planificación.
- b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto, sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Los potenciales impactos ambientales.
- e) La incidencia en materia de cambio climático, según lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
- f) La incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

El borrador del PO U que acompaña a la Solicitud de Inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 del artículo 38, está integrado por el documento de Avance regulado en el artículo 77 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso

para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, así como el artículo 101 de su Reglamento General. En el Borrador del PO U se describe y justifica el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas.

En cuanto al futuro Estudio Ambiental Estratégico del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María se acometerá, teniendo en consideración el Documento de Alcance, a partir de las siguientes líneas de actuación metodológica:

1. Una primera fase abordará la descripción detallada de la situación actual ambiental y territorial del ámbito urbano municipal, a partir del estudio del medio urbano y vectores naturales, y de la determinación de la calidad ambiental, la fragilidad del medio y los riesgos y limitaciones presentes (Capacidad de Acogida), y de su evolución previsible en ausencia de planificación, identificando claramente cuáles son los procesos y cuál es su proyección ambiental. Se identificarán, así mismo, las áreas urbanas ambientalmente más relevantes y especialmente sensibles, y las afecciones territoriales-urbanas actuantes en el ámbito, caracterizando con especial detenimiento aquellas zonas que puedan verse afectadas de manera significativa por el planeamiento.
2. Una siguiente fase consistirá en el análisis y valoración ambiental de las propuestas del Plan y de su incidencia previsible sobre los procesos ordenados y sobre su efecto en el ámbito, de forma que se determine si las propuestas planteadas agravan o reducen los efectos ambientales negativos.
3. Paralelamente a esto, el análisis de las normativas y planificaciones con contenido ambiental que afectan al ámbito y del nivel de ajuste de las propuestas incluidas en el Plan, permitirá establecer conclusiones sobre la coherencia con compromisos ambientales de escala superior, identificando así su efecto global.
4. Incorporándose desde el inicio del proceso planificador, se aportarán una serie de medidas preventivas y recomendaciones que mejoren el encaje ambiental de cada propuesta, y que permitan prevenir, reducir y contrarrestar los efectos negativos sobre el medio ambiente por la aplicación del Plan.
5. Ya en último lugar, un aspecto importante consistirá en proponer un sistema de indicadores que se ajusten de la mejor manera posible al proceso que se pretende evaluar, y que permita realizar un seguimiento futuro de la evolución del Plan.

1.2. EQUIPO TÉCNICO REDACTOR

El equipo redactor está formado por técnicos cualificados con más de veinte años de experiencia en materia ambiental, bajo la Dirección responsable de Damián Macías Rodríguez, Doctor en Urbanismo, Geógrafo especialista en evaluación ambiental de planes y programas.

2. LOS OBJETIVOS AMBIENTALES Y URBANÍSTICOS DE LA PLANIFICACIÓN

La propuesta del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María se formula bajo la premisa de un nuevo cambio de ciclo que tiene como principal objetivo la conformación de un nuevo modelo urbano, sustentado este, en nuevos axiomas que permitan oxigenar la ciudad consolidada y las partes ordenación del territorio desarrollados décadas atrás, que permita escenificar directrices que contribuyan a orientar el planeamiento urbano hacia una estrategia de recualificación que, priorizando la contención en el consumo de suelo, apueste por integrar una dimensión regenerativa que enfatice la optimización de la fábrica urbana existente para dar acomodo a las demandas y necesidades de la población a corto y medio plazo.

La elección de un concreto modelo urbano debe sustentarse en la adopción de una serie de principios generales, objetivos y estrategias de interés general, definitorios de ese arquetipo que, además, han de guiar todas las decisiones que encierra la labor de ordenación. La explicitación de estos axiomas no sólo denota un ejercicio de transparencia por los poderes públicos y representa un marco referencial para eliminar arbitrariedades sino, también, conforma un sistema de garantías o efectividad: esos criterios generales permitan dotar de viabilidad al Plan de Ordenación Urbana en su conjunto, eliminando los riesgos de que devenga en un sumatorio de decisiones individuales inconexas. En último extremo, la definición de estos objetivos y criterios permite evaluar la congruencia de las decisiones específicas que se adoptan con el propio modelo urbano y por extensión al territorial al que se dice aspirar. En suma, es un test de coherencia y de control de las decisiones públicas.

En base a estas reflexiones, la política urbana a desplegar en El Puerto de Santa María, expresada en el Avance del PO U, ha de estar orientada por un conjunto de objetivos y criterios que certifiquen el interés colectivo del proyecto de ciudad propuesto. Con ello, se da cumplimiento a lo regulado en el artículo 3 sobre la actividad urbanística, y el artículo 4 -donde se enumeran sus finalidades y atribuciones- de la LISTA.

La metodología propuesta para la exposición de los objetivos del Avance Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María se basa en la práctica de una lectura transversal, integrada y relacional con varios documentos referenciales que consideramos de gran relevancia en el momento presente:

- a) La **Agenda Urbana Española 2030** (AUE/2019) identificada en el Plan de Acción de la Agenda 2030 -aprobado en junio de 2018 por el Gobierno de España- como una acción palanca, reconociendo su papel de acelerador de la implementación y el progreso conjunto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Su planteamiento es acorde con los retos planteados y con la visión estratégica de las dos Agendas Urbanas internacionales suscritas en el año 2016. También se enmarca en el ODS 11, que busca ciudades sostenibles, inclusivas, seguras y resilientes definiendo, para ello, un modelo o visión urbana que aporta los aspectos claves deseables.



- b) La **Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030**, basada en la asunción de que el desarrollo sostenible sólo es posible en una sociedad cohesionada y con un modelo económico adecuado. Propone, por tanto, líneas de actuación acordes con la necesidad de reforzar la cohesión social y el desarrollo de una economía verde a través del análisis de 13 áreas estratégicas, todas ellas de aplicación en el presente Plan, si bien se destacan las siguientes áreas y líneas de actuación:

Cohesión social:

- Línea de actuación COH 1: La atención a las personas en riesgo de pobreza.
- Línea de actuación COH 2: La integración social de los colectivos más vulnerables.

Recursos naturales:

- Línea de actuación REC NAT 1: Regeneración de sistemas ecológicos.
- Línea de actuación REC NAT 2: Gestión eficiente de los recursos naturales.

Calidad ambiental:

- Línea de actuación CAL AMB 1: Reducción de la contaminación.
- Línea de actuación CAL AMB 2: Residuos y suelos degradados.

Cambio Climático:

- Línea de actuación CC 1: Evaluación del cambio climático.
- Línea de actuación CC 2: Mitigación del cambio climático.
- Línea de actuación CC 3: Reducción de los efectos negativos del cambio climático.

Movilidad:

- Línea de actuación MOV 1: Planificación integral de la movilidad.
- Línea de actuación MOV 2: Gestión de la movilidad con criterios ambientales y sociales.
- Línea de actuación MOV 3: Medios de transporte más eficientes y ecológicos.

Competitividad y empleo verde:

- Línea de actuación COM-EV 1: Transición hacia la bioeconomía.
- Línea de actuación COM-EV 2: Generación de empleo medioambiental.

En cumplimiento de este marco estratégico, se debe traer a la luz el artículo 79.1 del Decreto 550/2022 que establece *"la ordenación urbanística tendrá en cuenta las estrategias de la*

Agenda 2030 y procurará la alineación de sus determinaciones con los objetivos de desarrollo sostenible.”

- c) La **Agenda Urbana de Andalucía 2030**, configurada como una herramienta destinada a los municipios para afrontar una serie de retos en materia de cambio climático, movilidad, desigualdad social y territorial, vivienda, crisis económica, presión sobre los recursos naturales, etc. Esto es:

Dimensión Espacial:

- Reto esp_R1. Impulsar la ciudad sostenible e integrada.
- Reto esp_R2. Favorecer la territorialidad interconectada.
- Reto esp_R3. Promover el equilibrio territorial.

Dimensión Económica:

- Reto ec_R1. Identificación de sectores productivos estratégicos en el horizonte 2030.
- Reto ec_R2. Adaptar la actividad productiva a la nueva economía para dar respuesta a los desafíos actuales.

Dimensión Social:

- Reto soc_R1. Impulsar el diseño de la ciudad para todas las personas.
- Reto soc_R2. Favorecer una ciudad socialmente sostenible.
- Reto soc_R3. Promover la ciudad equitativa.
- Reto soc_R4. Consolidar la ciudad como espacio de convivencia.

Dimensión Ambiental:

- Reto amb_R1. Prevenir y reducir los efectos del cambio climático.
- Reto amb_R2. Diseñar ciudades para el bienestar y la calidad de vida que vuelvan la mirada a la naturaleza.
- Reto amb_R3. Ciudades limpias y responsables.

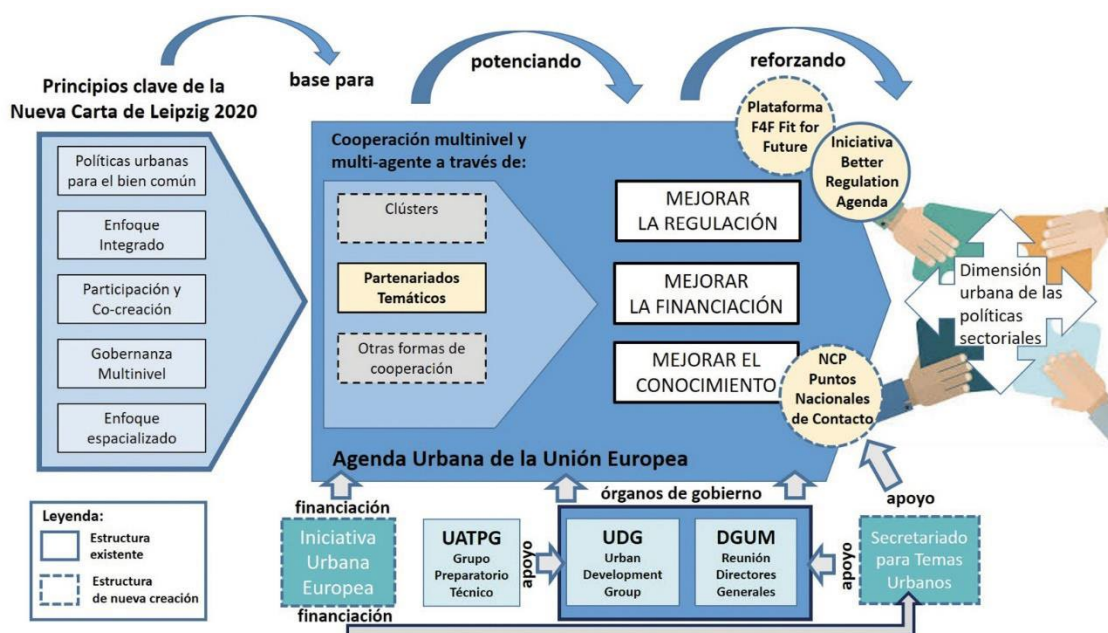
Gobernanza:

- Reto gob_R1. Mejora de la gestión pública.
- Reto gob_R2. Una administración eficaz.
- Reto gob_R3. Una administración con liderazgo.

- d) La **Nueva Carta de Leipzig**, que promueve la idea de las políticas urbanas para el bien común, destacando el “poder transformador de las ciudades” para responder a los retos que deben afrontar las ciudades desde 3 dimensiones:
- La **Ciudad Justa** (Dimensión Social), proporcionando igualdad de oportunidades y de acceso a los servicios públicos, acceso a una vivienda digna, etc. para todos, sin importar el género, el estatus socioeconómico, la edad y el origen; y sin dejar a nadie atrás.

- La **Ciudad Verde** (Dimensión Ambiental), contribuyendo a la lucha contra el Cambio Climático y asegurando una alta calidad ambiental para el aire, el agua, y el suelo, así como el acceso a los espacios verdes y de ocio; y favoreciendo una movilidad eficiente, neutra en carbono y multimodal.
- La **Ciudad Productiva** (Dimensión Económica), garantizando una economía diversificada que genere puestos de trabajo y, al mismo tiempo, proporcione una base financiera sólida para el desarrollo urbano sostenible y un entorno favorable a la innovación.

Además, se incluye una cuarta dimensión intersectorial, que es la **Digitalización**, que constituye una importante dinámica transformadora que ofrece, en muchos sentidos, grandes oportunidades para la transformación urbana. Las nuevas soluciones digitales pueden ofrecer servicios innovadores y de alta calidad al público y a las empresas, como una movilidad urbana inteligente, una mayor eficiencia energética, unas viviendas más sostenibles, el acceso a los servicios públicos y la gobernanza cívica, el comercio y el suministro de bienes diarios. Pero, al mismo tiempo, la digitalización también puede plantear ciertos riesgos para la protección de la privacidad o provocar una mayor brecha espacial y social, por lo que –en todo caso– la digitalización debe configurarse de manera ambientalmente sostenible, inclusiva y justa.



Fuente: Subdirección General de Políticas Urbanas. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

- Los **principios de desarrollo territorial y urbano sostenible** del artículo 3 y criterios básicos de utilización del suelo establecidos en el artículo 20, ambos del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRU).
- Los fines, principios generales y criterios de la ordenación urbanística que se establecen en los artículos 3, 4 y 61 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA). De forma sintética el apartado 4 del artículo 4 de la LISTA, establece que la actividad urbanística comprende la "incorporación en todos los instrumentos de ordenación y en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística de los objetivos

de sostenibilidad social, ambiental y económica que favorezcan el modelo de ciudad compacta, la capacidad productiva del territorio, la eficiencia energética, la estabilidad de los recursos naturales y la mejora de la calidad ambiental y paisajística de los municipios de Andalucía”.

- g) **Los criterios de sostenibilidad para la ordenación urbanística** establecido en los artículos 79 a 83 del del Decreto 550/2022, de 29 de noviembre (Reglamento General de desarrollo de la LISTA).
- h) Las directrices vigentes que se contienen en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA de 29 de diciembre de 2006), sin perjuicio de reconocer la necesidad de revisión de los contenidos propositivos del POT para su ajuste a la LISTA y a la nueva realidad andaluza.
- i) Los criterios generales que para la ordenación de los asentamientos en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC), aprobado por Decreto 462/2004, de 27 de julio.

La política urbana del POU, está orientada a perseguir los vectores que certifiquen el interés colectivo de un proyecto ciudad integrada en su contexto territorial. A tal fin, **los objetivos que adopta el documento de Avance del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María** son los siguientes:

1º. 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.

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.

2º. 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.

3º. 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.

4º. 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.

5º. 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 fomento 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.

6º. 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.

7º. 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.

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.

8º. 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. En su memoria de ordenación deberán incluir una evaluación del impacto desde la perspectiva de género, que justifique la incorporación de criterios sociales en la propuesta formulada.

9º. IMPLEMENTAR UNA 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.

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.

10º. 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.

11º. 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.

12º. 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.

3. ALCANCE Y CONTENIDO DEL POU Y SUS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

La propuesta de revisión del Plan tiene la finalidad de dotar a la ciudadanía Portuense de un verdadero instrumento que establezca la ordenación urbanística de todo el suelo urbano. Así, el POU se presenta por parte de la ciudad como un ejercicio de recuperación de la gobernanza urbana en base a un modelo urbano-territorial integral.

3.1. ALCANCE Y CONTENIDO.

Los planes de ordenación urbana en Andalucía, dentro de las competencias urbanísticas municipales, se adscriben a su propia geografía municipal, específicamente al suelo urbano; se puede aseverar entonces que, desde el marco jurídico-urbanístico, el Plan de Ordenación Urbana se extiende a efectos de resolución de incidencias ambientales, a los límites de la clase de suelo urbano. Es en este ámbito donde se reformula un modelo urbano de proyección territorial, sustentado en las actuales estrategias promulgadas a favor de la sostenibilidad global.

El modelo urbano de proyección territorial tiene por objeto el siguiente **alcance**:

1. La organización racional y conforme al interés general de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación.
2. La determinación, reserva, afectación y protección del suelo dotacional, entendiendo por éste el que deba servir de soporte a los servicios públicos y usos colectivos; es decir, las infraestructuras, parques, jardines, espacios públicos, dotaciones y equipamientos públicos, cualquiera que sea su uso.
3. El cumplimiento de los deberes de conservación y rehabilitación de las construcciones y edificaciones existentes.
4. La fijación de las condiciones de ejecución y, en su caso, de la programación de las actividades de urbanización y edificación.
5. La formalización de una política de intervención en el mercado del suelo, especialmente mediante la constitución de patrimonios públicos de suelo, así como el fomento de la construcción de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública.
6. La protección del patrimonio histórico y del urbanístico, arquitectónico y cultural.
7. La protección y adecuada utilización del litoral.
8. La incorporación de objetivos de sostenibilidad que permitan mantener la capacidad productiva del territorio, la estabilidad de los sistemas naturales, mejorar la calidad ambiental, preservar la diversidad biológica, y asegurar la protección y mejora del paisaje.
9. La promoción de la 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, garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres.
10. El establecimiento de medidas para evitar la presencia en el territorio de edificaciones y asentamientos ejecutados al margen de la legalidad urbanística, incorporando al ordenamiento los procesos existentes cuando ello fuera compatible con la ordenación territorial

y urbanística y demás normativa especial de aplicación, sin perjuicio del ejercicio de la potestad de disciplina urbanística.

El propio Plan concretará las condiciones de vigencia, modificación y revisión, las previsiones para su desarrollo, seguimiento y ejecución, y de forma pormenorizada, la naturaleza y efectos de sus determinaciones.

El **contenido documental** del PO U constituirá una unidad, cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos expuestos. Además del Estudio Ambiental Estratégico, el documento de Aprobación Inicial del Plan constará al menos de los siguientes documentos:

- A. MEMORIA que contendrá una síntesis de los estudios que sirvan para fundamentar las propuestas del Plan.
 - 1. Memoria de Información
 - 2. Memoria Justificativa
 - 3. Memoria de Ordenación.
 - 4. Estudio Económico-Financiero
 - 5. Informe de Viabilidad Económica y programación para las actuaciones en suelo urbano.
 - 6. Memoria de Participación Pública e informes sectoriales.
 - 7. Evaluación del Impacto de Género.
- B. PLANOS, que contendrán los elementos y las zonas establecidas en la Normativa.
 - 1. Planos de información: urbanística, territorial y afecciones sectoriales
 - 2. Planos de ordenación
 - Delimitación del ámbito de ordenación del PO U
 - Zonas de suelo Urbano. Actuaciones de transformación urbanística y Actuaciones urbanísticas.
 - Usos globales y dotaciones.
 - Redes de infraestructuras y servicios técnicos.
 - Infraestructura Verde.
- C. NORMAS URBANÍSTICAS, que contendrá las determinaciones para la ordenación del suelo urbano del municipio de El Puerto de Santa María. Su contenido prevalecerá sobre los restantes documentos del Plan.
- D. RESUMEN EJECUTIVO
- E. CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS (en su caso).

3.2. LAS ALTERNATIVAS. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN.

En la planificación municipal, uno de los retos a los que se enfrenta en los últimos tiempos es la necesidad de adaptación a las cambiantes circunstancias normativas y la producción estratégica a favor de los activos ambientales, participación y cohesión social. La propia producción normativa y sus modificaciones son el fiel reflejo de la metamorfosis sufrida por cualquier estrategia incidente en el territorio, a tenor de las condiciones implementadas por el cambio climático, la lucha por la

energía y la importancia de la ciudadanía en la toma de decisiones. No obstante, en el juego de escenarios planteados en este documento de Avance se ha pretendido integrar las prerrogativas que emanan de las incertidumbres climáticas, las condiciones para el fomento de la biodiversidad y la convivencia del metabolismo de la ciudad con los activos naturales y territoriales.

La elaboración de las alternativas se ha llevado a cabo cumpliendo, en todo caso, con las determinaciones normativas que resultan de la legislación sectorial y urbanística, trascendiendo tres posibles escenarios viables técnica y ambientalmente. El documento Borrador del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María cumple con el papel de 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.

Bajo este contexto se identifican y describen sintéticamente tres alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, las siguientes:

- **Alternativa I. Asunción del planeamiento vigente entendida como Alternativa 0**

Supone una opción pasiva, se corresponde con la Alternativa 0 que establece la GICA y constituye el mantenimiento de las determinaciones del planeamiento vigente en el municipio, constituido por el PGOU de 1992 y sus modificaciones, así como todo el planeamiento de desarrollo ejecutado.

- **Alternativa II. Plantea un modelo atendiendo a la dimensión completa de sostenibilidad urbana atendiendo a la moderación y adecuada gestión de los recursos urbanos para una ciudad compacta, verde e inclusiva.**

Esta Alternativa II mantiene en términos generales las mismas directrices, objetivos y estructura de ordenación territorial y urbana que la Alternativa III, pero introduce una diferencia sustancial en su planteamiento económico y operativo: la inclusión de las Actuaciones Urbanísticas asistemáticas. Esta decisión responde al propósito de configurar **un modelo de ordenación integrado y estratégico**, ajustado a una escala de inversión más adecuada y adaptada a la realidad social, cultural y capacidad económica futura del Ayuntamiento.

- **Alternativa III. Asume un enfoque reduccionista y limitado con propuestas básicas hacia una ciudad compacta, verde e inclusiva.**

En esta Alternativa III 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. Se basa en un enfoque netamente ambiental dejando en una posición complementaria la dimensión social y económica hacia la sostenibilidad urbana.

LA ALTERNATIVA I (0): UNA OPCIÓN AGOTADA

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 María 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.



Figura 1. Alternativa I (0), Plan vigente.

Con posterioridad a la Adaptación Parcial se han aprobado definitivamente, y por lo tanto tienen la consideración de ordenación vigente en esta Alternativa I, 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, 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 2º 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. N° 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 I (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.

3°. 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 PGM 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.

4°. 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 PGM 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.

5°. PERI NO.05.Los Romanos Es un ámbito de suelo urbano con urbanización incompleta y deficiente. En el PGM 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.

6°. 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 PGM 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.

7°. 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 PGM 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.

8°. 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.

9°. 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.

10°. 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 PGM 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.

11°. 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 I 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. HACIA UNA 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 I, 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/RG-11 LA CERERÍA
- ATU/RI-12 CAÑO MOLINO.
- ATU/RI-13 CAÑADA DEL VERDUGO
- ATU/RI-14 LA PUNTILLA (tras la desafectación del dominio público portuario).

- ATU/RI-16 PRYCA OESTE.
- ATU/RI-17 PRYCA NORTE.

4°. 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).

5°. 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 SERVICIOS 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.

6°. 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).

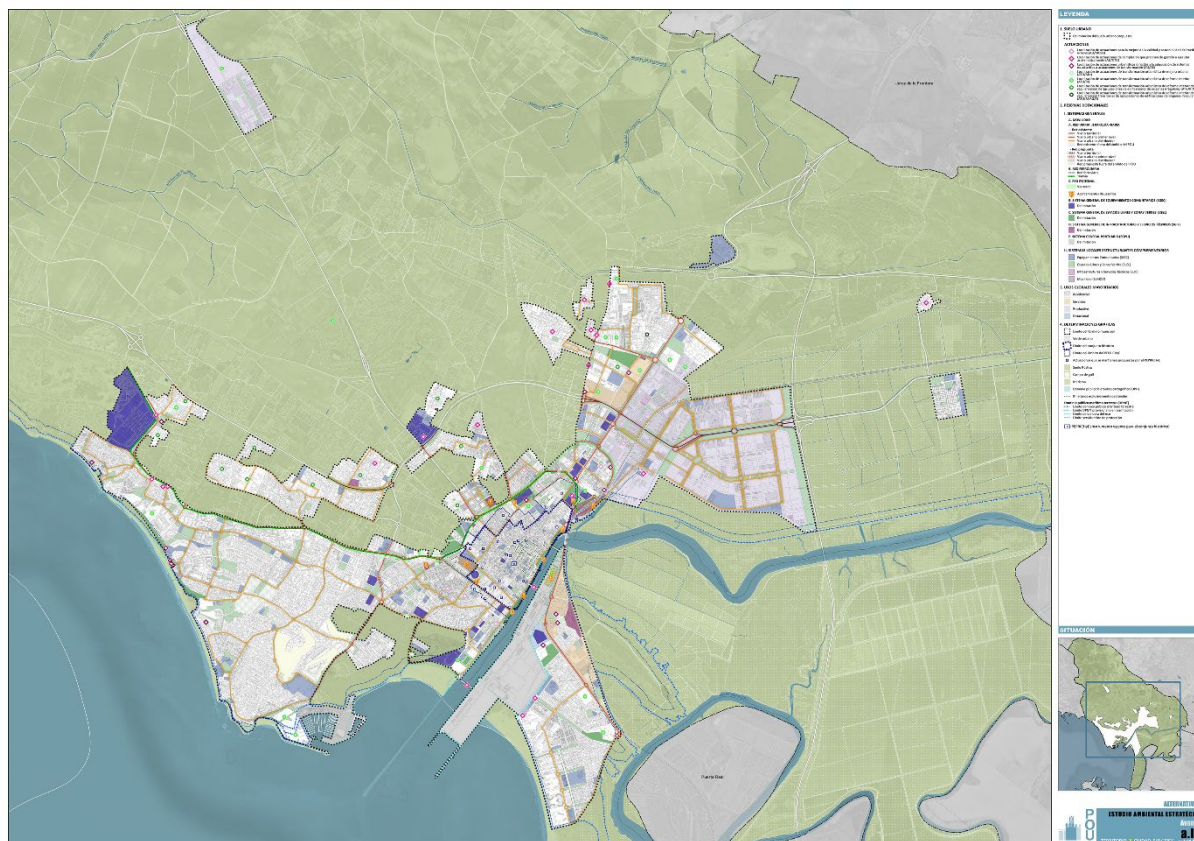


Figura 2. Alternativa de Ordenación II

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 en 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)
- 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 Ceba. Las Viñas.
- AU/AS_15 El Cuvillo (terrenos colindantes al estadio).
- AU/AS_16 Prolongación calle Mar Báltico (peatonal y servicios).

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 siguientes 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 1.
- 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 viario 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 mejora 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 SERVICIOS 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 Reforma 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 (delimitada)
- ATU/RI_04 El Caracol (propuesta)
- ATU/RI_05 El Chinarral I (delimitada)
- ATU/RI_06 El Chinarral II (delimitada)
- ATU/RI_07 La Inmaculada UEb (delimitada)
- ATU/RI_08 La China (propuesta)
- ATU/RI_09 Cantarranas I (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 de 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 usos globales de Servicios:

- ATU/RI_10 Actuación AA-1, del Plan Especial del Puerto de la Bahía de Cádiz (delimitada)
- ATU/RI_11 Entorno estación de servicio Las Palmas (delimitada)
- ATU/RI_16 Pryca Oeste (propuesta)
- ATU/RI_17 Pryca Norte (propuesta)
- ATU/RI_18 Ford (propuesta).

De uso global productivo y servicios:

- ATU/RI_12 Caño del 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 Belleza (en transformación) (Delimitada)
- ATU/RI/RG-02. Bella Bahía (en transformación) (Delimitada)
- ATU/RI/RG-03. Hijuela del Tío Prieto (en transformación) (Delimitada)
- ATU/RI/RG-04. Cantarranas II (en transformación) (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 Cerería (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 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)

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.

Otros aspectos que diferencia con la Alternativa II es las determinaciones transversales que aspiran a mantener **una relación directa entre el hecho urbano y el medio o contexto litoral y de campiña** en el que se implanta la ciudad de El Puerto de Santa María. El motivo de esta propuesta de la Alternativa III viene a rescatar la visión global del término municipal frente a las tesis de la LISTA que ha venido a ordenar el suelo urbano y el suelo rústico en instrumentos diferentes y que pueden formalizarse resolviendo de forma autónoma las debilidades de cada ámbito, sin mantener un mínimo de **articulación** de las relaciones en los sistemas generales, **vertebración** de las relaciones campo ciudad y **coherencia** en la disposición de usos. Es destacable en esta alternativa la visión integrada de las vías pecuarias, el sistema de movilidad, la ordenación de los usos en relación con el suelo rústico, el tratamiento de los contactos entre lo urbano y lo rural en términos de paisaje, entre otras propuestas del POU.

En definitiva, esta Alternativa permite **mantener la coherencia del modelo territorial propuesto**, pero ajustando su grado de intervención pública. No se plantea, por tanto, como una opción más o menos adecuada desde el punto de vista del modelo urbano, sino como **una versión económicamente menos exigente** del mismo planteamiento general, que busca equilibrar los objetivos del planeamiento con la capacidad efectiva del Ayuntamiento para asumir las inversiones derivadas de su ejecución.

ALTERNATIVA III. 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 Alternativa I (0) 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.

- 6°. 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):

- a) Supresión de las Actuaciones Urbanísticas destinadas a la adquisición de sistemas generales no adscritos.
- b) No previsión de actuaciones urbanísticas de compleción de la urbanización para dotar a las parcelas de la condición de solar en zonas infradotadas.
- c) No establecer programas de mejora o regeneración de barrios en declives.
- d) 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.
- e) Proceder en el POU únicamente a establecer estrategias a las que deberán sujetarse las propuestas 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.
- f) 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.
- g) 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.

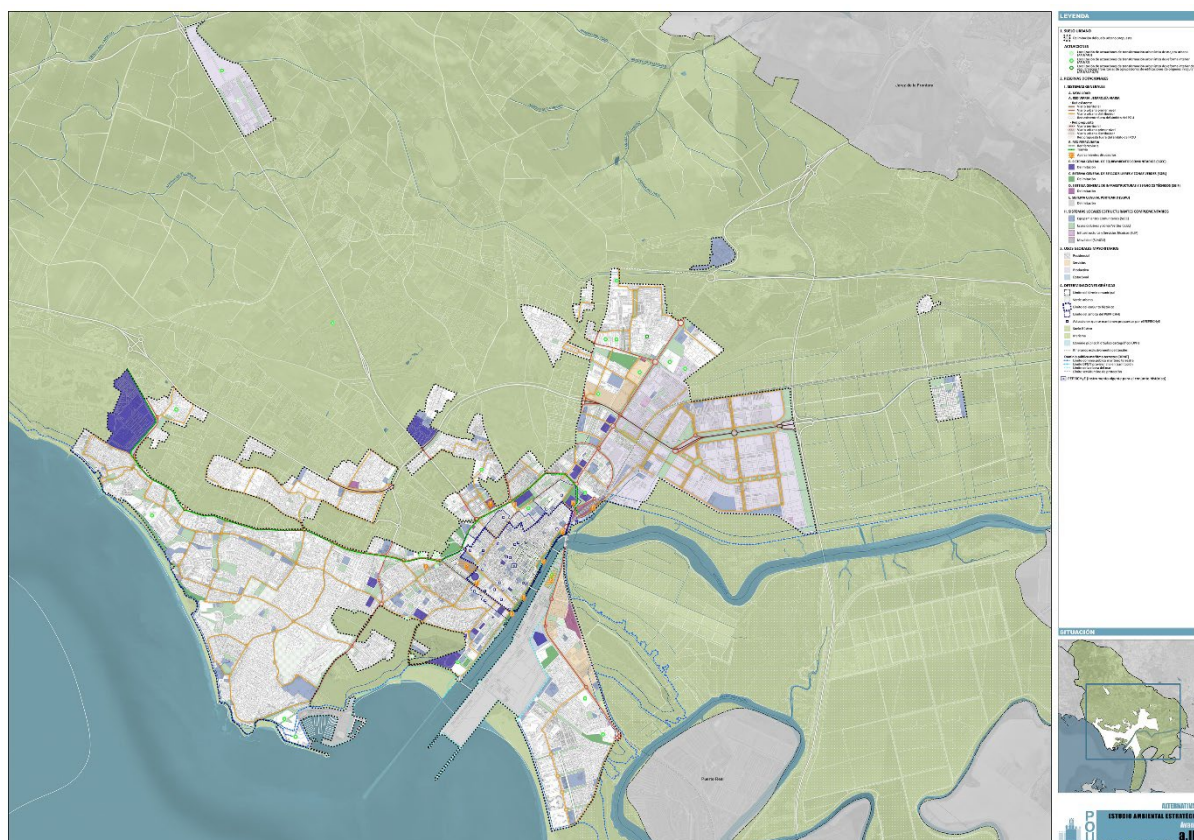


Figura 3. Alternativa III

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.

4. EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DEL ESCENARIO SELECCIONADO

La elaboración de las alternativas se ha llevado a cabo cumpliendo, en todo caso, con las determinaciones normativas que resultan de la legislación sectorial y urbanística, trascendiendo tres posibles escenarios viables técnica, jurídica y ambientalmente.

No obstante, para centrar la lectura de las opciones planteadas sobre la geografía municipal urbana, debemos poner en el punto de partida la admisión de un territorio contemporáneo, entendido este, como una construcción cultural y palimpsesto de las relaciones entre el espacio urbanizado y el medio rural-litoral. Es por tanto adecuado recordar en este momento, que la virtud ambiental del territorio y su simbiosis con la ciudad, ha sido y es, el fruto de la tensa convivencia entre los factores del medio, el uso de los recursos y el desarrollo socioeconómico. Pero también es evidente que **la huella urbanizada en El Puerto de Santa María, ha desvirtuado parte de las relaciones con el soporte ambiental** a tenor de las importantes afecciones a los activos ambientes de las marismas, del litoral y en los pagos con presencia de masa forestales principalmente, sobrepasando en este aspecto, su capacidad de carga.

Por tanto, un primer fundamento del que debemos partir y tomar en consideración en la valoración de las alternativas es, la absoluta convulsión urbanística y ambiental latente, tanto del suelo urbano consolidado como, especialmente, en los ámbitos en situación de desconexión legal con diferente grado de consolidación y ordenación. Resulta en definitiva un dibujo de la situación actual que es ineludible obviarlo en la valoración de las alternativas, pero también se debe advertir que las alternativas 1 y 2 no son responsable de esta situación, sino que **es una herencia que debemos asumir y reformular**.

Es en esta atmósfera donde se plantean tres alternativas con el doble objetivo de paliar los conflictos actuales, desde la medida de las posibilidades del propio instrumento con objeto de la ordenación detallada del suelo urbano y, por otra parte, orientar las nuevas directrices planificadoras y proyectuales con los fundamentos que sustentan las estrategias urbanas y ambientales más exigentes. Las claves de valoración de las tres propuestas deben interpretarse, en definitiva, bajo unas relaciones sistémicas de todos los elementos-factores que constituyen el territorio: ambientales, sociales, económicos y culturales; en consecuencia, la valoración se enfoca para la obtención de una **sostenibilidad global e integrada** basada en una fiscalización multicriterio (ambiental, económica y sociocultural), tal y como establece la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

Aunque la noción de sostenibilidad nació de la disciplina económica y financiera de los años 70, hoy es clara su aplicación en el ámbito del medio ambiente y evaluación de las acciones sobre el medio, que pretende expresar el equilibrio entre las actividades y la conservación del territorio basada en la compatibilidad del desarrollo social y cultural en un espacio determinado. Por ello, podemos hablar al menos de tres dimensiones en la sostenibilidad de cualquier alternativa: la dimensión ambiental, la dimensión económica y la dimensión social-cultural frente a las visiones más parciales y sectarias de la sostenibilidad en un mundo global.

Las alternativas que se han considerado reflejan, por tanto, una valoración a raíz de tres nociones básicas, con el objeto de catalizar todos los aspectos que se derivan de las propuestas en la que se ha observado su viabilidad técnica, jurídica y ambiental. Se reconoce también, el peso específico

de lo ambiental y de lo social, debiendo ser ponderados frente a la dimensión mercantilista del suelo y de la visión oportunista de interés particular.

Con estas claves, en la valoración de las alternativas, se pretende finalmente contemplar de forma ajustada, todos los aspectos del medio urbano y el territorio compuesto, además de la dimensión ambiental, por unas variables sociales, culturales y económicas como medidas creíbles que debe hacer proporcionar una convivencia amistosa entre hombre y medio.

4.1. EL ANÁLISIS MULTICRITERIO DE LAS ALTERNATIVAS: 70 OBJETIVOS PARA LA SOSTENIBILIDAD GLOBAL

Cualquier propuesta sobre el territorio debe asumir la necesaria convergencia con las prerrogativas sectoriales y ser evaluadas, al menos, mediante una visión sistémica de la relación entre el humano y el medio que le rodea.

El avance en los últimos tiempos sobre la concienciación de acometer medidas conducentes a la sostenibilidad global ha estimulado la investigación y producción científica, resultando consensuados objetivos incluidos en las estrategias en diferentes escalas prospectivas, en todo caso, ineludibles para cualquier propuesta en el territorio, y en particular, para el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María. Por ello, la evaluación de las alternativas debe mostrar el grado de convergencia y/o cumplimiento con los objetivos -ambientales fundamentalmente- contenidos en las estrategias y planes ambientales, siempre atendiendo a una concepción de sostenibilidad global e integrada del marco ambiental de El Puerto de Santa María y a la capacidad de acción del propio PO U. Los setenta objetivos que evalúan las tres alternativas son los siguientes:

- **En relación a la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU)**

- Objetivo 1.** Promover el modelo de ciudad compacta, diversa, eficiente y cohesionada socialmente.
- Objetivo 2.** Modificar la tendencia basada en el consumo de recursos, por otra fundamentada en la calidad, el uso razonable y sostenible de recursos, la información, el conocimiento y la cooperación entre los distintos componentes del sistema de ciudades.
- Objetivo 3.** Situar en el centro de discusión el desarrollo de un urbanismo que aborde los retos de la sostenibilidad y la entrada en la era de la información y el conocimiento; de un nuevo modelo de movilidad donde los modos de transporte más sostenibles sustituyan a los modos motorizados individuales e ineficientes; y de una nueva habitabilidad en la edificación basada en la idea de habitación, en la vinculación de la edificación al desarrollo de ciudad y al uso de recursos locales.
- Objetivo 4.** Mejorar la calidad urbana de pueblos y ciudades y la calidad de vida de su ciudadanía, al mismo tiempo que se disminuye de forma urgente la dependencia de recursos no renovables.
- Objetivo 5.** Superar el modelo de desarrollo y crecimiento basado en el consumo de recursos naturales no renovables y en energías de origen fósil en el medio urbano y contribuir al cumplimiento de los objetivos de emisión fijados en los diferentes

protocolos y acuerdos internacionales y, como consecuencia, al cumplimiento de los objetivos que, para la mitigación de los efectos del cambio climático, se contemplan en el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012.

- Objetivo 6.** Impulsar una nueva cultura de la movilidad y accesibilidad, modificando el reparto modal a favor de modos más eficientes económica y ambientalmente, primando el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- **Agenda Urbana Andaluza 2030 y Agenda Urbana Española**
 - Objetivo 7.** Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
 - Objetivo 8.** Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
 - Objetivo 9.** Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
 - Objetivo 10.** Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
 - Objetivo 11.** Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.
 - Objetivo 12.** Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.
 - Objetivo 13.** Impulsar y favorecer la economía urbana.
 - Objetivo 14.** Garantizar el acceso a la vivienda.
 - Objetivo 15.** Liderar y fomentar la innovación digital.
 - Objetivo 16.** Mejorar los instrumentos de intervención y gobernanza.
- **Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible y ODS-2030**
 - Objetivo 17.** Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, mares y recursos marinos para lograr el desarrollo sostenible.
 - Objetivo 18.** Proteger, restaurar y promover la utilización sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar de manera sostenible los bosques, combatir la desertificación y detener y revertir la degradación de la tierra, y frenar la pérdida de diversidad biológica.
 - Objetivo 19.** Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.
 - Objetivo 20.** Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todas las personas.
 - Objetivo 21.** Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todas las personas.
 - Objetivo 22.** Construir Infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación
 - Objetivo 23.** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Objetivo 24. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

- **Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad.**

Objetivo 25. Implementar un marco instrumental adecuado para acometer el objetivo de frenar la pérdida de biodiversidad en sus diferentes escalas y recuperar servicios ecosistémicos.

Objetivo 26. Impulsar un modelo de desarrollo sostenible que consolide la puesta en valor de la biodiversidad y refuerce su función como recurso generador de bienes y servicios (capital natural).

Objetivo 27. Consolidar un modelo de gestión integrada de la biodiversidad a través de la coordinación interadministrativa y el desarrollo de las políticas sectoriales estratégicas.

- **Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia Horizonte 2007-2012-2020.**

Objetivo 28. Asegurar la reducción de las emisiones de GEI en España, dando especial importancia a las medidas relacionadas con el sector energético. Según el inventario nacional, siguiendo la clasificación IPCC, en el año 2005, el total de las emisiones relacionadas con el procesamiento de la energía fueron el 78,87% de las emisiones nacionales.

Objetivo 29. Contribuir al desarrollo sostenible y al cumplimiento de los compromisos de cambio climático fortaleciendo el uso de los mecanismos de flexibilidad basados en proyectos.

Objetivo 30. Impulsar medidas adicionales de reducción en los sectores difusos.

Objetivo 31. Aplicar el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) promoviendo la integración de las medidas y estrategias de adaptación en las políticas sectoriales.

Objetivo 32. Garantizar la seguridad del abastecimiento de energía fomentando la penetración de energías más limpias, principalmente de carácter renovable, obteniendo otros beneficios ambientales y limitando la tasa de crecimiento de la dependencia energética exterior.

Objetivo 33. Impulsar el uso racional de la energía y el ahorro de recursos tanto para las empresas como para los consumidores finales.

- **Estrategia de Sostenibilidad de la Costa (2007, MARM) y Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de Zonas Costeras.**

Objetivo 34. La protección y conservación de la integridad de los sistemas litorales y marinos.

Objetivo 35. La garantía del acceso y del uso público a la costa para los usos comunes acordes con su naturaleza.

Objetivo 36. La recuperación y transformación del borde marítimo en los tramos urbanizados y degradados.

- **Estrategia Nacional de Adaptación al Cambio Climático y Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático**

Objetivo 37. Aumentar la capacidad de absorción de CO₂ de la atmósfera por las formaciones vegetales.

Objetivo 38. Promover una mayor integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte, desarrollando los mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, especialmente en los ámbitos urbanos.

Objetivo 39. Integrar criterios ambientales en los planes, programas y actuaciones de desarrollo del PEIT; así como realizar un seguimiento de los objetivos y acciones clave contempladas en el sector del transporte, junto con su interacción con otras políticas energéticas, industriales, económicas, ambientales, etc.

- **Estrategia Española de Movilidad Sostenible.**

Objetivo 40. Mejorar la integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte, desarrollando mecanismos de coordinación y cooperación administrativa, especialmente en los ámbitos urbanos.

Objetivo 41. Mejorar la eficiencia de los diferentes sistemas de movilidad sostenible al mismo tiempo que se disminuyen los efectos negativos de las infraestructuras lineales sobre los espacios protegidos, la conservación de la biodiversidad, la fragmentación del territorio y el paisaje.

Objetivo 42. Alcanzar unos niveles de accesibilidad adecuados y razonablemente homogéneos en todo el territorio; impulsar el desarrollo económico y la competitividad; y el cambio modal hacia modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos internacional e interurbano, y como caminar, bicicleta, transporte colectivo y coche compartido en el urbano.

Objetivo 43. Contribuir a la reducción necesaria del porcentaje de las emisiones procedentes del sector del transporte para la consecución del objetivo nacional en el total GEI en España.

Objetivo 44. Conseguir la mejora de la calidad del aire, en especial en el ámbito urbano, mediante la disminución de los niveles de concentración de los contaminantes atmosféricos, así como evitar la superación de los estándares de ruido.

- **Estrategia de Paisaje de Andalucía.**

Objetivo 45. Impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio natural.

Objetivo 46. Cualificar los espacios urbanos.

Objetivo 47. Cualificar los paisajes asociados a actividades productivas.

Objetivo 48. Cualificar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones.

Objetivo 49. Implementar instrumentos de gobernanza paisajística.

- **Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Geodiversidad**

Objetivo 50. Conservación y protección de la Geodiversidad Andaluza a través, entre otras opciones, su incorporación a los instrumentos de planificación ambiental y sectorial.

- **Estrategia Nacional de Restauración de Ríos.**

Objetivo 51. Fortalecer la capacidad adaptativa de los ecosistemas andaluces en un escenario de Cambio Global para que mantengan un flujo sostenido de ecoservicios fundamentales para el desarrollo humano en la región.

Objetivo 52. Ordenar cada territorio, ciudad y pueblo con previsión, asignando los usos según las necesidades reales de las personas y las capacidades de cada medio, con coordinación entre las distintas administraciones y agentes implicados e integración entre las diferentes actuaciones sectoriales, respetando el funcionamiento de los territorios, las ciudades y los pueblos como sistema.

Objetivo 53. Mejorar el conocimiento científico y técnico multi y transdisciplinar y fortalecer la innovación para desarrollar un modelo de gestión integrado de los sistemas naturales y socioeconómicos de Andalucía.

Objetivo 54. Incrementar el reconocimiento por la población andaluza del valor intrínseco e instrumental de la naturaleza, facilitar la participación ciudadana y mejorar la formación, la comunicación y la conciencia social sobre la importancia y necesidad de su custodia y conservación.

Objetivo 55. Propiciar la generación y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando los servicios culturales de la naturaleza.

Objetivo 56. Promover iniciativas que reduzcan las desigualdades socioeconómicas y de género de la población andaluza y favorezcan la cohesión social y el trabajo digno, afianzando la idea de un desarrollo que abarca la dimensión ambiental, económica y social y trasladando a la escala regional el objetivo de erradicación de la pobreza.

- **La Estrategia Energética de Andalucía 2020.**

Objetivo 57. Reducir un 25% el consumo tendencial de energía primaria.

Objetivo 58. Aportar con energías renovables el 25% del consumo final bruto de energía.

Objetivo 59. Autoconsumir el 5% de la energía eléctrica generada con fuentes renovables.

Objetivo 60. Descarbonizar en un 30% el consumo de energía respecto al valor de 2007.

Objetivo 61. Mejorar en un 15% la calidad del suministro energético

- **Plan Director para la conectividad ecológica de Andalucía.**

Objetivo 62. Reforzar la funcionalidad de los ecosistemas andaluces en un sentido amplio, mediante el desarrollo de medidas y acciones orientadas a la recuperación y restauración de procesos ecológicos y de servicios proporcionados por los ecosistemas y a través del impulso de soluciones basadas en la naturaleza.

Objetivo 63. Reforzar la conectividad ecológica entre los hábitats de interés comunitario presentes en Andalucía y mejorar la coherencia e integración, de dichos hábitats y de la Red Natura 2000, en el contexto general del territorio andaluz.

Objetivo 64. Reforzar la conexión entre las poblaciones y hábitats de las especies andaluzas, reduciendo los efectos de la fragmentación del paisaje sobre la flora y la fauna silvestre y mejorando, en general, el estado ecológico de las especies amenazadas.

- **Estrategia Regional Andaluza para la Cohesión e Inclusión Social. Intervención en Zonas Desfavorecidas**

Objetivo 65. Incrementar el número de equipamientos deportivos, culturales y sociales.

Objetivo 66. Incrementar el número de zonas verdes. ^[L]_[SEP]

Objetivo 67. Facilitar la movilidad urbana y metropolitana. ^[L]_[SEP]

Objetivo 68. Crear, incrementar o revitalizar los espacios de encuentro entre las personas residentes de las zonas para la participación en el diseño, desarrollo y evaluación del Plan Local de Intervención.

Objetivo 69. Hacer accesible la vía pública y revitalizar la utilización de los espacios públicos.

Objetivo 70. Garantizar el acceso a los servicios básicos como alcantarillado, luz, agua, recogida de basura y limpieza pública.

4.2. EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Los objetivos ambientales recopilados pretenden ser los principales tutores de evaluación para las tres alternativas planteadas. El grado de cumplimiento por parte de las alternativas, obedece a la asunción entre sus determinaciones y/o propuestas de una sostenibilidad global de los propios objetivos ambientales planteados. La evaluación por tanto aspira obtener el grado de cumplimiento o similitud valorando la idoneidad ambiental según se indica en la codificación siguiente:

Grado de cumplimiento de los objetivos			
Bajo o nulo (0)	Puntual (1)	Parcial (2)	Alto (3)

En consonancia con el método cuantitativo, la alternativa con mayor valoración, debe obedecer al escenario ambientalmente más viable, frente a otras opciones. La sostenibilidad global de las propuestas se establecen en función del % de desempeño con la siguiente relación:

Grado de sostenibilidad global

Bajo o nulo (< 20%)	Baja (< 40%)	Media (< 60%)	Alta (< 75%)
---------------------	--------------	---------------	--------------

La valoración de las alternativas en función del cumplimiento de los objetivos entre sus determinaciones e idoneidad para la sostenibilidad global es la siguiente:

	Alt-I	Alt-II	Alt-III		Alt-I	Alt-II	Alt-III
O bjetivo 1.	1	3	2	O bjetivo 36.	0	1	1
O bjetivo 2.	0	3	1	O bjetivo 37.	1	2	1
O bjetivo 3.	1	3	3	O bjetivo 38.	1	2	2
O bjetivo 4.	1	2	3	O bjetivo 39.	1	2	2
O bjetivo 5.	1	3	3	O bjetivo 40.	1	2	2
O bjetivo 6.	1	3	3	O bjetivo 41.	1	3	2
O bjetivo 7.	1	3	3	O bjetivo 42.	1	3	3
O bjetivo 8.	1	3	3	O bjetivo 43.	1	2	2
O bjetivo 9.	1	3	2	O bjetivo 44.	1	3	2
O bjetivo 10.	1	3	1	O bjetivo 45.	1	2	2
O bjetivo 11.	1	3	3	O bjetivo 46.	1	2	3
O bjetivo 12.	1	2	2	O bjetivo 47.	1	2	2
O bjetivo 13.	1	2	2	O bjetivo 48.	1	2	2
O bjetivo 14.	2	2	2	O bjetivo 49.	0	2	2
O bjetivo 15.	2	2	2	O bjetivo 50.	0	2	2
O bjetivo 16.	1	3	3	O bjetivo 51.	1	2	2
O bjetivo 17.	1	2	2	O bjetivo 52.	1	3	1
O bjetivo 18.	1	3	2	O bjetivo 53.	0	2	2
O bjetivo 19.	2	2	2	O bjetivo 54.	1	2	2
O bjetivo 20.	2	3	3	O bjetivo 55.	1	2	2
O bjetivo 21.	1	2	2	O bjetivo 56.	1	2	2
O bjetivo 22.	2	3	3	O bjetivo 57.	0	2	2
O bjetivo 23.	2	3	3	O bjetivo 58.	1	2	2
O bjetivo 24.	2	3	3	O bjetivo 59.	1	2	2
O bjetivo 25.	1	2	2	O bjetivo 60.	1	2	2
O bjetivo 26.	1	2	2	O bjetivo 61.	1	2	2
O bjetivo 27.	1	2	2	O bjetivo 62.	1	3	2
O bjetivo 28.	1	3	3	O bjetivo 63.	1	2	2
O bjetivo 29.	1	2	2	O bjetivo 64.	1	2	2
O bjetivo 30.	1	2	2	O bjetivo 65.	1	3	2
O bjetivo 31.	1	3	3	O bjetivo 66.	1	3	2
O bjetivo 32.	2	3	3	O bjetivo 67.	1	3	2
O bjetivo 33.	1	2	2	O bjetivo 68.	1	3	2
O bjetivo 34.	1	2	2	O bjetivo 69.	1	3	2
O bjetivo 35.	2	3	3	O bjetivo 70.	1	3	2

SO STENIBILIDAD T.	73/34,7%	170/80,95%	153/72,86%
--------------------	----------	------------	------------

La valoración de las opciones planteadas, ofrece un su conjunto una apuesta por la sostenibilidad, en el que el peso de lo ambiental se pondera, fundamentalmente por la incorporación de los criterios sobre el fomento de las políticas frente al cambio climático y ahorro de energía, mejora del paisaje urbano, incentivación de la movilidad sostenible y búsqueda de la densificación frente a la expansión de la ciudad.

La **Alternativa I (0)** mantiene un grado de sostenibilidad global *baja* inducido principalmente por la incapacidad de las propias Normas a adaptarse a las nuevas determinaciones urbanas y sectoriales desde su aprobación definitiva hasta hoy. La no actuación frente a los graves problemas urbanísticos y ambientales del asentamiento urbano de El Puerto de Santa María justifican inicialmente la valoración de esta opción. La situación de indefensión en aras de la recualificación ambiental de la ciudad y la situación de desamparo social para el acceso a la vivienda digna y la disposición de equipamientos mínimos, esbozan el carácter displicente de este escenario.

Sin duda, los objetivos fundamentales establecidos en las Normas vigentes para el suelo urbano precisan de una reconsideración generalizada y profunda, si tenemos además en cuenta, que no sólo se ha producido una traslocación urbanística-jurídica en el suelo urbano de El Puerto de Santa María, sino que, además, el escenario regional y europeo ha avanzado en los activos ambientales para mejorar la compatibilidad de los asentamientos urbanos en el medio, resulta una evidencia aceptada, que esta no es la alternativa más viable: una aceleración en las tendencias apuntadas, aconsejan a situar en un contexto distinto los objetivos de la revisión del suelo urbano. En especial, se hace necesaria e inaplazable una nueva delimitación del suelo urbano y una ordenación de la ciudad existente mediante actuaciones quirúrgicas tanto en el viario como el hecho edificado para:

- a) Ordenar el sistema ambiental urbano y recualificar el existente, poniendo en valor el conjunto de activos naturales, paisajísticos y patrimoniales de la ciudad.
- b) Preparar la ciudad para recibir las infraestructuras propias de la movilidad sostenible,
- c) Incrementar de forma considerable el parque público de vivienda para promocionar el alquiler social ante las graves dificultades de acceso a la vivienda que afectan a grandes capas de la población.
- d) Mejorar la cohesión social.
- e) Fomentar las actuaciones de rehabilitación, regeneración y revitalización de la ciudad existente.
- f) Establecer medidas para que las funciones urbanas puedan realizarse satisfactoriamente con el menor consumo de recursos materiales, agua y energía, con la menor producción de residuos posible y tendiendo a cerrar localmente los ciclos.

Frente a la propuesta pasiva señalada, la Alternativa III ofrece un grado de sostenibilidad global por encima del 70% (grado de sostenibilidad *alto*) claramente suficiente pero carente de una visión global de la sostenibilidad, fundamentalmente por la dimensión económica de la propuesta. Su valoración responde también a la escasa intención de incorporar los vectores de relación con el medio natural y rural circundante, se resigna a formalizar una serie de intervenciones sin atender al emplazamiento en el que se encuentra, esto es, abrir la ciudad al río Guadalete y San Pedro,

permitir la permeabilidad con el frente litoral en el sistema de movilidad, articular la infraestructura verde urbana con aquella de carácter municipal y regional. Se puede valorar esta alternativa III como una propuesta ordinaria con una visión egoísta, reducida y conformista de la sostenibilidad urbana.

La Alternativa II por su parte ofrece un grado de convergencia notable con una valoración *alta*, al asumir en su propia filosofía, una ordenación integrada en coherencia con la sostenibilidad global del PO U, atendiendo a la dimensión económica equilibrada y a la vinculación del suelo urbano y su metabolismo con los espacios naturales y de actividad agropecuaria. Los objetivos sustantivos de esta opción abogan por la integración de los anexos ambientales a favor de: la coordinación interadministrativa, la renaturalización de la ciudad existente y la sostenibilidad de los recursos en la retroalimentación urbana, la asunción de los patrones paisajísticos y culturales y los factores de mitigación/adaptación frente al cambio climático.

Esta última opción presenta casi un 80% de grado de compatibilidad con las estrategias para la sostenibilidad global al incorporar, además de la propuesta básica para los suelos urbanos de la alternativa anterior, una adecuada lectura de los bordes urbanos para dotarlos de homogeneidad que posibiliten, entre otras actuaciones, activos para la mejora ambiental y actuaciones de regeneración de la habitabilidad.

4.3. MARCO COMPARATIVO DE LOS EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

El Plan de Ordenación Urbana, en su alcance a suelos con las características urbanísticas para ser entendidos como suelo urbano, condiciona claramente cualquier análisis y valoración de los efectos sobre los elementos y factores ambientales establecidos en la normativa ambiental sabiendo que son suelos ya transformados, con un importante grado de urbanización e infraestructuras o que por su condición locacional se adscriben a la clase de suelos urbanos.

Bajo este paradigma, las tres alternativas presentan una valoración de los efectos equiparables sobre los aspectos ambientales la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluyendo el patrimonio arquitectónico y arqueológico, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Entre otros factores, debemos incorporar aquellos que con claridad existen en el medio urbano, tales como la compactidad, habitabilidad de los espacios, calidad acústica y atmosférica, nivel de dotación, movilidad o consumo de recursos municipales. En suma, se integran los factores del Anexo IIB y IIC de la Ley GICA, además de los elementos propios del medio urbano.

Sabiendo que en estos momentos es una fase de borrador del PO U, se avanza una primera valoración de los efectos de las alternativas para mejorar la metodología multicriterio inicial y justificar la decisión de la opción finalmente seleccionada.

Alternativas de Ordenación	Biodiversidad:	Suelo y calidad agrológica	fauna/flora	Calidad atmosférica	Aguas naturales y subterráneas	Paisaje urbano	Consumo de recursos naturales	Población/Salud humana	Socioeconomía	Dominio público natural	Cambio climático	Espacios libres y dotaciones	Movilidad	Habitabilidad	Patrimonio	Recursos municipales	SÍNTESIS: VALOR ACUMULADO
Alternativa I (0)	1	1	1	1	1	0	1	1	2	0	1	1	1	1	1	1	15
Alternativa II	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	37
Alternativa III	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	31

4.4. JUSTIFICACIÓN RAZONADA DEL ESCENARIO ELEGIDO

Se ha mantenido hasta ahora la viabilidad ambiental y técnica de las opciones de planificación planteadas. Frente a un escenario indiferente con las nuevas aspiraciones ambientales y la pasividad de amparo jurídico-urbanístico (Alternativa 0), las Alternativas II y III manifiestan la intención de dar cumplimiento a los objetivos de delimitar los ámbitos cuyo planeamiento, de forma sobrevenida, quedaron sin eficacia, además de avanzar hacia los objetivos suscitados por la **Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana, la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 y el Plan Andaluz de Acción por el Clima**. El fin último es adaptarse, mediante las determinaciones necesarias, a los nuevos planteamientos vigentes y futuros explícitos en las estrategias, planes y programas interadministrativos.

La valoración cuantitativa anterior viene a apoyar la elección de la **Alternativa II como el escenario más adecuado para la ciudad de El Puerto de Santa María y su entorno más inmediato** que de manera justificada, se razona comparativamente en las siguientes tres dimensiones de la sostenibilidad:

A) LA DIMENSIÓN AMBIENTAL

El ámbito tan complejo por la confluencia de tierras de campiña, marismas-litoral y entornos fluviales, en el que se encuentra el núcleo principal, el emplazamiento alberga patrones territoriales complementarios en el que se asientan los núcleos urbanos objetos del POU. Se reconoce por tanto el resultado de un proceso de coexistencia tendente a la banalización de las variables ecológicas, distante de la convivencia entre la ocupación del suelo por la urbanización, las infraestructuras y la alteración de la marisma tanto en su superficie como en su dinámica mareal.

Teniendo claro el punto de partida, la dimensión ambiental de las tres alternativas propone mantener el palimpsesto de los espacios custodiados, dando así cumplimiento a uno de los objetivos básicos de cualquier plan urbanístico sensato. No obstante, el apoyo y consolidación de una

infraestructura verde basada exclusivamente en los espacios custodiados se debe entender insuficiente para la acertada vertebración con los núcleos urbanos y en la propia integración de los vectores naturales, ecológicos y paisajísticos en la matriz de determinaciones.

La valoración cuantitativa pondera el cumplimiento de los objetivos orientados, no solo a la consolidación de los espacios naturales, sino a una relación lógica espacial entre sí y entre el resto de los sistemas. En consecuencia, las propuestas de conectividad, al margen de los cursos fluviales, en la Alternativa II está apoyada por aquellas piezas de borde que permiten el intercambio de biodiversidad entre espacios custodiados y los precios colindantes rurales o de escasa humanización. El cumplimiento de estos objetivos incide en la mayor valoración de la Alternativa II frente a los escenarios planteados por una propuesta inmovilista de la alternativa I (0) y una apuesta temerosa de lo ambiental del escenario III.

Es por tano necesario indicar, la necesidad de atender a la racional estructura natural y rural en la conformación del modelo urbano-territorial, y todo ello, no es posible sin la consideración de la apuesta de la Alternativa II mediante:

- a) la consolidación y el fortalecimiento, además de la ordenación adecuada, de los ámbitos consolidados y formalizar los bordes urbanos.
- b) El refuerzo de la biodiversidad en la malla urbana mediante una adecuada ordenación y propuesta con sentido ecosistémico.
- c) A partir del anterior, ajustar también los bordes para fortalecer el sentido sistémico y orgánico de la infraestructura verde.
- d) La apuesta firme por la relación campo-ciudad mediante la simbiosis de lo urbano y la ciudadanía con los ambientes inmediatos menos alterados. Este objetivo solo es alcanzable en la Alternativa II.

Otra clave del escenario elegido tiene que ver con la orientación de las propuestas sobre la mitigación y adaptación del ámbito frente al cambio climático. En este aspecto, la decisión de la Alternativa II de custodiar el uso agrícola-huertos sociales, en la redefinición de bordes, para el fomento de la biodiversidad, juega un papel a favor en la disputa por la alteración climática, favoreciendo de este modo, su conservación, las dinámicas ecológicas y la fijación del carbono. Frente a esta consideración, el resto de alternativas carecen de la interiorización necesaria para mitigar y adaptarse a las inclemencias futuras producidas por la alteración del clima.

La asunción de los factores físicos-naturales en la matriz territorial ha variado entre los diferentes escenarios propuestos. El propio diagnóstico de la Memoria de Información del Documento Borrador elaborado, es consciente de la dualidad o asimetría del territorio que trasladada a la realidad paisajística y ecológica manifestándose entre la planicie de las tierras de campiña y los ambientes de marismas y litoral. En este sentido, la Alternativa II es la que cumplen con la integración de los criterios tendentes zurcir los ítems naturales como las marismas, con una propuesta de ordenación de usos en consonancia las virtudes paisajísticas, geomorfológicas e identitarias de estos elementos de interés.

Entre los desatinos más notables de la Alternativa I y III se encuentra fundamentalmente las siguientes determinaciones -recurrentes para el resto de dimensiones-:

- Apuesta por mantener las actuales dinámicas urbanas en el suelo urbano sin propuestas abiertas a la integración de las variables ambientales a la trama urbana.
- Apuesta por establecer una malla urbana sin posibilidad de relación con el entorno natural que lo rodea, en cualquier caso, se puede deducirse una lectura para una movilidad más sostenible centrada en el hecho urbano.
- Apuesta por persistir en los actuales problemas dotacionales y de habitabilidad.

B) LA DIMENSIÓN ECONÓMICA

Una visión holística de la dimensión económica implica consideraciones en lo ambiental y lo social como parte de un mismo territorio. Si centramos la justificación en el ámbito, las tres alternativas pretenden cumplir con los criterios de corte económico, ligados estos, al desarrollo y producción de riquezas en una economía global. Sin duda, el avance económico parte de la explotación de los recursos naturales, tecnológicos e intelectuales debiendo existir un equilibrado consenso entre las diferentes dimensiones de la sostenibilidad.

En este marco, la Alternativa I aporta determinaciones para los diferentes sistemas territoriales, observando un claro desfase entre las propuestas del Plan vigente y las actualizadas estrategias de una economía enfocada a la innovación y la sostenibilidad en todos sus sectores. Son principalmente estos motivos los que justifican su valoración cuantitativa sobre el grado de cumplimiento de las estrategias tendentes a una actualización y regeneración del contenido urbano que pueda ponderar y atender las nuevas necesidades del mercado y del trabajo.

Frente a la propuesta anterior, las Alternativas III presentan una valoración, en este caso, muy por debajo de la opción II al entender, dentro de la capacidad del instrumento de ordenación urbanística, el esfuerzo por favorecer la ordenada disposición de suelos, una visión estadista de la distribución de bienes y servicios respecto al sistema viario de primer orden y la incentivación de las actuales actividades empresariales y económicas que hoy se desarrollan en El Puerto de Santa María y su área más inmediata.

En la Alternativa III se presenta una inversión en actuaciones asistemáticas muy por encima de las posibilidades y capacidades de las arcas municipales, afectando en otros extremos, a los servicios públicos para la resolución de este tipo de intervención. Por su parte, los espacios catalizadores de la actividad económica y empresarial en la Alternativa II se identifican claramente con la sostenibilidad de una economía descarbonizada, inclusiva e innovadora mediante las siguientes actuaciones:

- a) Preservar parte de la edificabilidad en zonas con uso global residencial para la implantación de actividades económicas de proximidad. En este sentido, dinamizar el comercio local y de proximidad para revitalizar los barrios dentro de un modelo económico sostenible de ciudad, y garantizar la accesibilidad de los espacios comerciales existentes en la ciudad, estableciendo itinerarios y esos comerciales fundados en la movilidad sostenible.

- b) Mejora de la regulación de los usos a implantar en los ámbitos de actividades productivas, impulsando su consolidación y fortaleciendo sus relaciones con el Campus de la Universidad de Cádiz.
- c) Reconversión de los espacios industriales o actividades industriales dentro del uso residencial global para reconducirlos a zonas que puedan acoger actividades basadas en los servicios a la ciudadanía y en las nuevas tecnologías, cuyo objeto de producción sea el manejo de información, el desarrollo y producción de sistemas informáticos, audiovisuales y otros similares, el cálculo y proceso de datos y, en general, actividades de investigación, desarrollo e innovación, así como servicios empresariales cualificados, en un entorno adecuado.
- d) Dotar del nivel infraestructural y dotacional adecuado a los asentamientos de edificaciones irregulares que por su integración en malla urbana quedan incorporados en el ámbito de ordenación del PO U.
- e) Dinamización del comercio local y de proximidad para revitalizar los barrios dentro de un modelo económico sostenible de ciudad, y a su vez genere nuevas centralidades barriales.
- f) Impulso de la actividad turística basada en las propuestas desarrolladas por en el Plan Estratégico de Turismo 2030, que pasan por potenciar la imagen turística de El Puerto de Santa María mediante la promoción de actividades culturales de envergadura y el patrimonio cultural como reclamo turístico, además de potenciar espacios para “turismo alternativo”, como por ejemplo el avistamiento de aves y especies autóctonas de la marisma, y mayores sinergias entre la ciudad y el resto de la Bahía.
- g) Consideración de las infraestructuras de telecomunicaciones como sistemas esenciales para promover su transición hacia una ciudad inteligente, manifestando la necesidad de incorporar, a tal efecto, tecnologías avanzadas.

Se hace también patente la inclusión dentro de las Alternativas II y III, la necesidad de avanzar en las dotaciones y servicios energéticos de rango supramunicipal que posibiliten ámbitos adecuados para la incentivación empresarial. Se asumen en ambas propuestas los objetivos en materia de energías incentivando la posibilidad de utilizar los materiales de deshechos de la agricultura para una energía más limpia.

C) LA DIMENSIÓN SOCIAL

En esta dimensión se considera tanto las posibles rentas procedentes de las actividades económicas, los servicios más directos afectos al sistema de asentamiento como ámbitos de habitabilidad y las condiciones ambientales territoriales y urbanas. En suma, se debate sobre el bienestar de la población residente y espontánea en el marco de las tres dimensiones, considerando además la cultura y rasgos de afectividad con el lugar.

Desde la dimensión social se hace una lectura similar a la económica, concretamente la Alternativa I (0) supone una propuesta pasiva frente a los nuevos retos y directrices programáticas después de más de 35 años del plan vigente. La valoración por tanto es minorada debido a la imposibilidad

de contar con fórmulas que permitan el cumplimiento de los objetivos frente a las propuestas II y III. Estos objetivos inalcanzables se centran fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- Impulsar medidas de reducción de energía en los sectores difusos y buscar la reducción de un 25% del consumo tendencial de energía primaria.
- Implementación de instrumentos de gobernanza urbana.
- Medidas de adaptación y mitigación frente al cambio climático.
- Conseguir la mejora de la calidad del aire, en especial en el ámbito urbano, mediante la disminución de los niveles de concentración de los contaminantes atmosféricos, así como evitar la superación de los estándares de ruido.

Se puede decir que la interacción de los sistemas territoriales con la población y sus actividades, se manifiestan en la habitabilidad de los entornos urbanos y los beneficios de los espacios naturales y rurales sobre la población. Las Alternativas I (0) y III reducen drásticamente la posibilidad de fomentar mejores condiciones ambientales al obviar el contenido paisajístico y natural de borde urbano y el resto del municipio. Por ello se deduce un exiguo cumplimiento de los objetivos en materia de cambio climático, reducción de riesgos (inundación) y banalización paisajística. Frente a este escenario dibujado, la propuesta II asume la reconversión de las áreas degradadas y la posibilidad de acceso a los espacios de interés, todo ello mediante la identificación de relaciones entre la ciudadanía y el contexto natural más inmediato, estas son, las intervenciones mediante la definición de borde.

Estas dos últimas propuestas (II y III) pretenden favorecer la actividad económica en base a los recursos endógenos y las iniciativas empresariales actualmente vigentes y también fomentar el desarrollo de nuevos yacimientos ligados a la economía global. Para este cometido se completa la articulación del ámbito mediante infraestructuras y ordenación mesurada de suelos para la promoción económica. Aquí la dimensión social se debe beneficiar de la propia actividad empresarial mediante la empleabilidad, obtención de rentas y fijación de la población en el territorio cumpliendo los objetivos marcados en las estrategias de corte social.

A favor de la Alternativa II se presenta la integración en el modelo urbano de la perspectiva de género, edad, discapacidad y multiculturalidad mediante la cohesión social, la igualdad de oportunidades y la equidad. Esta opción se centra en:

- a. Garantizar la igualdad de trato y de oportunidades, así como el acceso al mercado de trabajo.
- b. Promover un nivel de prestaciones sociales adecuado para las personas dependientes y con discapacidad.
- c. Aumentar la seguridad en los espacios urbanos (iluminación, mobiliario, etc.).
- d. Apoyar la accesibilidad universal en espacio público, prestando una atención especial a la “movilidad del cuidado” asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se puedan desarrollar en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con un coste asumible.

Entre las acciones destinadas a su cumplimiento y desarrollo cabe reseñar el reforzamiento de la compacidad urbana, la reducción de la dependencia del automóvil privado y la creación de una ciudad de “distancias cortas” enfatizando la presencia de un volumen idóneo de equipamientos y servicios en proximidad a la vivienda.

Junto a lo anterior, la Alternativa II apuesta por el bienestar de la población apostando por una infraestructura verde urbana con la disposición de parques de rango supramunicipal, recursos rurales y espacios de proximidad para el ocio y el esparcimiento.

Por tanto, a modo de resolución, el escenario II cumple con mayor grado de afinidad con los objetivos de las estrategias vigentes frente a una opción pasiva representada por la Alternativa I (0) y una propuesta III divergente con la dimensión ambiental y social de la sostenibilidad global integrada.

4.5. CONCLUSIÓN

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

- a) 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.
- b) 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.
- c) El único ámbito con ordenación urbanística actualizada es del conjunto histórico.
- d) 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.
- e) 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.
- f) Incorpora una insuficiente reserva de viviendas protegidas para el cálculo de necesidades elaborado, pues solo se incorporan de forma decidida en el PEPRICHyE.
- g) 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.
- h) 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:

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

- b) 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.
- c) 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.
- d) No permite completar la red urbana de la infraestructura verde que defina el PG O M.
- e) 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:

- a) Permite adoptar los objetivos de sostenibilidad establecidos por la LISTA y, al tiempo, aprovechar las máximas potencialidades que un PO U puede asumir según la LISTA.
- b) Define a corto plazo las actuaciones de transformación urbanísticas que precisan ser ejecutadas con mayor celeridad estableciendo su ordenación, delimitación y programación.
- c) 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.
- d) Asume compromisos de actuaciones de mejora y revitalización en barrios en declive.
- e) Fortalece la red estructural de los sistemas dotacionales y del viario mediante la previsión de actuaciones urbanísticas aisladas de adquisición de sistemas.
- f) Permite configurar la red complementaria urbana de la Infraestructura Verde que define el PG O M.
- g) 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.
- h) 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.
- i) 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** es la que mayor grado de afinidad presenta con los objetivos ambientales, económicos, sociales y culturales, además, de provocar menores efectos sobre el medio ambiente urbano en particular y en el contexto territorial en general.

5. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

El desarrollo previsible de la Alternativa seleccionada (Alternativa II) debe obedecer, al menos, a la conjunción de una doble condición de contorno:

- La jerarquización temporal en orden a la correcta secuenciación de la construcción del modelo urbano que se proyecta.
- La disponibilidad de financiación de los agentes inversores a lo largo del tiempo.

En este marco de desarrollo, la alternativa que aboga por dotar a El Puerto de Santa María de un instrumento de planificación urbano-territorial adecuado, tanto a la planificación sectorial y ambiental vigente, como a la realidad presente y futura en el ámbito, caracterizada por la problemática asociada a procesos urbanos expansivos, deterioro ambiental y mitigación/adaptación al cambio climático, y cuya solución debe ser abordada, es **la Alternativa II**.

La Alternativa II se concreta en el BORRADOR del PO U, identificado como Documento de Avance conforme a la legislación urbanística, que se acompaña a este Documento Inicial Estratégico bajo el título de Documento de Avance, donde se establece la siguiente previsión de desarrollo:

De una parte, se expone una aproximación detallada a la caracterización del ámbito, mediante:

1. Una correcta lectura de la situación urbanística actual, del suelo urbano en las Normas Urbanísticas subsidiarias vigentes. Se profundiza en la estructura urbana actual, el parque edificatorio y el proceso de formación histórica de los núcleos urbanos, quedando a la luz, la estructura urbana y su zonificación morfológica.
2. Se aborda las infraestructuras urbanas concernientes del ciclo del agua, de la energía y las telecomunicaciones. Los servicios urbanos básicos de alumbrado y recogida de residuos.
3. Se realiza un análisis social y económico para obtener las características definitorias de la población, las actividades económicas y la necesidad de viviendas.

Por otra, se hace el desarrollo concreto de la alternativa seleccionada mediante los siguientes apartados:

01. Delimitación del ámbito de ordenación del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María.
02. Se aporta una justificación de la conveniencia y oportunidad de la redacción del PO U. Objetivos
03. Al margen del DIE, el Borrador también incorpora un análisis de alternativas de ordenación contempladas.
04. Elección y desarrollo de los criterios para el mantenimiento, la mejora y regeneración de la ciudad existente mediante la identificación y caracterización de las zonas del suelo urbano y fijación de las Directrices generales para las actuaciones de transformación y actuaciones urbanísticas en el medio urbano.

Se barajan varios tipos de actuaciones, de transformación y urbanísticas. Las primeras están orientadas a áreas de reforme interior y a ámbitos en los que es necesario abordar mejora urbana. Las actuaciones urbanísticas por su parte, acometen el equilibrio de cargas y beneficios mediante la gestión adecuada sin dejar al margen otro tipo de actuaciones como de rehabilitación edificatoria y para la mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano.

05. El desarrollo del PO U aporta otras directrices complementarias, en concreto:

05.1. Directrices para la identificación de nuevas actuaciones y sistemas generales

05.2. Directrices de planificación en materia de vivienda protegida.

05.3. Directrices de planificación en materia de movilidad sostenible.

05.4. Directrices para la equidistribución de cargas y beneficios.

06. Se definirán los elementos que comprensivos de la malla urbana, esto es:

06.1 Red viaria

06.2. Dotaciones públicas

06.3. Parcelas destinadas a movilidad, servicios urbanos e infraestructuras.

06.4. Características y trazados de las redes de infraestructuras y servicios técnicos.

06.5. Criterios para la definición de las zonas de ordenanza.

07. Delimitación de bienes y espacios que deban contar con protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico

08. Se establecerán la regulación de los usos

09. Se comenzará desde la base territorial con el objeto de abordar el binomio Naturaleza y ciudad, rehaciendo vínculos. Una propuesta para la renaturalización de lo urbano y definición de una Infraestructura Verde Urbana.

10. Justificación de la adecuación de la propuesta del PO U a los Criterios de Sostenibilidad para la ordenación urbanística, su congruencia con planificación territorial y cumplimiento de objetivos de las Agendas Urbanas.

11. Los estudios económicos y la programación del PO U.

12. Finalmente se evaluará el impacto de género. Avance.

5.1. ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL POU

Para alcanzar los objetivos ambientales y urbanísticos, el desarrollo del PO U incorpora las siguientes estrategias:

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 1: 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.

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.

- 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 la 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 María 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 2: 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.

- 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 Madriles 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 3: 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.

- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 4: 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.

- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 5: ASEGURAR UNA MOVILIDAD EFICIENTE, SOSTENIBLE E INCLUSIVA, MEJORANDO TANTO LAS CONEXIONES INTERNAS DE LA CIUDAD COMO LAS VINCULACIONES EXTERNAS CON SU ENTORNO.

- a) Fomentar la compacidad urbana integrando áreas consolidadas 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 6: 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.

- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 7: 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

- 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) Incorporar una normativa de tal forma que se establezca un estándar de arbolado por metro cuadrado de nueva construcción.
- 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 pérdidas
- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 8: 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.

- 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) Se garantizará una diversidad tipológica y dimensional de viviendas, adecuadas a las distintas formas de convivencia.
- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 9: IMPLEMENTAR UNA INFRAESTRUCTURA VERDE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE AL SERVICIO DEL BIENESTAR URBANO.

- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 10: EQUIPAMIENTOS Y REDES AL SERVICIO DE LA COHESIÓN SOCIAL Y LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.

- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 11: ESTABLECIMIENTO DE LAS RESERVAS Y ESTÁNDARES DOTACIONALES.

- 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.

ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO 12: LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA.

- 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 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)
- 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 Crevillet, en los que predominan los bloques plurifamiliares construidos entre los años 60 y 80 del siglo pasado, con patologías constructivas y déficit de mantenimiento.

5.2. PRIMERAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN

En esta fase de redacción, las determinaciones que se expresan deben leerse en clave orientativa en el marco de las estrategias y criterios anteriormente esbozados. Si bien en el Avance del PGOM aprobado no se han establecido los referidos criterios, el POU los avanza 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:

A) LAS DIRECTRICES PARA LAS ZONAS DEL SUELO URBANO

A efectos ambientales, estas directrices tienen escasos efectos sobre el medio ambiente urbano puesto que supone establecer zonas homogéneas que responden a los usos globales y pormenorizados que pueden caracterizarse por albergar condiciones urbanas comunes en función de los siguientes aspectos:

- 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 continua 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.

Según el documento Borrador, en El Puerto de Santa María se han delimitado 16 zonas urbanas homogéneas de suelo urbano.

B) LAS DIRECTRICES PARA LA DELIMITACIÓN DE NUEVAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS Y DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

El documento Borrador del Plan de Ordenación Urbana adopta la determinación inicial de llevar a cabo en orden prioritario una serie de actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística.

I. ACTUACIONES URBANÍSTICAS

1. **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.
2. **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.

Dentro del conjunto de estas actuaciones se pueden 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.

3. **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.

II. ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

1. **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.
2. **Actuaciones de Transformación Urbanística 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 Borrador 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.

C) 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.

En este marco de directrices se encuentra la infraestructura verde y los vínculos entre lo urbano y el contexto natural o rural de El Puerto de Santa María.

La Infraestructura verde aspira a los siguientes objetivos:

- 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.

Complementan a esta red básica la **Red de Huertos Urbanos Comunitarios** que el Borrador señala en una aproximación a los posibles ámbitos con capacidad para desarrollar las funciones sociales y ambientales así reconocidas.

Otras Propuestas de interés para la mitigación de los efectos extremos del cambio climático son la disposición de **azoteas verdes**, regular la **pavimentación de los espacios urbanos** para reducir los efectos de la isla de calor además de permitir la circularidad de las aguas naturales de lluvia a las capas subyacentes.

D) 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.

Las propuestas del Borrador establecen directrices para la malla urbana dentro del sistema de movilidad. 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 en base a:

- 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.

Las propuestas clave en el **viario urbano principal** son las siguientes:

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 diferentes destinos interiores, mejorando la conexión transversal a través de carreteras como las de Sanlúcar, Rota y la Ronda del Ferrocarril.
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.

Se propone sobre la **trama interior de distribución** viarios que ejerzan de canalizadores a modo de Ejes Barrio. También la reorganización del viario local en algunos puntos.

Dentro de la malla urbana se identifican las **dotaciones públicas** que sustancian, articulan y equilibran la funcionalidad de ciudad, tanto los espacios libres y zonas verdes como los equipamientos.

6. LOS POTENCIALES EFECTOS AMBIENTALES

El objeto del futuro Estudio Ambiental Estratégico del PO U no será otro que realizar un proceso evaluador que permita complementar la planificación urbanística-territorial a la que asiste, incorporando criterios ambientales que posibiliten, de un lado, evaluar la sostenibilidad de las propuestas y de otro, reducir los efectos ambientales negativos o desajustes que puedan estimarse en función de los objetivos y propuestas integrantes del Plan en el ámbito urbano.

En este momento de inicio del procedimiento de evaluación se juzgan las alternativas y se establecen los potenciales impactos ambientales con carácter específico para el ámbito que se ordena. Por ello debemos atender a la capacidad de acogida del medio urbano, y de la consideración de los riesgos y limitaciones, y en evaluaciones actuales y tendenciales que permitan estimar la evolución del territorio con o sin la aplicación del PO U, así como en realizar un seguimiento futuro de la evolución de éste en su posible ejecución, mediante el uso de indicadores que permitan ir testeando la eficiencia del Plan y su sostenibilidad ambiental. En definitiva, se trata de analizar la coherencia interna del PO U, en su escenario seleccionado, desde el punto de vista ambiental, determinando si las propuestas planteadas implican una mejoría o una agudización de los efectos ambientales negativos de los procesos y factores ecológicos, si se producen desajustes o efectos negativos sobre las porciones del municipio con mayores valores ambientales y verificando si el PO U se adapta a las planificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento municipal y que, en todo caso, deben servirle de referencia.

A la espera de las conclusiones de la **COP30** de Belem (Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático 2025), se adoptará, en este sentido, como elementos de referencia directriz el resultante de los **ODS 2030** y de la **Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030**, aprobada por Acuerdo de 5 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno, cuyos objetivos se centran en:

- Integrar la conservación y el uso sostenible del capital natural andaluz en el modelo de desarrollo territorial, reforzando el papel de las cuestiones ambientales en las políticas sectoriales, y establecer mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional que faciliten un marco global de actuación.
- Fortalecer la capacidad adaptativa de los ecosistemas andaluces en un escenario de cambio global para que mantengan un flujo sostenido de ecoservicios fundamentales para el desarrollo humano en la región.
- Acercar los servicios e infraestructuras ambientales a la sociedad andaluza e integrarlos en la economía mediante un sistema de fiscalidad ecológica.
- Mejorar el conocimiento científico y técnico multi y transdisciplinar y fortalecer la innovación para desarrollar un modelo de gestión integrado de los sistemas naturales y socioeconómicos de Andalucía.
- Incrementar el reconocimiento por la población andaluza del valor intrínseco e instrumental de la naturaleza y mejorar la comunicación y conciencia social sobre la importancia y necesidad de su custodia y conservación.
- Propiciar la generación y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando los servicios culturales de la naturaleza.
- Promover iniciativas que reduzcan las desigualdades socioeconómicas de la población andaluza y favorezcan la cohesión social y el trabajo digno, afianzando la idea de un desarrollo que

abarca la dimensión ambiental, económica y social y trasladando a la escala regional el objetivo de erradicación de la pobreza.

Los efectos previsibles sobre el medio derivado del PO U en su fase de Avance se analizarán también sectorialmente y medio a medio según el siguiente esquema orientativo:

La atmósfera.

- Se evaluarán las determinaciones del Plan que puedan afectar a la calidad del aire y la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), con especial atención a las referidas a la movilidad y construcción de nuevas infraestructuras viarias.
- Se establecerá su incidencia en los procesos de cambio climático.
- Se considerará el parque de vehículos, la intensidad de vehículos en carretera, el consumo de energía eléctrica, la producción de energías limpias y los valores de contaminantes en la atmósfera.

El ciclo del agua.

- En coordinación con el vigente Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.
- Efectos sobre el recurso en relación con su disponibilidad: incremento de la demanda de agua por los nuevos desarrollos urbanísticos, nuevas infraestructuras de abastecimiento, producción agraria, etc.
- Evaluación sobre posibles efectos a los acuíferos: sellado e impermeabilización del suelo y riegos de contaminación.
- Estimación de su calidad: sistemas de saneamiento, incremento de caudales a depurar, vertidos sobre aguas continentales o marinas.
- Se considerarán variables como el consumo en abastecimiento urbano y de regadío, volumen de agua reutilizada o superficie de sustrato permeable impermeabilizada por la urbanización.

El suelo.

- El análisis abordará una valoración sobre la adecuación de las nuevas ocupaciones de suelo en cuanto a su calidad y capacidad agrológica, de manera que se pueda estimar la importancia de la pérdida efectiva de suelo en términos cuantitativos y cualitativos.
- Será necesario analizar el porcentaje de suelo ocupado por usos agrícolas y usos urbanos.

Los hábitats y la biodiversidad.

- Afección sobre comunidades y poblaciones de fauna y vegetación que integran el ámbito de estudio, de manera permanente o estacional, con especial atención a las áreas más sensibles (marismas, espacios protegidos, etc.) y a las especies amenazadas.
- Se cartografiarán los Espacios Naturales Protegidos y los patrimoniales a fin de otorgarles la adecuada protección y poder determinar las posibles afecciones directas e indirectas.

Los paisajes.

- Alteraciones sobre los paisajes urbano y culturales de mayor calidad o más representativos del ámbito.
- Se analizarán aspectos tales como la evolución de los usos del suelo, la evolución de la superficie forestal, la superficie ocupada por usos agrícolas, urbanos e infraestructuras, y los espacios y elementos protegidos.

Los residuos y las emisiones.

- Evaluación de las propuestas que afecten a la generación de residuos, atendiendo a la cantidad en sus diferentes tipologías y al sistema de recogida, gestión y tratamiento.
- Determinaciones del Plan en materia de energía, así como la demanda energética asociada a estas determinaciones, en estrecha relación con la emisión de gases de efecto invernadero.
- Se analizarán aspectos como el volumen de residuos generados, de residuos con recogida selectiva, de residuos reciclados, el consumo de energía eléctrica y la producción de energías limpias.

Cambio climático

- Se examinarán los escenarios climáticos y su repercusión sobre los factores ambientales, económicos y sociales.
- Análisis y repercusiones derivadas de la existencia de periodos de sequía.
- Las incidencias a causa de las olas de calor y de temperaturas más cálidas.

Los riesgos.

- Determinaciones que puedan estar relacionadas con los riesgos naturales (riesgos de erosión, inundabilidad, etc.) y tecnológicos (nuevas industrias o infraestructuras).

6.1. LOS EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL MEDIO.

Dadas las características del ámbito de intervención, la evaluación ambiental del PO U deberá abordar específicamente su incidencia potencial sobre sus elementos singulares desde el punto de vista territorial y ambiental. Por elementos singulares del territorio entenderemos aquellos espacios de especial valor ambiental, o los protegidos por legislación sectorial o territorial vigente.

Cabe diferenciar distintos tipos de repercusiones y tensiones sobre estos espacios, que provienen de los nuevos crecimientos y las nuevas implantaciones sobre los espacios rurales y naturales.

En primer lugar, hay que aludir a las repercusiones territoriales. El impacto de las actuaciones sobre el paisaje, sobre los espacios protegidos o patrimoniales, caso de la red de vías pecuarias o los yacimientos y bienes arqueológicos o históricos. No obstante, la variedad de las situaciones posibles no permite realizar demasiadas generalizaciones sobre el tema, por lo que para tomar conocimiento más específico debe analizarse cada una de ellas concretamente en las sucesivas fases de redacción del Plan. Igualmente es inevitable aludir, y el Estudio Ambiental Estratégico del PO U deberá profundizar en ello, a la ocupación de los borde rurales en colindancia con el suelo urbano, e

incluso protegidos y de interés ambiental, por edificaciones residenciales carentes de las infraestructuras y equipamientos necesarios, generadoras de numerosos desajustes ambientales y carentes de los servicios urbanísticos adecuados precisamente porque surgen en suelo no urbanizable donde se están ausentes las prestaciones propias del suelo urbano. Cuando el planeamiento acomete su regularización se requiere la creación ex profeso de las dotaciones en una situación de ordenación en gran medida preestablecida.

En segundo lugar, hay que referirse a las repercusiones derivadas del planeamiento sobre los recursos naturales que deberán valorarse en detalle en el Estudio Ambiental Estratégico. El suelo y la cubierta vegetal pueden verse afectados por las modificaciones introducidas por los movimientos de tierras y los desbroces propios de la urbanización. Ambas acciones pueden generar incrementos del riesgo de erosión y la alteración de cauces y arroyos si no se adoptan las adecuadas medidas de corrección y control.

Por último, deben también considerarse los efectos ambientales de las propuestas con repercusiones socioeconómicas. Las consideraciones anteriores tienen un común denominador ecológico-territorial. Sin embargo, no hay que olvidar que el proceso de implantación de actividades o directamente relacionadas con éstas tiene importantes desenlaces socioeconómicos, con efectos directos e inmediatos o derivados o aplazados.

En cuanto a los efectos ambientales a analizar derivados del plan vigente y las nuevas perspectivas de la Alternativa II del PO U, es decir, aquellas acciones que tienen potencial repercusión o incidencia ambiental por las determinaciones a adoptar por el PO U, se identifican las siguientes:

- Las intervenciones sobre las infraestructuras y la movilidad o las propuestas de crecimiento o regularización en los principales núcleos que conforman el sistema de asentamientos.
- La potenciación de la oferta turística. La actividad turística constituye un sector clave en la economía andaluza, fortalecido por las condiciones climáticas locales, el atractivo de su litoral y de su interior, sus paisajes, los valores patrimoniales y culturales y por el desarrollo de las comunicaciones. Las posibilidades que presenta la plaza Portuense para el turismo, en términos de patrimonio, recursos naturales, equipamiento hostelero y hotelero, suponen importantes ventajas competitivas. El turismo se ha convertido en una actividad de masas y constituye una oportunidad de progreso económico en regiones que no han alcanzado un gran desarrollo industrial o que han sufrido el deterioro de su industria o actividades económicas tradicionales. Estas potencialidades pueden consolidarse como focos de atracción que dinamicen la actividad económica y social del municipio, diversificando la oferta local.
- Afecciones a áreas protegidas (Espacios Naturales Protegidos, Espacios con Protección por decisión del planificador y Red Natura 2000). Si el Plan pudiera afectar directamente o indirectamente a los espacios Red Natura 2000, se evaluarán los efectos directos e indirectos del mismo sobre los objetivos de conservación.
- Afección a hábitats y elementos geomorfológicos protegidos o inventariados.
- Efectos sobre la flora y fauna.
- Efectos sobre la hidrología e hidrogeología.
- Efectos sobre el suelo: incrementos del riesgo de erosión y contaminación, alteración de la topografía y de los efectos sobre geomorfología.
- Afección al medio ambiente atmosférico: contaminación atmosférica, acústica y lumínica.

- Efectos sobre factores climáticos y relaciones de la propuesta con el cambio climático.
- Afección al patrimonio y a los dominios públicos: Vías Pecuarias, Montes de Utilidad Pública, Dominio Público Marítimo Terrestre, Dominio Público Hidráulico y Patrimonio inmaterial e Histórico-Artístico.
- Afección al paisaje.
- Consumo de recursos naturales: agua, suelo, consumo energético, etc.
- Generación y gestión de residuos: aguas residuales, infraestructura municipal de gestión de residuos, control de vertidos, etc.
- Afección a las infraestructuras.
- Efectos socioeconómicos.
- Se estudiará, asimismo, la interrelación o efectos sinérgicos entre todos estos factores.

Para una aproximación al análisis y evaluación de los probables efectos que pueda tener la aplicación de las nuevas determinaciones del Plan, se emplea un modelo matricial (metodología Leopold) de elementos susceptibles de recibir impactos y de variables potenciales de la ordenación que pueden provocar impactos.

6.2. VALORACIÓN INICIAL DE LOS POTENCIALES EFECTOS ADVERSOS

Como elementos claves susceptibles de recibir impacto se han señalado los factores ambientales indicados en el Anexo II apartado B) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integral de Calidad Ambiental, incluyendo la salud humana, los factores socio-económicos, el empleo y la economía.

Elementos susceptibles de recibir impacto

- a) El patrimonio natural.
- b) Las áreas sensibles.
- c) La calidad atmosférica.
- d) Las aguas naturales.
- e) El suelo.
- f) La biota.
- g) Consumo de recursos naturales (necesidades de agua, energía, suelo y recursos geológicos).
- h) La salud humana
- i) La socio-economía
- j) El empleo
- k) Factores relacionados con el cambio climático (polución, nivel del mar, anomalías climáticas).

Los elementos susceptibles de provocar impacto han sido extraídos de las estrategias y determinaciones del documento Borrador del POU que pueden tener mayor incidencia sobre el medio ambiente.

Por cada una de las determinaciones clave se indica si la misma tiene un efecto favorable (+) sobre el factor estudiado, un efecto desfavorable (-) o tiene una incidencia neutra (o). Tener un efecto favorable significaría que para ese factor el resultado de la aplicación de la propuesta normativa sería positivo.

Debido al carácter inicial de este documento, la valoración de los impactos provocados por la Alternativa II se han codificado en tres categorías de impactos: positivo, neutro o negativo. Estos valores hay que entenderlos en un marco de sostenibilidad y bajo el desarrollo de la normativa urbanística en el que se han valorado las dimensiones de este modelo.

Un impacto positivo marca un beneficio global que aporta la innovación a la sostenibilidad. Este se marca con un código de signo +.

Un impacto negativo indica un perjuicio para la variable contemplada en el marco de la sostenibilidad. Este impacto se marca con un código de signo -.

Un impacto neutro o indeterminado indica una acción inocua para la sostenibilidad de los valores territoriales. Este impacto se marca con un código de signo o.

Alternativa II. Matriz de Leopold.

Alternativa II. Matriz de Leopold.	Claves susceptibles de recibir impacto										
	Patrimonio natural	Áreas sensibles	Calidad atmosférica	Aguas naturales	Paisaje	Biota	Consumo de recursos naturales	Salud humana	Socioeconomía	Empleo	Cambio climático
Determinaciones del PO U de El Puerto de Santa María susceptibles de provocar impacto											
DIRECTRICES GENERALES PARA LAS ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN Y ACTUACIONES URBANÍSTICAS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
DIRECTRICES COMPLEMENTARIAS EN LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE	+	+	+	+	o	+	-	+	+	+	+
EL PUERTO DE SANTA MARÍA CIUDAD DIVERSIFICADA EN MATERIA DE VIVIENDA PROTEGIDA Y USO S.	o	o	o	o	o	-	+	+	+	o	+
LA RECUALIFICACIÓN DE LA MALLA URBANA Y CRITERIOS PARA LA DEFINICIÓN DE ZONAS DE ORDENANZAS.	+	+	+	o	-	+	+	+	+	o	+
LA RENATURALIZACIÓN DEL MEDIO URBANO: LA INFRAESTRUCTURA VEDE URBANA DE EL PUERTO	-	-	o	o	+	+	o	o	+	+	o
LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO. AVANCE DEL CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS.	o	o	o	o	o	o	o	o	+	+	o
LA ADECUACIÓN DEL AVANCE DEL PO U A LA PLANIFICACIÓN CON INCIDENCIA TERRITORIAL	+	o	o	o	+	o	o	o	+	o	o

6.3. JUSTIFICACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD AMBIENTAL

La revisión del suelo urbano en su primera evaluación presenta la Alternativa II por su mejor y más adecuada afinidad con los objetivos conducentes a una sostenibilidad global de territorio. Esta opción propuesta para la ordenación del municipio de El Puerto de Santa María asume una correcta utilización del territorio, coherente con sus características, ajustada a las capacidades de acogida tanto del medio físico como de los recursos humanos de la zona. Esta propuesta permite la pervivencia y desarrollo de los valores endógenos en todos sus ámbitos del medio urbano: económicas, ambientales, sociales y paisajísticas; que justifican la compatibilidad ambiental de la misma respecto a los siguientes objetivos establecidos:

1º. En relación a la **APUESTA POR LA CIUDAD EXISTENTE, LA COMPACTIDAD, LA MIXTURA Y LA DIVERSIDAD DE USOS COMPATIBLES ENTRE SI.**

Este principio rector quiere quedar recogido en las propuestas del Avance, fundamentalmente, en las siguientes actuaciones:

- a. Delimitación del suelo urbano consolidado y no consolidado con capacidad para albergar un urbanismo transformacional de renovación estratégica donde contextualizar la refuncionalización y recualificación del conjunto del medio urbano
- b. Actuaciones de transformación urbanística: de mejora urbana y de reforma interior.
- c. Actuaciones Urbanísticas: de mejora de la calidad y sostenibilidad del medio urbano, de compleción y de adquisición de sistemas.
- d. 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.
- e. Directrices para la mitigación del efecto isla de calor urbano y mejora de los activos relacionados con la salud y el bienestar de las personas.

2º. En relación a **OTORGAR PROTAGONISMO AL SISTEMA AMBIENTAL COMO ELEMENTO QUE DA LEGIBILIDAD, COMPRENSIÓN Y FORMA AL MEDIO URBANO.**

La concepción integradora de la ordenación del territorio, también a escala urbana, supone la consideración del sistema de espacios libres como un componente más del proyecto de estructura, en la que ha de tener un papel vertebrador y articulador de los diferentes tejidos existentes o de nueva urbanización. Desde el jardín urbano al parque metropolitano, desde el recorrido peatonal local hasta el corredor territorial, desde el espacio agrícola de interés hasta los espacios naturales protegidos, se ha de construir un sistema de espacios libres, que ha de ser la pieza fundamental de la red ambiental territorial.

La certificación de este principio rector, se tiene que manifestar, fundamentalmente, en la definición de la **Infraestructura Verde de Urbana**, constituida por las permanencias territoriales que conforman la raíz etimológica del territorio portuense. Su reconocimiento va a posibilitar proyectar un modelo urbano-territorial que, asumiendo la transformación de la ciudad, garantice la permanencia de la esencia de la matriz biofísica del soporte territorial. La importancia de la definición de la Infraestructura Verde radica en la consideración del suelo

como un recurso no renovable que es portador de valores ambientales y culturales dentro del suelo urbano.

En el caso del Estuario, desde la Alternativa II explícita en el Documento de Avance se propone plantear las redes necesarias para que el principal vector fluvial (Ríos Guadalete y San Pedro) se vuelvan a reconectar a la ciudad existente y futura de forma transversal y perimetral, a modo de “sellado” de la ciudad, y con el carácter difuminador que aportan los paisajes de marisma y litoral. Esto completaría las propuestas que se están llevando a cabo en la actualidad, que carecen de continuidad en los márgenes.

Por otra parte, los nuevos bordes urbanos que se definan deben entenderse como un sistema, y no como formas aisladas, indisolublemente unidos a la “forma urbis” de la ciudad. En especial el conjunto conformado por la simbiosis ciudad-marisma y ciudad-litoral.

3º. En relación a la **DEFENSA DEL DERECHO DE LA CIUDADANÍA AL USO DE LA CIUDAD Y EL TERRITORIO**.

El problema de la vivienda es una de las principales cuestiones que afectan a la vida de la ciudadanía y que el funcionamiento del mercado se ha demostrado incapaz de solucionarlo, reforzando los procesos de segregación social en la ciudad. En su conjunto el problema de la vivienda tiene tres componentes básicos que deben abordarse desde una perspectiva integrada: (a) por una parte, la vivienda es un elemento de la actividad económica, ya que su creación y puesta en valor forma parte esencial del sector inmobiliario, con importante implicación en la economía; (b) otro componente fundamental es el social, recogido en la Constitución Española, que determina el derecho de las personas a disfrutar de una vivienda digna y adecuada; (c) finalmente, un tercer aspecto, de gran importancia, lo constituye el punto de vista urbanístico, al ser el uso residencial el que de forma preferente sirve de base al tejido urbano de la ciudad y a configurar la imagen de la misma.

Por ello hay que ser conscientes que además de que sea imprescindible intervenir para asegurar la existencia, en proporción suficiente, de vivienda asequible, se necesita un soporte territorial idóneo -una ciudad compacta, funcionalmente diversa, socialmente integradora y ambientalmente cualificada- que confiera eficiencia al instrumental confeccionado por el ordenamiento urbanístico para estimular una oferta de viviendas que garantice la cohesión social en cada barrio de la ciudad, evitando la formación de guetos.

Otro factor de notable influencia para el aseguramiento de la cohesión social es la oferta dotacional a proporcionar, ya que los equipamientos aportan los servicios necesarios para complementar la habitabilidad urbana. En esta materia el Avance del Plan es consciente de que habrá que aplicar el “principio de la dotación cruzada” para garantizar un nivel idóneo de equipamiento en todos los barrios de la ciudad, y aprovechar el desarrollo de las nuevas actuaciones de transformación urbanística que se proponen para paliar las deficiencias detectadas en tejidos urbanos adyacentes.

4º. En relación a la **PROPUESTA ORIENTADA A UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EFICIENTE**.

Es decir, además de una potenciación y mejora del transporte colectivo y de los modos no motorizados, el escenario elegido (Alternativa II) apuesta por una adecuada localización de las nuevas actividades urbanas en relación con aquel.

La propuesta para El Puerto de Santa María se desarrolla a partir de una estrategia de movilidad sostenible sintetizada en:

- a. Reducir la dependencia respecto del automóvil.
- b. Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos.
- c. Reducir el impacto de los desplazamientos motorizados. El criterio de sostenibilidad supone que el viario contribuye a disuadir algunos de los desplazamientos motorizados, por ejemplo, el tráfico de paso en los barrios.
- d. Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil.
- e. Reconstruir la proximidad como principio urbano: la ciudad debe construirse a la medida del peatón y la bicicleta, buscando la compacidad urbana de la nueva urbanización y evitando la dispersión.
- f. Recuperar la convivencialidad del espacio público, incorporando la multifuncionalidad como argumento de diseño. A estos efectos, además de recuperar para el ciudadano determinados espacios actualmente cautivos del automóvil privado se debe introducir el concepto de capacidad ambiental en el mismo plano que el de capacidad circulatoria. Esto supone un cambio sustancial en la forma de concebir las redes viarias.
- g. Aumentar la autonomía de los grupos sociales con movilidad reducida. En relación con este principio rector caben reseñar tres aspectos de especial significación del modelo de ciudad que se propone: (a) la “**humanización**” de las grandes arterias viarias, (b) la adopción de la fórmula organizativa de la **supermanzana** para incrementar la condición cívica y ciudadana del espacio de la calle y, (c) el fomento de la **intermodalidad** mediante la incentivación del transporte público y los modos no motorizados.

5º. Sobre la responsabilidad de **INTEGRAR UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EDAD, DISCAPACIDAD Y MULTICULTURALIDAD.**

Este objetivo tiene su cabida en la promoción del desarrollo de una serie de líneas de actuación tales como: (a) garantizar la igualdad de trato y de oportunidades, así como el acceso al mercado de trabajo, (b) promover un nivel de prestaciones sociales adecuado para las personas dependientes y con discapacidad, (c) aumentar la seguridad en los espacios urbanos (iluminación, mobiliario, etc.), (d) apoyar la accesibilidad universal en espacio público, prestando una atención especial a la “movilidad del cuidado” asegurando que los viajes vinculados al cuidado de otras personas y el mantenimiento del hogar se puedan desarrollar en el menor tiempo posible, en las franjas horarias requeridas y con un coste asumible.

Entre las acciones destinadas a su cumplimiento y desarrollo cabe reseñar el reforzamiento de la compacidad urbana, la reducción de la dependencia del automóvil privado y la creación de una ciudad de “distancias cortas” enfatizando la presencia de un volumen idóneo de equipamientos y servicios en proximidad a la vivienda.

6º. Respecto al **FORTEALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD ECONÓMICA DEL MUNICIPIO.**

Siendo reiterativo, la propuesta III desarrollada en el Avance del Nuevo Plan de Ordenación Urbana apuesta por la transición hacia un nuevo modelo de economía local basada en la sostenibilidad y la creatividad, una economía descarbonizada, inclusiva e innovadora, que:

- a. Fomenta la reconversión del parque industrial con la puesta en marcha y desarrollo de actividades económicas más sostenibles, apostando por la creación de un “Corredor de Innovación de Ciencia y Tecnología” ligados a la investigación y desarrollo de medidas de mitigación del cambio climático y sobre la reutilización de los desechos que produce el sector industrial.
- b. Mejora la regulación de los usos a implantar en el ámbito urbano los usos adecuados a las necesidades más básicas de la ciudadanía.
- e. Dinamiza el comercio local y de proximidad para revitalizar los barrios dentro de un modelo económico sostenible de ciudad, y a su vez genere nuevas centralidades barriales.
- g. Impulsa la actividad turística basada en las propuestas desarrolladas por en el Plan Estratégico de Turismo 2022-2027, que pasan por potenciar la imagen turística de El Puerto de Santa María mediante la promoción de actividades culturales de envergadura y el patrimonio cultural como reclamo turístico, además de potenciar espacios para “turismo alternativo”, como por ejemplo el avistamiento de aves y especies autóctonas de la marisma, y mayores sinergias entre la ciudad y el frente costero
- i. Se consideran las infraestructuras de telecomunicaciones como sistemas esenciales para promover su transición hacia una ciudad inteligente, manifestando la necesidad de incorporar, a tal efecto, tecnologías 5G.

7º. En relación a **IMPULSAR PROPUESTAS PARA QUE EL METABOLISMO URBANO PUEDA REALIZARSE CON EL MENOR CONSUMO DE RECURSOS, CON LA MENOR PRODUCCIÓN DE RESIDUOS POSIBLE, Y TENDIENDO A CERRAR LOCALMENTE LOS CICLOS.**

El Avance del POU se adscribe, inequívocamente, al desarrollo de estrategias para cumplimentar este conjunto de objetivos. En el documento Borrador (Memoria de Ordenación del Avance) quedan descritas las acciones propuestas para dicha finalidad, destacando: (a) la promoción de una nueva cultura del agua, basada en el ahorro y la eficiencia, y en adecuada gestión de la demanda; (b) las propuestas para minimizar el consumo de energía y fomentar el uso de las energías renovables; (c) la promoción del uso de materiales de bajo impacto en relación con todo su ciclo de vida; (d) el fomento de la reducción y la reutilización; (e) minimizar las emisiones contaminantes y de gases invernadero; y (f) reducir los niveles de ruido en el entorno urbano.

8º. Sobre el **ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PARA LA ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.**

La Federación Española de Municipios y Provincias ha elaborado una guía sobre “Medidas para la Mitigación y la Adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano”, que desarrolla un conjunto de áreas temáticas a contemplar por los instrumentos de ordenación urbanística, entre las que pueden destacarse: (a) Proteger y custodiar los ecosistemas del entorno de la ciudad, adoptando medidas específicas de protección, (b) Minimizar la

antropización del suelo promoviendo un crecimiento urbano adecuado a las necesidades de la población, (c) Fomentar la multifuncionalidad, la diversidad y la mezcla de usos, (d) Promover la densidad y la compacidad evitando la dispersión urbana, (e) Integrar el metabolismo urbano como uno de los temas prioritarios del planeamiento urbanístico mitigando, con ello, entre otros aspectos el efecto “isla de calor”, (f) Reducir las necesidades de movilidad, fomentando estrategias de proximidad entre usos y actividades y los modos de desplazamiento no motorizados y en transporte público, (g) Fomentar la regeneración del tejido urbano existente, manteniendo y mejorando la vitalidad urbana y la calidad de vida de la población, (h) Adaptar la edificación a los criterios bioclimáticos y de habitabilidad, (h) Establecer el espacio público como eje vertebrador del desarrollo de la ciudad, y (i) Incrementar la biodiversidad y la capacidad de regulación climática y de sumidero de carbono del verde urbano.

Como puede advertir, la totalidad de los objetivos de la guía se encuentran subsumidos en los principios rectores que se han venido exponiendo en los numerales anteriores. No obstante, en esta cuestión entendemos que adquieren un protagonismo sustantivo los aspectos relativos a la Infraestructura Verde definitoria del modelo urbano-territorial y el metabolismo urbano.

9º. Sobre la necesidad de **ASEGURAR LA INSTRUMENTACIÓN DE UN PROCESO PARTICIPATIVO.**

Se ha de superar la etapa donde la dimensión del planeamiento urbano como instrumento de transformación social se fundamentaba en la identificación entre saber y poder, entre ciencia y política. Sin embargo, la dinámica de la sociedad actual se caracteriza por “la búsqueda de soluciones individuales a contradicciones sistémicas”. Ello obliga a revisar con detenimiento la definición de interés colectivo. El exceso de individualismo y la desconfianza en la infalibilidad de la ciencia han creado una crisis de “legitimidad política” sobre la toma de decisiones en la ciudad. La negociación con todos los actores implicados se antoja fundamental para, precisamente, aportar legitimidad a la definición de políticas urbanas. Sólo mediante la búsqueda de consenso es posible acotar los problemas urbanísticos, formularlos y establecer prioridades de acción pública. Es decir, el ansiado interés general hay que descubrirlo a través de un proceso que sepa gestionar adecuadamente la conflictividad social, para lo cual la instrumentación de procesos activos y veraces de participación resulta fundamental.

La naturaleza social e histórica de la ciudad determina la naturaleza del planeamiento general. Los problemas líderes de la sociedad en cada momento histórico han determinado fórmulas diversas de planificación generando nuevos instrumentos, nuevos enfoques metodológicos y nuevas formas urbanas. Así, se tiene ya por inexcusable en los debates urbanísticos de última generación la necesidad de construir un planeamiento con capacidad de acomodarse a los nuevos requerimientos urbanos, donde el proceso vaya definiendo el resultado, a base de evaluaciones sucesivas e hipótesis provisionales.

Para ello, sin duda, una de las cuestiones que ha de caracterizar la formulación del planeamiento general es articular las demandas ciudadanas a través de un eficiente proceso de participación que sirva de guía y orientación a las decisiones a tomar, trascendiendo: (a) en primer lugar, su connotación como requerimiento legal para transformarse en un criterio metodológico de primera magnitud y, (b) en segundo lugar, su alcance temporal para constituirse, durante la vigencia del Plan, en un mecanismo de control de la ejecución y

fiscalización de la fidelidad de las actuaciones con los objetivos, criterios y fundamentos que las inspiraron.

Es decir, la participación ciudadana, como parte sustancial del cuerpo metodológico del planeamiento propuesto en la Alternativa II, actúa como argumento de priorización de demandas y como instrumento de validación del proyecto de ciudad, y ello supone instrumentar un proceso mucho más amplio y comprometido del que se deduce del marco legislativo.

Por todo lo anterior, desde una perspectiva de la capacidad de generar impacto, la **Alternativa II** se presenta como la más adecuada en términos de sostenibilidad global y para la consecución de los objetivos ambientales establecidos.

7. INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO

El Sexto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de las Naciones Unidas (IPCC) y sus precedentes, de 2016, concluyen que el calentamiento del sistema climático es inequívoco, en base a los aumentos observados del promedio mundial de la temperatura del aire y del océano, el deshielo generalizado de nieves y hielos y el aumento del nivel del mar medio a nivel mundial, y se consideraba muy probable que estos cambios fueran consecuencia del incremento observado en las concentraciones en la atmósfera de gases de efecto invernadero que tienen como origen las actividades humanas.

Ante este panorama, la administración regional andaluza, publica la “Guía para la incorporación del Cambio Climático en el procedimiento de Evaluación Ambiental de los instrumentos de Planeamiento Urbanístico de Andalucía” no siendo el único directorio que ha propuesto un modelo para integrar determinaciones efectivas orientadas a la mitigación de los efectos y adaptación de las propuestas urbanísticas-territoriales. Básicamente se proponen dos pautas:

- a) Directrices para la Adaptación: conjunto de propuestas planificadas, de carácter proactivo y anticipatorio, con el objeto de hacer frente a los impactos y explotar las oportunidades de este fenómeno. Las amenazas y la vulnerabilidad/riesgo natural son los aspectos fundamentales que se deben tomar en consideración para minimizar su incidencia.
- b) Directrices para la Mitigación: conjunto de propuestas encaminadas a reducir las emisiones y fomentar los sumideros de gases de efecto invernadero

Siguiendo en este aspecto las estimaciones publicadas en la “**Evaluación Preliminar de los Impactos en España por Efecto del Cambio Climático**”, Proyecto ECCE del Ministerio de Medio Ambiente, 2005, es previsible que, debido al cambio climático, se reduzcan, especialmente en el Sur de la Península, las precipitaciones, que además serán más variables, y que suban las temperaturas sobre todo en el estío, incrementándose las situaciones climáticas extremas. Los espacios naturales pueden ver alteradas por estas razones sus cualidades ecológicas y paisajísticas, limitándose los beneficios socioeconómicos y ambientales que genera. El ciclo hidrológico global puede verse también modificado, dificultándose la distribución y la disponibilidad de agua y aumentando probablemente el riesgo de inundaciones. La intrusión marina en los acuíferos costeros también se agudizará, agravando los problemas de abastecimiento en el litoral.

Por efecto del cambio climático, en concreto como consecuencia de la subida del nivel medio del mar, por la expansión térmica del agua marina y la fusión de glaciares y de los casquetes polares, se están produciendo en las zonas costeras, como en el caso de la costa de El Puerto de Santa María, procesos generalizados de regresión litoral, que están haciendo desaparecer las playas por retroceso de la línea de costa, y con déficits en las aportaciones naturales de sedimentos desde los cauces y por interrupción del transporte de sedimentos a lo largo de la costa debido a las estructuras marítimas artificiales, como diques, espigones y puertos. Se estima que el nivel del mar está subiendo a un ritmo de 2,5 mm al año a nivel global.

Existe consenso en considerar como primer causante del cambio climático la emisión de gases de efecto invernadero, básicamente dióxido de carbono, pero también el metano, el óxido nitroso y otros gases que producen dicho efecto. La lucha contra el cambio climático requerirá de una

notable reducción de las emisiones de dichos gases y esta reducción pasa por limitar los consumos de los combustibles fósiles que los generan, lo que implicará, fundamentalmente, cambios en las fuentes de energía, pero también en los hábitos de vida de los ciudadanos y, prioritariamente, cambios en el urbanismo, la edificación y la “fisiología” urbana.

El PO U de El Puerto de Santa María realizará aportaciones positivas para colaborar en la minoración el cambio climático global, traducidas en la mejora de la movilidad, aplicando criterios de sostenibilidad, la protección y mejora del medio natural, con incremento de la superficie arbolada con capacidad para actuar como sumidero de dióxido de carbono, la protección del litoral, la lucha contra la contaminación y la sobreexplotación de las aguas, la adecuada gestión de residuos, la arquitectura con criterios bioclimáticos (diseño, orientaciones, materiales, aislamientos) y al ahorro de recursos y energía. En este escenario, el presente documento recoge una valoración inicial de integración de los aspectos relativos al cambio climático atendiendo con carácter general a los hitos siguientes que serán objeto de ampliación en el Estudio Ambiental Estratégico tomándose como documento de referencia la **Guía para la incorporación del Cambio Climático en el procedimiento de Evaluación Ambiental de los instrumentos de Planeamiento Urbanístico de Andalucía**.

7.1. ANÁLISIS DE LOS ESCENARIOS CLIMÁTICOS

Previamente a establecer la caracterización del sector y el análisis de la vulnerabilidad es necesario establecer los escenarios sobre los que se debe enmarcar el ámbito del Plan de Ordenación Urbana. Los fundamentos metodológicos se asumen los planteados por FIC para la obtención de escenarios climáticos para el siglo XXI en Andalucía, basada en la utilización del método de *downscaling* estadístico. Con los datos de las estaciones meteorológicas que integran la red de Andalucía, se han generado los escenarios a partir de las salidas de los MCGs para el siglo XXI, obteniéndose escenarios climáticos en Andalucía para precipitación acumulada en 24 horas (P24), temperatura máxima diaria (Tx) y temperatura mínima diaria (Tn).

En suma, el objetivo de este apartado es la comparación de las características climáticas de Andalucía, en una situación previa al desarrollo de las políticas de mitigación y adaptación al cambio climático (datos de la serie 1961–1990) y en una situación futura marcada por el año horizonte 2050, atendiendo a estudios previos y a la duración mínima de las series climáticas (30 años), en línea del análisis de Moreira (2008).

Temperatura media de las máximas anuales

Las isothermas de las máximas anuales durante el periodo 1961-90 presentan unos rangos de temperatura entre 26 a 27°C en la zona central del Valle del Guadalquivir, manteniéndose esta temperatura en la costa de Cádiz (Figura 1). En este caso, las máximas más frías coinciden con las mínimas más frías. Sin embargo, las máximas más elevadas no se producen en el mismo espacio geográfico que las mínimas más elevadas, que en este caso se producen en las tierras centrales del Valle del Guadalquivir.

Las temperaturas medias de las máximas anuales modelizadas para el año 2050 bajo el escenario A2 presentan un aumento respecto a 1961-90 de 2,8°C de promedio. En el Valle del Guadalquivir,

el umbral de temperatura máxima se ha estimado en 29 a 30°C, mientras que en la Sierra de Segura y Altiplanicie Norte se dibuja la isoterma de 24 a 25°C.

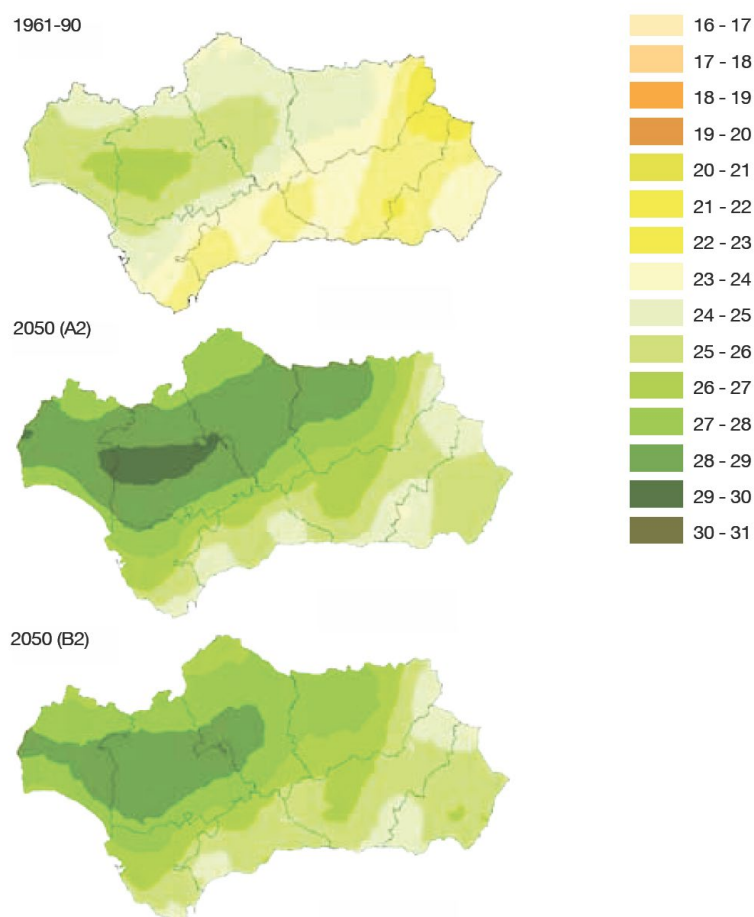


Figura 4. Temperatura media (°C) de las máximas en 1961-90 y 2050 (A2 y B2).

Bajo el escenario de emisiones B2, las temperaturas máximas modelizadas son, en promedio 0,25°C más bajas respecto al escenario de emisiones A2. No obstante, existen diferencias, tanto al alza como a la baja, según las distintas localizaciones. En líneas generales, las máximas más elevadas, localizadas en el Valle del Guadalquivir, presentan una tendencia a la baja en el escenario B2 respecto al A2, mientras que en donde las máximas son más frías, éstas se muestran más elevadas en el B2 respecto al A2.

Temperatura media de las mínimas anuales

Las temperaturas medias de las mínimas anuales correspondientes al periodo 1961-90 oscilan entre 7 - 8°C en la zona de Sierra de Segura en Jaén y Altiplanicie Norte en el área septentrional de Granada, y 12 - 14°C en el litoral onubense. En líneas generales, se puede confirmar el efecto atemperador de las aguas marinas, siendo más suaves y cálidas las temperaturas mínimas en todo

el litoral andaluz, mientras que las tierras más alejadas y aisladas del mar, tanto por distancia, como por la existencia de obstáculos orográficos, se ven afectadas por unas mínimas más extremas y frías.

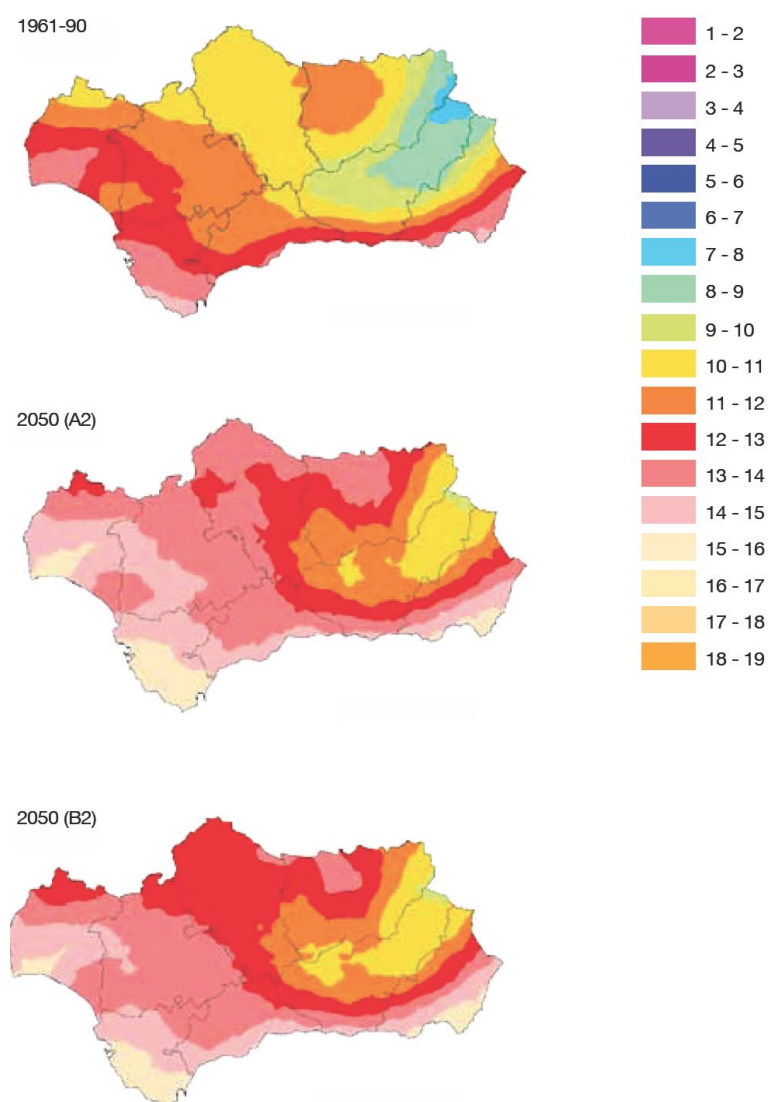


Figura 5. Temperatura media (°C) de las mínimas en 1961-90 y 2050 (A2 y B2).

En cuanto a las mínimas modelizadas para el año 2050 bajo el escenario de emisiones A2, éstas presentan un aumento generalizado respecto a las registradas en el periodo 1961-90, en torno a 2,5°C. El patrón espacial que seguirían las mínimas es igual que en la actualidad, siendo más suaves en las zonas costeras y más frías en las zonas serranas o muy continentalizadas. Las temperaturas medias de las mínimas modelizadas para el 2050 bajo el escenario B2 son algo superiores que para el A2, con diferencias que oscilan entre 0,3°C aproximadamente en las áreas de mínimas más bajas, como la Sierra de Segura, y 0,7°C en las tierras con mínimas más elevadas.

Precipitación anual

La precipitación anual presenta una distribución espacial que difiere entre Andalucía Oriental y Occidental (Figura 3). Durante el periodo 1961-90, la provincia de Almería es la que se ve sometida

a una escasez mayor de precipitaciones, marcada por la isoyeta de los 200 mm anuales y con localizaciones en donde las precipitaciones no llegan a superar los 140 mm.

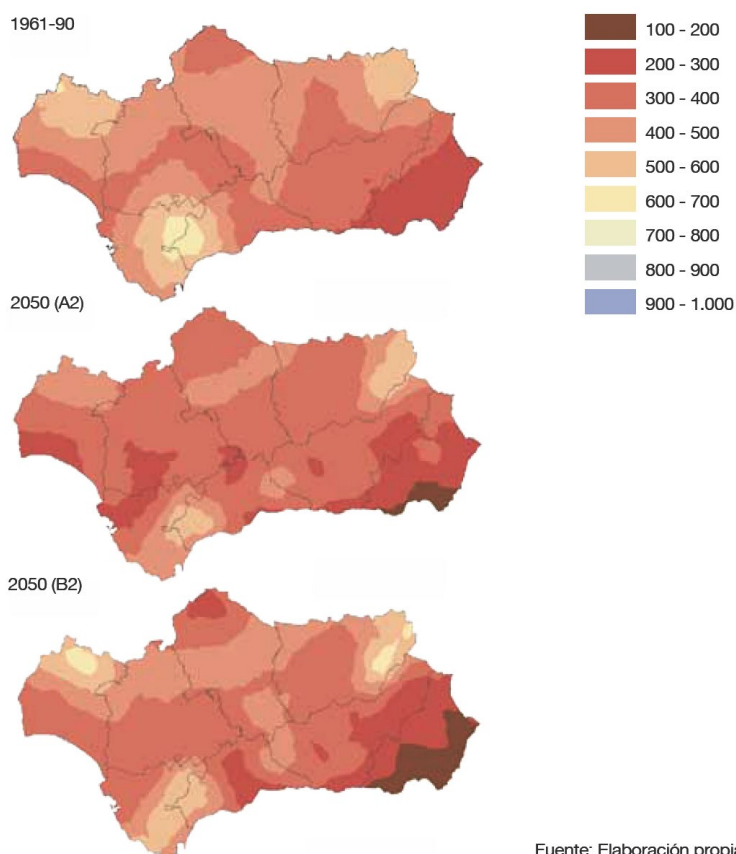


Figura 6. Precipitación anual (mm) en 1961-90 y 2050 (A2 y B2).

Bajo el escenario A2, para el año 2050, los valores de precipitación anual modelizados indican una tendencia a la disminución para el conjunto de la región. También bajo este escenario se repiten las zonas con los máximos y mínimos pluviométricos de toda Andalucía, así como otros sectores destacados por su mayor precipitación respecto a su entorno, como es el caso de la Sierra de Aracena en Huelva, o la Sierra de Segura en Jaén.

Bajo el escenario B2, la tendencia para la precipitación también muestra una reducción respecto a 1961-90, aunque más moderada que la del escenario A2. El esquema espacial de la pluviometría anual también es el mismo, aunque en este caso, algunas zonas como el litoral almeriense, presentan una disminución de la precipitación más acusada incluso que en el escenario A2. Es decir, allí donde la precipitación es menor, la modelización realizada indica un descenso más drástico en el B2 que en el A2.

Aumento de las temperaturas medias de las máximas anuales

En la siguiente figura se ha reflejado el aumento de las temperaturas máximas en el año 2050 respecto al periodo de referencia 1961-90, bajo el escenario de emisiones A2 y B2, respectivamente.

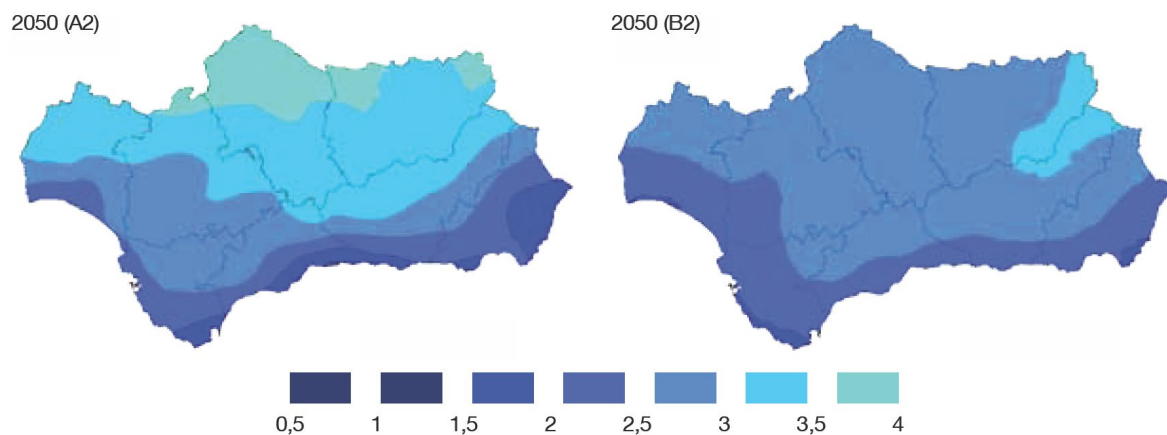


Figura 7. Aumento de temperatura máxima (°C) modelizada para el 2050 (A2 y B2) respecto a 1961-90.

Los aumentos más importantes se han modelizado en las áreas más continentalizadas; bajo el escenario A2, el norte de la provincia de Córdoba y algunas tierras septentrionales de Jaén se encuentran bajo la isoterma que representa un aumento de 3,5 a 4°C. Bajo el escenario B2, son las provincias de Jaén, en el extremo nororiental, y el noreste de Granada, en donde se prevé que se produzca el mayor aumento de temperatura, que oscilaría entre 3 a 3,5°C.

Las zonas litorales son las que se verían menos afectadas por el ascenso de las temperaturas máximas, con rangos entre 1,5 a 2°C en el litoral mediterráneo y 2 a 2,5°C en el litoral atlántico bajo el escenario A2. Bajo el escenario B2, el umbral de 1,5° a 2°C se sitúa sobre las aguas atlánticas gaditanas, mientras que el resto de las zonas costeras estarían expuestas a un aumento térmico en 2050 entre 2 y 2,5°C.

El patrón seguido para la magnitud del cambio respecto a las temperaturas máximas presenta una gradación norte-sur, con aumentos de casi 4°C hasta 0,5°C en las zonas meridionales litorales, tanto para el escenario A2 como para el B2.

Entre ambos escenarios las diferencias no son considerables, si bien bajo el escenario B2 los cambios son algo más modestos.

Aumento de las temperaturas medias de las mínimas anuales

Las temperaturas mínimas presentan el mismo esquema espacial que las temperaturas máximas (Figura 5), con una gradación desde las costas, en donde los aumentos son moderados, hacia las tierras interiores, en donde los aumentos son más significativos. Es probable que las temperaturas mínimas aumenten, bajo el escenario A2, entre 1°C en la costa malagueña y 3°C en el norte de las provincias de Córdoba y Jaén. Bajo el escenario B2, la magnitud del cambio térmico se ha modelizado entre 1,5°C en toda la mitad meridional de la comunidad, y 2,5°C en la mitad septentrional, con un cambio respecto a 1961-90 caracterizado por una relativa homogeneidad para el conjunto del territorio regional.

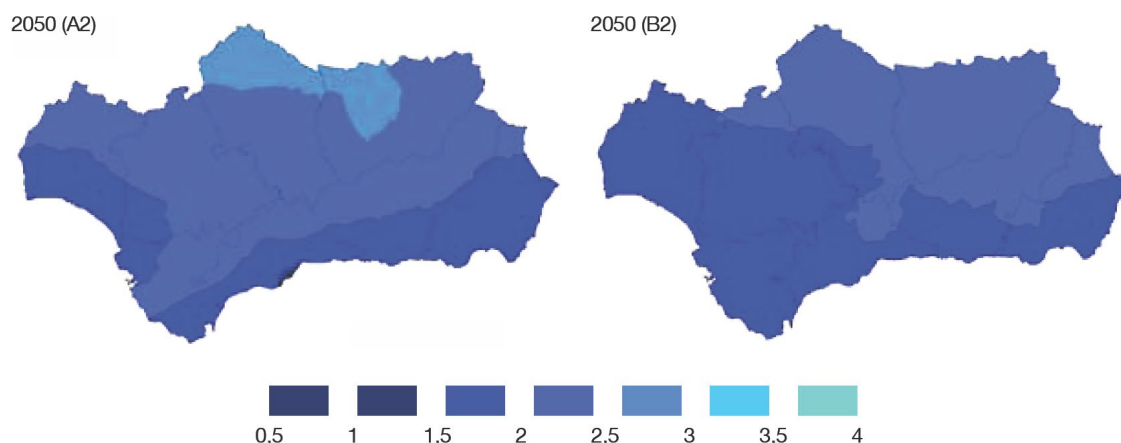


Figura 8. Aumento de temperatura mínima (°C) modelizada para el 2050 (A2 y B2) respecto a 1961-90.

Variación de la precipitación anual

La precipitación modelizada para el año 2050 presenta tendencias opuestas según los distintos territorios de la Comunidad, que apuntan tanto a un descenso de las mismas como a un aumento respecto a 1961-90 (Figura 6).

Bajo el escenario A2, en Andalucía Occidental se prevé, en líneas generales un descenso de la precipitación en 2050, que oscilaría entre -250 mm en el noreste de la provincia de Cádiz, y -50 mm, afectando este umbral a las provincias de Huelva, Sevilla y Cádiz. Por el contrario, en Andalucía Oriental se prevé un aumento de las precipitaciones, siendo Almería la provincia que alcanzaría los aumentos más elevados, llegando a superarse en algunas estaciones unos aumentos superiores a los 100 mm anuales. En Granada, la precipitación se mantendría en el mismo orden de magnitud, con un aumento generalizado en su mitad nororiental y una disminución moderada en la mitad suroccidental.

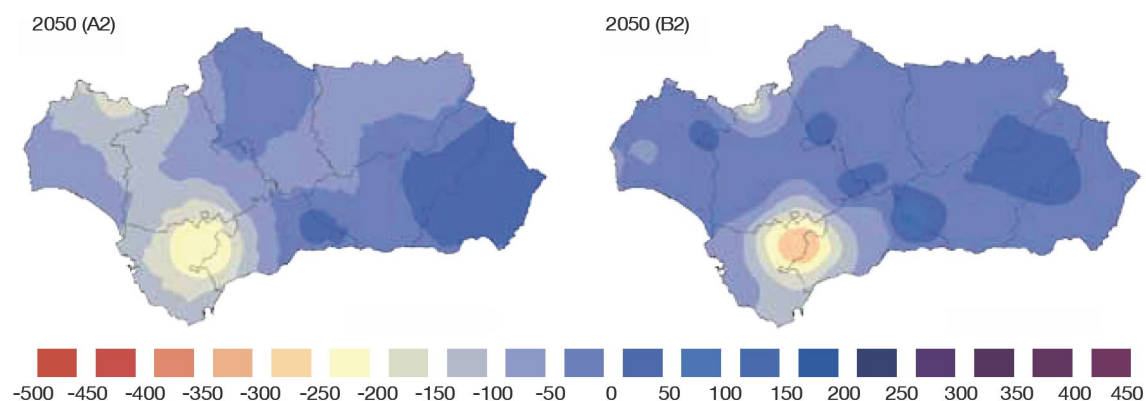


Figura 9. Variación de la precipitación (mm) en el año 2050 (A2 y B2) respecto a 1961-90.

Bajo el escenario B2, los resultados muestran un descenso general de las precipitaciones para toda la Comunidad de Andalucía, a excepción del norte de Granada, en donde se observan algunos

observatorios en donde la precipitación aumenta de manera modesta. En general, la mayor parte del territorio andaluz se encuentra bajo la isolínea de disminución de 0 a -50 mm. Únicamente en la provincia de Cádiz (Sierra de Grazalema) y en el norte de Sevilla se observan descensos más acusados.

7.2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR: URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Los distintos modelos de planificación territorial y urbana, es decir, la manera en que se abordan los modelos urbanos, urbanización, la disposición de las infraestructuras, los cambios en el uso del suelo y la transformación del medio natural y rural, tienen una relación directa e indirecta sobre los procesos asociados a los cambios del clima y están directamente interconectados con las acciones a tomar en materia de mitigación y adaptación al cambio climático.

Así, los principios básicos que han de regir las políticas de ordenación del territorio en un espacio regional o el urbanismo a nivel municipal siendo, en este caso la Comunidad Autónoma de Andalucía, desempeñan un papel importante desde el enfoque del principio de previsión, con el fin de adaptar las actuaciones a realizar a las nuevas condiciones del clima.

La caracterización del sector para un contexto local es sumamente limitado debido a las dimensiones físicas del municipio de El Puerto de Santa María en comparación con la incidencia del cambio climático. Sabiendo que estamos bajo estas premisas, la incidencia del PO U queda detalladamente recogida en el documento de Avance en el memorándum de estrategias y objetivos respecto a los siguientes vectores:

- Biodiversidad
- Recursos hídricos
- Turismo
- Actividades en SNU
- Salud
- Transporte
- Industria y energía

7.3. ANÁLISIS DE LA VULNERABILIDAD

Las perturbaciones de origen climático son, en numerosas ocasiones, causantes de pérdidas económicas y humanas importantes. Desde la ordenación urbanística-territorial, el tratamiento de la vulnerabilidad natural persigue el uso adecuado y eficaz del territorio, en función de su potencial y sus condicionantes o limitantes.

La vulnerabilidad del territorio se evalúa a partir de la magnitud de los cambios en las variables de temperatura y precipitación, mediante la construcción de índices climáticos y su representación cartográfica, según los datos del clima modelizados por la FIC y la AEMET, correspondientes al periodo 1961-90 y al año 2050 (escenarios A2 y B2). Se trata de una evaluación cualitativa y de

carácter predictivo que proporciona la información necesaria para el posterior estudio de riesgos de origen climático y su tendencia en función del cambio del clima.

Vulnerabilidad asociada a la precipitación

El IMF es un indicador de la capacidad erosiva de la lluvia y de su distribución temporal. El poder erosivo de la precipitación es un aspecto fundamental a la hora de abordar el estudio de los procesos erosivos que son susceptibles de desencadenarse en un territorio concreto. La erosividad es un proceso que hace referencia a la energía que posee un agente, en este caso el agua de lluvia, para erosionar. Depende de dos factores principales: la intensidad y la duración de las precipitaciones. Así, el impacto que causan las gotas de lluvia al batir contra el suelo puede llegar a provocar pérdidas del mismo, generando diversos efectos con consecuencias negativas para el territorio, entre los que cabe destacar:

- **Aumento del riesgo de inundaciones catastróficas:** los procesos erosivos inciden en la disminución de la capacidad de retención del agua en el suelo, así como en un aumento de la escorrentía superficial, lo que supone un incremento de las avenidas y de la fuerza del agua de la precipitación en superficie, pudiendo llegar a causar destrozos y pérdidas, tanto humanas como económicas, de notable importancia.
- **Daños y deterioro de infraestructuras y actividades económicas:** las precipitaciones intensas y concentradas en un corto espacio temporal implican el arrastre de numerosos materiales con el agua de la precipitación, que lleva asociada una mayor carga sólida. Las infraestructuras de comunicaciones, energéticas, etc., y las actividades económicas como la agricultura pueden verse dañadas y deterioradas por este tipo de fenómenos.

Resulta, por lo tanto, un indicador significativo en el estudio de los efectos de la precipitación – y su posible cambio tendente a un aumento de la variable en cortos periodos de tiempo– sobre las actividades e infraestructuras y su ordenación sobre un territorio.

Sobre los escenarios contemplados se deduce:

- **Periodo 1961-90:** Destaca la provincia de Cádiz por el elevado valor obtenido del IMF, que oscila entre 60 y 186, lo que supone la existencia de territorios en los que la erosividad de la precipitación es alta y muy alta. En general, en toda la mitad oriental de la provincia, el IMF es alto y en el suroeste de la Comarca Sierra de Cádiz es muy alto. En el resto de las provincias, la agresividad climática es muy baja, a excepción de la mitad septentrional de Huelva y el noreste de Jaén, donde el IMF es bajo.
- **Año 2050 – Escenario A2:** El patrón espacial del IMF en 2050 bajo el escenario A2 es muy similar al del periodo 1961-90 y las principales diferencias surgen por la dilatación de las isolíneas con valores más elevados.

En 2050, una mayor proporción del territorio gaditano está afectada por valores más altos, mientras que en la mitad occidental de Málaga se presentan valores elevados en cuanto a agresividad climática, así como un pequeño sector ubicado en el límite interprovincial de Málaga-Granada, en el sureste de Antequera (Málaga) y suroeste de Vega-Montes Occidentales (Granada). En este caso, el máximo valor alcanzado es 120. Por otra parte, los valores correspondientes a un IMF bajo se extienden por provincias donde en 1961-90 el IMF era muy bajo; siendo éste el caso de Córdoba y Sevilla.

- **Año 2050 – Escenario B2:** Bajo este escenario, la agresividad climática es notablemente superior, destacando el caso de la provincia de Huelva, donde se alcanza una erosividad pluvial alta en toda la mitad septentrional. También en las comarcas jiennenses de Sierra de Cazorla y Sierra de Segura se alcanzan valores de moderados a altos; en la comarca sevillana de Sierra Norte se han obtenido valores moderados.

Vulnerabilidad asociada a la sequía

La sequía, como evento climático de rango extraordinario asociado a la precipitación, debe ser analizada, en la medida de lo posible, tanto cuantitativamente, como en lo que a evolución futura se refiere, puesto que para la ordenación del territorio, especialmente para las actividades turísticas, el sistema de ciudades o la agricultura, es un aspecto clave la anticipación y preparación ante tales posibles fenómenos.

El fenómeno de la sequía se caracteriza por la existencia de un periodo prolongado, en el cual se asiste a una reducción significativa de los recursos hídricos y suele afectar a una zona extensa en la que se desencadenan consecuencias e impactos negativos sobre diversos sectores de actividad y sobre los recursos naturales. Por lo tanto, el concepto de sequía se refiere a un hecho de carácter climático pero que, al mismo tiempo, integra aspectos socioeconómicos íntimamente relacionados con el uso del agua, las actividades humanas y las infraestructuras hidráulicas.

Desde el punto de vista de la ordenación del territorio y el urbanismo, considerar los fenómenos de sequía es de suma importancia en tanto que se trata de un suceso con impactos de notable consideración sobre la población y el sistema urbano, por los problemas que acarrea en el suministro y abastecimiento de agua. Igualmente los efectos son perjudiciales sobre los distintos sectores económicos y sobre el medio ambiente.

Según Vermes (1998), entre los principales impactos negativos de la sequía se encuentran:

- Efectos directos:
 - Impactos económicos: agricultura y ganadería, gestión del agua y del abastecimiento, industria y generación de energía hidroeléctrica.
 - Impactos medioambientales: agua, suelo, aire, flora y fauna, espacios naturales protegidos, contaminación y aumento de los incendios forestales.
- Efectos indirectos:
 - Economía: energía (generación de energía hidroeléctrica), comercio (especialmente en las relaciones de exportación e importación) y asuntos financieros (subida de precios e inflación).
 - Impactos sociales: salud pública, empleo-desempleo y política y asuntos exteriores.
 - O tros: ocio y turismo.

Sobre los escenarios contemplados se deduce:

- **Periodo 1961-90:** Destaca la provincia de Cádiz.

Tanto para el escenario A2, como para el B2, los Referentes del Modelo Territorial que pueden verse afectados por periodos de sequía son los pertenecientes al Patrimonio Natural y el Sistema de Ciudades y nodos.

En el escenario A2, los Referentes del Modelo Territorial más expuestos a episodios de sequía se localizan en la mitad oriental de Andalucía y en la provincia de Jaén. Bajo el escenario B2, apenas existen problemas de sequía, puesto que se prevé un aumento de las precipitaciones generalizado, y tan sólo el norte de la provincia de Cádiz podría resultar más vulnerable frente a posibles periodos de estrés hídrico.

Vulnerabilidad asociada a la temperatura

Para determinar, tanto el confort de la población como el consumo de energía, se introduce el concepto de “grados-día”. Se trata de un índice basado en umbrales térmicos y que permiten caracterizar un periodo a partir de unos umbrales térmicos seleccionados. Según Fernández (1996), en este trabajo se han empleado los siguientes umbrales:

- a) El umbral de 15°C, que es la temperatura media por debajo de la cual es necesaria la calefacción.
- b) El umbral de 20 °C que es la temperatura media por encima de la cual es conveniente la refrigeración.

La suma de los valores superiores a los umbrales durante un determinado mes, se denomina grados-día y se emplea para evaluar el consumo de combustible en las instalaciones de climatización.

Sobre los escenarios contemplados se deduce:

- **Periodo 1961-90:** Durante el periodo 1961-90 la mayor parte de las provincias presentan áreas territoriales en las que los grados-día de refrigeración oscilan entre 400 y 600: norte y sur de las provincias de Huelva, Sevilla y Córdoba. Sur y Este de Jaén. La mayor parte de la provincia de Cádiz, centro de Málaga, noroeste de Granada y franja territorial costera de Almería. Entre los 200 y 400 grados-día se encuentra la mitad occidental de Almería, el noreste de Jaén, la mayor parte de la provincia de Granada, las zonas de Antequera y Ronda en Málaga, y la franja costera mediterránea de Cádiz.

Entre 600 y 800 grados-día de refrigeración se localizan la mayor parte del territorio de las provincias de Huelva, Sevilla, Córdoba y Jaén en su parte central. Por último, la parte más elevada de Sierra Nevada presenta un rango entre 0-200 grados-día de refrigeración.

- **Año 2050 – Escenario A2:** En el año 2050, bajo este escenario de emisiones, representado en el mapa 51 (Anejo 1), el patrón espacial es semejante al del periodo 1961-90, aunque en este caso, los grados-día de refrigeración son considerablemente superiores. Así, se alcanzan valores de 1.200 a 1.400 grados-día de refrigeración en zonas donde antes se alcanzaban valores de 600 a 800. Lo mismo sucede con aquellos territorios en los que en 1961-90 se alcanzaba el umbral de 400 a 600, que en este caso se sitúan entre 800 y 1.000 grados-día de refrigeración.
- **Año 2050 – Escenario B2:** También en este escenario, al compararlo con el escenario actual (1961-90), los valores alcanzados son más elevados, aunque en menor medida que en el escenario 2050-A2; en este caso, el máximo umbral que se ha obtenido es 1.400-1.600. Y de nuevo, la distribución espacial de los valores es igual, puesto que es fruto de las distintas zonas climáticas existentes.

Vulnerabilidad asociada a eventos climáticos extremos. Eventos climáticos extremos asociados a la precipitación

Las lluvias intensas se relacionan con el IMF, ya que éste proporciona información acerca de la agresividad de la lluvia y de su distribución temporal. Como se comentó en el apartado donde se analizaba el IMF, las lluvias intensas dependen de dos factores principales: la intensidad y la duración de las precipitaciones.

Se advertía que se trata de un fenómeno que aumenta la probabilidad de que se produzcan inundaciones, puesto que los procesos erosivos inciden en la disminución de la capacidad de retención del agua en el suelo, así como en un aumento de la escorrentía superficial; esto supone un incremento de las avenidas y de la fuerza del agua de la precipitación en superficie, pudiendo llegar a causar destrozos y pérdidas, tanto humanas como económicas, de notable importancia. A su vez, éstas provocan daños y deterioro de infraestructuras y actividades económicas, debido a que las precipitaciones intensas y concentradas en un corto espacio temporal implican el arrastre de numerosos materiales con el agua de la precipitación, que lleva asociada una mayor carga sólida. Las infraestructuras de comunicaciones, energéticas, etc., y las actividades económicas como la agricultura, podrían entonces verse dañadas por este tipo de fenómenos.

Inundaciones

Las precipitaciones que en un corto espacio de tiempo alcanzan valores superiores al promedio, pueden provocar inundaciones. Al igual que en el caso de las lluvias intensas, este fenómeno está directamente relacionado con el IMF, aunque también con el ICP. Este tipo de evento climático extraordinario asociado a la precipitación, es causante a su vez de provocar caudales extremos, denominados crecidas, avenidas o riadas que, al desbordar el cauce habitual, provocan la inundación de terrenos, afectando a personas y bienes. Este fenómeno se considera ya un problema grave en el territorio peninsular que podría verse intensificado a consecuencia del cambio climático. Aunque las crecidas son un fenómeno cuyo origen es principalmente de tipo físico e hidrológico, en su desarrollo intervienen, con un papel protagonista, factores de tipo antrópico, puesto que sobre áreas donde hay una notable presencia de actividades e infraestructuras humanas, el problema se agranda y amplifica considerablemente, convirtiéndolo en un conflicto territorial de importantes repercusiones socioeconómicas.

Entre las principales consecuencias de una inundación destacan los daños humanos y las posibles víctimas mortales que puede provocar este fenómeno. Este hecho es consecuencia, en muchas ocasiones, de la incompatibilidad de la localización de determinadas infraestructuras en emplazamientos inadecuados, como cuencas de cabecera o afluentes laterales, así como aquellas que cruzan la red fluvial. Se trata de factores que aumentan la exposición y las consecuencias de las inundaciones.

Uno de los efectos del cambio climático, expuesto en la evaluación de la vulnerabilidad, es el agravamiento del IMF y del ICP, lo que supondría un incremento de los episodios de lluvias torrenciales y, por lo tanto, de la ocurrencia de inundaciones, no sólo en mayor número sino también en intensidad. Se prevé así la manifestación de consecuencias negativas para las infraestructuras de comunicación, redes de saneamiento, edificaciones, redes de telecomunicaciones, etc. Es necesario adelantarse a estos sucesos, planificando adecuadamente,

mediante el examen y análisis de ciertos criterios técnicos y constructivos, así como valorar e incluir el cambio climático en la planificación y la ordenación territorial.

Deslizamientos y movimientos de tierra

Los movimientos de tierra están asociados a la acción de la gravedad unida a factores físico-ambientales como las precipitaciones y las condiciones climáticas en general. Al igual que los otros eventos extremos comentados en líneas anteriores, éstos pueden provocar daños materiales y humanos, afectando a las actividades socioeconómicas y las infraestructuras de un territorio.

Movimientos de ladera o deslizamientos

Entre los factores que influyen en el desencadenamiento de este tipo de procesos de origen geológico, destacan los meteorológicos, que suponen una meteorización intensa según la intensidad y magnitud de las precipitaciones. Por lo tanto, allí donde intervengan factores de orden geológico (zonas escarpadas y montañosas, topografías abruptas, valles fluviales marcados, materiales geológicos blandos y sueltos, suelos arcillosos, etc.) conjugados con factores meteorológicos (precipitaciones intensas y elevadas, agresividad climática alta, etc.) existirá mayor probabilidad de ocurrencia de deslizamientos.

También cabe mencionar la importancia, especialmente por su relación con la ordenación del territorio y el urbanismo, las causas humanas como factores que inciden en la generación de deslizamientos y movimientos de ladera; los desmontes en las laderas y otros como las obras lineales, voladuras, embalses, escombreras, etc. en determinadas zonas vulnerables por la existencia de factores naturales, pueden ser otra de las causas de deslizamientos con consecuencias especialmente graves por las cuantiosas pérdidas económicas que suelen suponer.

Los movimientos de ladera, a escala reducida, suelen ser bastante frecuentes, y afectan a edificaciones, vías de comunicación, redes de abastecimiento, obras hidráulicas, etc. así como a núcleos de población, con el consiguiente peligro que supone para las personas y su integridad. Por el contrario, los movimientos de gran magnitud son muy poco frecuentes, aunque en determinadas zonas se detectan signos que denotan su ocurrencia en el pasado, posiblemente asociada a épocas climáticas húmedas y lluviosas o a una actividad tectónica intensa.

Hundimientos y Subsidiencias

Se diferencian de los anteriores porque son movimientos de componente vertical. Los hundimientos suceden normalmente por un colapso en los techos de las cavidades subterráneas y pueden manifestarse en superficie o no, dependiendo del tipo de los materiales suprayacentes. Las zonas más propensas a sufrir este tipo de incidencia se localizan en las geologías con materiales elásticos tal y como se deduce del análisis geotécnico en la memoria de información del Borrador del PO U.

Entre alguna de las causas de origen antrópico, una de ellas es el posible descenso del nivel freático por extracción de agua de los acuíferos, aunque también puede suceder debido a periodos de

sequía. Al repercutir en materiales no consolidados, y como consecuencia de la pérdida del agua, se producen cambios por tensiones que reducen su volumen y hace descender la cota de superficie.

Las consecuencias para el sector de estudio son el deterioro y la destrucción de edificaciones y cimientos, así como inundaciones en zonas costeras y pérdidas o filtraciones en embalses; cambios en el sistema de drenaje, redes de saneamiento, etc. También pueden llegar a ocasionar víctimas cuando causan daños que repercuten en superficie.

Es importante llevar a cabo, no sólo medidas de predicción y preventivas, sino también controlar los procesos de urbanización y evitar la construcción de infraestructuras y edificaciones en áreas expuestas a deslizamientos, reducir los procesos de deforestación de zonas con deslizamientos potenciales y evitar la construcción y la urbanización en localizaciones donde se prevea un incremento de la precipitación debido a cambios climáticos.

Eventos climáticos extremos asociados a la precipitación

Las lluvias intensas se relacionan con el IMF, ya que éste proporciona información acerca de la agresividad de la lluvia y de su distribución temporal. Como se comentó en el apartado donde se analizaba el IMF, las lluvias intensas dependen de dos factores principales: la intensidad y la duración de las precipitaciones.

Vulnerabilidad asociada a eventos climáticos extremos de temperatura

Olas de calor

Desde el punto de vista de la ordenación territorial y el urbanismo, las olas de calor o temperaturas extremas presentan efectos sobre las edificaciones en núcleos urbanos. Los propios edificios son configuradores del clima interior de las ciudades y, a su vez, la tipología edificatoria y el diseño son aspectos que incidirán en las condiciones ambientales en el interior de los edificios, salvaguardando y atenuando los efectos de las olas de calor sobre la población. Las olas de calor presentan una amenaza probable sobre el sistema de ciudades por su especial relación con la demanda energética por una utilización masiva de la refrigeración, así como por la concentración de población en núcleos urbanos, lo que hace especialmente sensibles este tipo de aglomeraciones a que se produzcan episodios caracterizados por sus efectos graves sobre la salud.

También otros sectores como el agrícola pueden verse afectados por este tipo de fenómenos, pudiendo ocasionar cuantiosas pérdidas económicas. Igualmente, el sector turístico en áreas potencialmente susceptibles a sufrir olas de calor es vulnerable a este fenómeno, al producirse un descenso de la demanda con las consiguientes disminuciones de ingresos por esta actividad.

El territorio en el que se encuentran las ciudades con una mayor exposición a olas de calor, en 2050 bajo el escenario A2, se encuentran en el Valle del Guadalquivir; bajo el escenario B2, también coincide la localización, aunque en este caso, el territorio más expuesto se encuentra más reducido respecto al A2, afectando a un menor número de ciudades y núcleos de población.

Olas de frío

Se considera la ola de frío como un enfriamiento importante del aire o una invasión de aire muy frío sobre una zona extensa. Las temperaturas alcanzadas durante una ola de frío se sitúan dentro de los valores mínimos extremos. Se entiende por temperatura mínima extrema el valor más bajo alcanzado en un período de tiempo (Ministerio del Interior, 2007).

Puesto que los escenarios regionalizados de cambio climático indican un aumento generalizado de la temperatura, es probable que la ocurrencia de olas de frío disminuya. No obstante, el sistema climático es muy complejo y algunas investigaciones apuntan a cambios drásticos del clima que podrían implicar un aumento de los fenómenos extremos de origen climático, entre el que hay que considerar la posibilidad de un aumento de la frecuencia de las olas de frío, o bien una mayor intensidad de este fenómeno, que podría presentarse con menos frecuencia, pero de una manera mucho más virulenta.

En este sentido, es difícil apuntar en una dirección concreta, y lo más coherente sería realizar estudios en el ámbito municipal de Andalucía basados en la observación, más que en el empleo de modelos del clima regionalizados.

7.4. DISPOSICIÓN NECESARIAS PARA FOMENTAR LA BAJA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y PREVENIR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO A MEDIO Y LARGO PLAZO.

La Guía Metodológica para la mitigación y la adaptación al Cambio Climático en el Planeamiento Urbanístico, elaborada por la Red Española de Ciudades por el Clima, Sección de la Federación Española de Municipios y Provincias, con la colaboración de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, analiza doce áreas temáticas que pretenden cubrir el ámbito multidimensional del fenómeno urbano, contemplándolo desde las diversas componentes y escalas relacionales que lo caracterizan, dentro de cada una de las cuales se ordenan las medidas que la Guía propone. Las áreas temáticas son las siguientes:

1. Relación con los ecosistemas del entorno
2. Pautas de ocupación del suelo
3. Distribución espacial de usos urbanos
4. Densidad urbana
5. Metabolismo: Energía
6. Metabolismo: Agua
7. Metabolismo: Materiales, residuos y emisiones
8. Movilidad y accesibilidad
9. Regeneración y rehabilitación urbana
10. Edificación y forma urbana
11. Espacio público
12. Verde urbano

En el presente Documento Inicial Estratégico, se comparan y ordenan ambientalmente en el apartado correspondiente las alternativas propuestas por el Avance del PO U y se considera el nivel de coherencia de cada una de ellas con los objetivos y criterios ambientales derivados de la Agenda Urbana Andaluza 2030. Los criterios y objetivos considerados son los siguientes:

1. Modelo de ocupación del suelo.
2. Dispersión urbana frente a la revitalización de la ciudad existente.
3. Acceso a la Vivienda. Cohesión social y equidad.
4. Economía Urbana.
5. Gestión y consumo de recursos/energía.
6. Mitigación - Adaptación al Cambio Climático.
7. Consideración de los Espacios Naturales Protegidos y Dominios Públicos.
8. Superficie edificable y/o densidades.
9. Gestión de residuos, aguas residuales y emisiones.
10. Movilidad, proximidad y modelo de sistema viario.

Analizadas las propuestas en base a estos criterios ambientales se observa que pueden englobarse en las áreas temáticas establecidas en la Guía. Esto señala el hecho de que en la primera valoración de las Alternativas realizada en el presente Documento Inicial Estratégico se ha seleccionado la que mejor acondicionada esta para la adaptación al Cambio Climático.

La Alternativa elegida pretende realizar aportaciones positivas para colaborar en la minoración el cambio climático global, traducidas en la mejora de la movilidad, aplicando criterios de sostenibilidad, la protección y mejora del medio natural, con incremento de la superficie arbolada con capacidad para actuar como sumidero de dióxido de carbono, la protección del litoral, la lucha contra la contaminación y la sobreexplotación de las aguas, la adecuada gestión de residuos, la arquitectura con criterios bioclimáticos (diseño, orientaciones, materiales, aislamientos) y al ahorro de recursos y energía.

En cualquier caso, aunque el Documento de Avance ya incorpora en su ordenación y gestión medidas para mitigar y adaptarse a los nuevos escenarios climáticos el documento de Aprobación Inicial incorporará las Medidas específicas para la mitigación y la adaptación al cambio climático recogidas en ella. En la medida de lo posible asumirá todas aquellas que sean viables ambiental, económica y socialmente, para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

7.5. LA JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA DE SUS CONTENIDOS CON EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA.

El Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC) expone una serie de propuestas y líneas de actuación frente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en función del ámbito de actuación. Se definen 12 áreas de actuación diferenciadas que recogen un total de 48 objetivos y 140 medidas de mitigación frente al Cambio Climático.

El documento Borrador del PO U de El Puerto de Santa María entra a formar parte del área de Ordenación del territorio y vivienda. El Cambio Climático incide en la planificación territorial y urbanística, por ello, es necesario adaptar las viviendas y el urbanismo a las condiciones climáticas propias de Andalucía. Otro objetivo es promocionar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la vivienda y obra pública. Los objetivos y medidas perseguidos por el PAAC sobre esta área son:

1. Incluir las cuestiones relacionadas con el cambio climático en la planificación territorial y urbanística.

- M1. Incorporación en los instrumentos de planeamiento territorial y urbanísticos, de medidas tendentes a la corrección de los principales factores que intervienen en el cambio climático, especialmente en la definición del modelo territorial, la movilidad sostenible y el fomento de la eficiencia energética, así como la previsión de sus posibles efectos sobre la ordenación propuesta.
- M2. Consideración del factor cambio climático en los documentos de evaluación ambiental de los planes territoriales y urbanísticos, determinando la incidencia de sus determinaciones sobre los factores que intervienen en su evolución, en función del escenario tendencial previsto.
- M3. Ordenar los crecimientos urbanísticos, de acuerdo con el modelo de ciudad mediterránea compacta y multifuncional propio de Andalucía, y siguiendo estrategias que minimicen la demanda de desplazamientos motorizados y hagan viable la implantación de sistemas de transporte público.
- M4. Adecuar las nuevas zonas verdes que se creen por aplicación de los planes urbanísticos y la remodelación de las ya existentes, así como los equipamientos deportivos con vegetación propia de Andalucía, con alta capacidad secuestradora de CO₂ y bajo consumo de agua, minimizando las emisiones de GEI asociadas.

2. Mejorar el conocimiento sobre la adaptación urbana y edificatoria a las condiciones climáticas.

- M5. Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados.
- M6. Promover la realización de estudios de acondicionamiento de espacios exteriores en las áreas urbanas que mejoren la habitabilidad de estos espacios.

3. Establecer parámetros que permitan evaluar las emisiones de dióxido de carbono en la construcción y en el uso de las viviendas y concienciar a los agentes intervinientes en el proceso edificatorio.

- M7. Incluir en la normativa de diseño y calidad de las viviendas en Andalucía criterios de ahorro y eficiencia energética con el fin de establecer parámetros de ahorro de CO₂ en el diseño, construcción y funcionamiento de los edificios.

M8. Promover la reducción de emisiones de GEI en el sector de la vivienda disminuyendo el consumo energético, favoreciendo la recogida selectiva de residuos y con medidas “pasivas” para movilidad, como aparcamientos para bicicletas en edificios.

El nuevo Documento de Borrador del PO U de El Puerto de Santa María incorpora entre sus objetivos un apartado dedicado a la eficiencia y ahorro energético, al ciclo del agua y al cambio climático y que a continuación se reproduce.

El Puerto de Santa María, según se destila de la Alternativa elegida, pretende apostar en modelo urbano-territorial por criterios de eficiencia y consumo energético sostenible, fomentando la generación de energías renovables en el propio territorio.

Resulta también primordial el uso eficiente del agua en todo su ciclo desde la captación hasta el consumo, con especial atención a su posible reutilización. Actualmente, con los recursos no convencionales disponibles la capacidad de mejora de la situación actual pasa por una correcta gestión de la distribución de estos recursos.

Todo lo anterior, debe responder a criterios de responsabilidad frente al cambio climático, mejorando la proporción de espacios verdes -públicos y privados- y la apuesta por infraestructuras de bajo mantenimiento. En cualquier caso:

- La normativa del PO U incorporará necesariamente normas y directrices de ahorro energético y calidad medioambiental y estableciendo zonas de bajas emisiones. Objetivo de emisiones cero para los nuevos edificios o instalaciones municipales.
- El futuro PO U debe posibilitar mediante su normativa medidas que propicien un menor consumo de recursos naturales, suelo, agua y energía, con la menor producción de recursos posibles y tendiendo a cerrar localmente los ciclos.
- Es necesaria una nueva concepción de los sistemas de drenajes. No se trata solo de mejorar o completar la red existente sino de establecer un nuevo paradigma en el tratamiento de aguas pluviales y zonas inundables: el de los SUDS (sistemas urbanos de drenaje sostenible).
- El futuro Plan de Ordenación Urbana debe proponer medidas normativas o protocolos con objeto de mejorar la calidad del aire y evitar la contaminación acústica, en aras de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía Portuense.
- Dada su importancia, todas las actuaciones y propuestas deberán ser valoradas y analizadas desde el punto de vista de sus efectos ambientales y, muy especialmente, desde el punto de vista de sus efectos sobre el cambio climático.
- Los objetivos ambientales del futuro PO U no pueden quedar en una mera declaración de principios por lo que el documento deberá incorporar una serie de indicadores ambientales que permitan no solo valorar sus propias propuestas sino y sobre todo, los efectos ambientales de su desarrollo y ejecución.

De este modo, ya desde el Borrador (documento de Avance) de El Puerto de Santa María se incorporan objetivos y medidas encaminadas al cumplimiento de los objetivos perseguidos por la

PAAC y, en cualquier caso, no se detectan incoherencias o desviaciones entre ambos documentos, por lo que no son necesarios ajustes en los objetivos del planeamiento.

7.6. LOS INDICADORES PARA LA EVALUACIÓN DE MEDIDAS ADOPTADAS.

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía desarrolla un Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible de Andalucía consistente en un conjunto de indicadores que proceden de los establecidos por el Consejo Europeo, reunido en Gotemburgo en Junio de 2001, que pretenden evaluar los procesos hacia la sostenibilidad de los distintos países, con indicadores homologados y comparables.

El Sistema incluye los siguientes indicadores sobre Cambio Climático y Energía:

Emissiones totales de gases de efecto invernadero:

- Índice base 1990.
- Índice base Protocolo de Kyoto.

Consumo de energía procedente de fuentes renovables:

- Consumo de energía procedente de fuentes renovables.

Dependencia energética:

- Total.
- Hulla y derivados.
- Todos los productos petrolíferos.
- Gas natural.

Consumo interior bruto de energía primaria por tipo de combustible:

- Total.
- Participación de los combustibles sólidos (carbón) en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Participación del total de productos petrolíferos en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Participación del gas natural en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Participación de la energía nuclear en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Participación de las energías renovables en el consumo interior bruto de energía primaria.

Electricidad generada a partir de fuentes renovables:

- Electricidad generada a partir de fuentes renovables.
- Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
- Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.

Generación de electricidad a partir de la cogeneración:

- Generación de electricidad a partir de la cogeneración.

Consumo de energía primaria:

- Millones de toneladas equivalentes de petróleo.
- Índice base 2005.

Es muy probable que solo algunos de estos indicadores puedan ser aplicables a la escala y ámbito del PO U, por lo tanto el Estudio Ambiental Estratégico considerará aplicar en la medida de lo posible aquellos que guarden relación con los anteriormente.

7.7. EL ANÁLISIS POTENCIAL DEL IMPACTO DIRECTO E INDIRECTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO Y LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO.

El municipio se encuentra adherido al Pacto de los Alcaldes desde 2009 y dispone de un Plan de Acción para la Energía en el que se comprometía a alcanzar en 2020 una reducción mayor al 20% de las emisiones de gases efecto invernadero (GEI, de aquí en adelante).

Las fuentes de obtención de energía y el propio consumo eléctrico, son los mayores responsables del amplio volumen de la huella de carbono en El Puerto de Santa María, en particular, la actividad industrial acapara más de la mitad de las emisiones, según el último dato disponible:

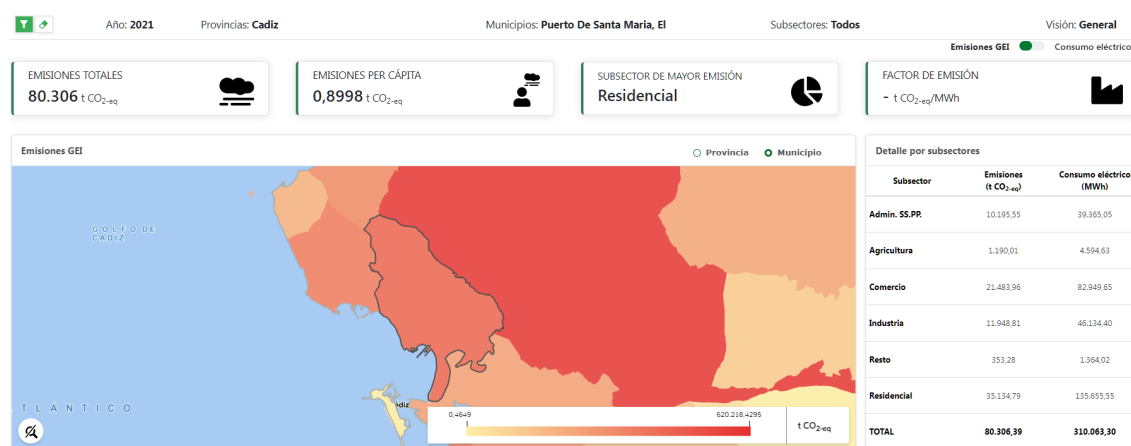


Figura 10. Huella de carbono del municipio de El Puerto de Santa María en 2021. Junta de Andalucía-2025.

Los principales impactos potenciales detectados en el suelo urbano actual por efecto del consumo energético y los gases de efecto invernadero se deben corregir en el seno de las propuestas del futuro modelo, en la medida de sus posibilidades urbanísticas y territoriales. La relación de impactos potenciales en el municipio de El Puerto de Santa María a causa de la afección indicada pueden ser de diversa naturaleza:

a) Impactos derivados del aumento y la frecuencia de inundaciones y lluvias intensas

Pueden darse daños materiales por inundaciones en núcleos de población: en las zonas urbanas y rurales, la impermeabilización de extensas áreas de suelo, conlleva en muchos casos la ocupación de áreas inundables. Este hecho puede suponer la inundación de núcleos de población y ciudades con una mayor virulencia a consecuencia del aumento y la intensidad de las lluvias intensas como consecuencia del cambio climático.

Problemas y daños en las redes de saneamiento: un posible incremento de la frecuencia y magnitud de las lluvias torrenciales puede presentar efectos negativos en las redes de saneamiento, puesto que éstas son infraestructuras especialmente vulnerables a fenómenos pluviométricos extremos caracterizados por su torrencialidad. Los efectos negativos se traducen en daños de distinta envergadura con afecciones a la población urbana y pérdidas económicas diversas.

Posibles daños a personas y pérdidas económicas generales: en caso de inundaciones y lluvias intensas, se pueden generar, según las zonas y las distintas características del territorio, pérdidas económicas por daños a infraestructuras, construcciones, viviendas, etc., así como daños personales e incluso pérdida de vidas humanas. Los anegamientos y desbordamientos de cauces, ante episodios de lluvias torrenciales, producen aumentos del caudal sobre un área, produciéndose en tales casos una paralización de actividades que genera pérdidas económicas.

Aumento de la inestabilidad de laderas y cambios morfológicos del paisaje y del territorio: las crecidas de los ríos ante lluvias intensas podrían provocar diversos efectos como el arrastre de materiales y el consecuente aumento de la sedimentación, lo que incidiría a su vez, en cambios en los cursos de los ríos y, por tanto, modificaciones del paisaje y las actividades ordenadas en un territorio concreto. Igualmente, efectos como la inestabilidad de laderas y la potenciación de movimientos de tierra y deslizamientos, afectarían a las actividades e infraestructuras de la superficie geográfica de determinadas zonas de Andalucía.

b) Impactos derivados de la existencia de periodos de sequía y estrés hídrico

Disminución de la garantía en el suministro de agua: en el capítulo de vulnerabilidad se analizó la posible presencia de periodos de sequía bajo dos escenarios de emisiones, el A2 y el B2, obteniéndose resultados muy dispares entre ambos. El escenario A2 es bastante pesimista en cuanto a la posibilidad de presentarse periodos de sequía, mientras que el B2 muestra un aumento de las precipitaciones respecto al periodo de control 1961-90. En cualquier caso, ante posibles situaciones de sequía, uno de los efectos, que por otra parte ya se presentan en la actualidad, es la falta de garantías en el suministro de agua, no sólo a la población sino también a otros sectores como el agrícola o industrial. Este hecho, a su vez, presenta consecuencias negativas para otro tipo de actividades como el turismo, que se traducen en pérdidas económicas. Otro tipo de efectos, aunque de menor importancia, es la reducción de usos como el riego de parques y jardines, la limpieza y baldeado de calles, etc.

Cambios en el patrimonio natural: el aumento de la temperatura, unido a la disminución de las precipitaciones, genera un incremento de la evaporación, lo que supondría mayores necesidades de agua por la vegetación. Esto produciría un deterioro de los ecosistemas vegetales y una pérdida de su atractivo como focos de interés turístico. Salinización y desertificación de tierras: los periodos de sequía podrían acentuar procesos de desertificación, a causa principalmente de una disminución de la disponibilidad de agua en el suelo, que provocaría una modificación de la localización de ciertas actividades económicas, principalmente las agrícolas.

Disminución de la recarga de los sistemas acuíferos: los periodos de sequía producen inevitablemente una disminución de la recarga de acuíferos, con consecuencias para los sistemas de explotación hídrica y el sistema hidrológico, el sistema de ciudades y la ordenación de ciertas actividades.

Pérdidas y daños del Patrimonio Natural por aumento de incendios: una disminución de las precipitaciones, unido a un aumento de las temperaturas máximas puede crear situaciones propicias para el aumento de los incendios forestales, que se traduciría en una pérdida del valor de los

elementos que forman parte del Patrimonio Natural, como la red de espacios naturales protegidos en el municipio.

c) Impactos asociados a los deslizamientos y movimientos de tierras

Daños a infraestructuras e interrupciones de abastecimiento de agua y electricidad: Los deslizamientos y movimientos de tierras suelen ocasionar bloqueos de infraestructuras de comunicación, con interrupciones en suministros básicos.

d) Impactos a causa de las olas de calor y de temperaturas más cálidas

Cambios en el microclima urbano: es probable que el aumento de las temperaturas medias, así como de las mínimas y las máximas, genere una acentuación del denominado efecto isla urbana de calor, en las principales ciudades andaluzas y en el sistema de ciudades medias. Puesto que una isla urbana de calor es aquella situación en la que existe una capa de aire, más cálida respecto a la de su alrededor y que se encuentra localizada sobre un área urbanizada, el aumento de las temperaturas podría intensificar este efecto ya existente. Este fenómeno tiene consecuencias variadas, tales como el aumento de la demanda energética, un incremento de los niveles de contaminación atmosférica, o mayor presencia de enfermedades y problemas de salud en la población urbana.

El efecto de isla urbana de calor podría agravarse especialmente en aquellas ciudades en las que confluyan factores como un elevado número de habitantes, escasez de espacios verdes, edificaciones con materiales de construcción densos u oscuros, pavimentos de asfalto, edificios grandes y concentrados, una cantidad notable de emisiones de calor antropogénicas, ausencia de masas de agua o climas locales caracterizados por situaciones anticiclónicas.

Cabe decir que los efectos de la intensificación de la isla urbana de calor pueden ser tanto positivos como negativos; en cuanto a la modificación del confort humano, el efecto es positivo en invierno y negativo en verano. Lo mismo sucede con los usos de la energía, que disminuyen en invierno, mientras que en verano aumentan, empeorando la calidad del aire.

Aumento de la demanda energética en verano y disminución en invierno: la generalización de un escenario más cálido en líneas generales, tanto en invierno como en verano, y la probabilidad de que se produzcan olas de calor en verano, más intensas y con mayor frecuencia, podría suponer un aumento de la demanda energética en verano, por la utilización masiva de refrigeración. Por el contrario, la existencia de inviernos caracterizados por un régimen de temperaturas más cálido, incidiría en una reducción del consumo energético necesario para la calefacción.

Impactos diversos sobre la vegetación: los efectos directos de un aumento de temperatura podría suponer una dilatación del periodo de la actividad vegetativa, puesto que las limitaciones que ofrecen las bajas temperaturas se traducen en un incremento de la actividad biológica, lo que a su vez provocaría un aumento de la productividad potencial. Las consecuencias de este hecho se mueven en la línea de distintos cambios fenológicos, como el anticipo de las fechas de foliación, florecencia y fructificación o una demora de la caída de las hojas en las especies caducifolias. No obstante, intervienen otro tipo de factores que podrían modificar este tipo de efectos. Por otra parte, otro tipo de consecuencias, derivadas de las anteriores, sería, por ejemplo, un adelanto en el estado fenológico de las especies conlleva el riesgo de daños por heladas tardías. También se modificarían los ámbitos territoriales y hábitats de ciertas especies, tanto en sentido altitudinal como latitudinal.

7.8. LA HUELLA DE CARBONO

El sistema de cálculo de la huella de carbono de los municipios andaluces abunda en la necesidad de reducirla con el objetivo de minimizar la cantidad de emisiones, sus efectos sobre la atmósfera y resto de componentes del sistema ambiental.

La huella de carbono cuantifica la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) que son liberadas a la atmósfera como consecuencia del desarrollo de cualquier actividad. En el caso del PO U, a partir de sus determinaciones y modelo de ciudad planteado en la Alternativa II contribuye en identificar y minimizar la huella actual y dotar al municipio de las bases urbanísticas y territoriales para la adaptación a unos requerimientos ambientales más estrictos, minimizando las fuentes de emisiones y establecer así medidas de reducción efectivas. Reducir la huella de carbono se convierte por tanto en un reto primordial para el nuevo plan.

El Plan vigente y el funcionamiento de la ciudad, según se señala por la propia administración ambiental, emiten a la atmósfera un importante volumen de gases (GEIs) repartido en las siguientes actividades:

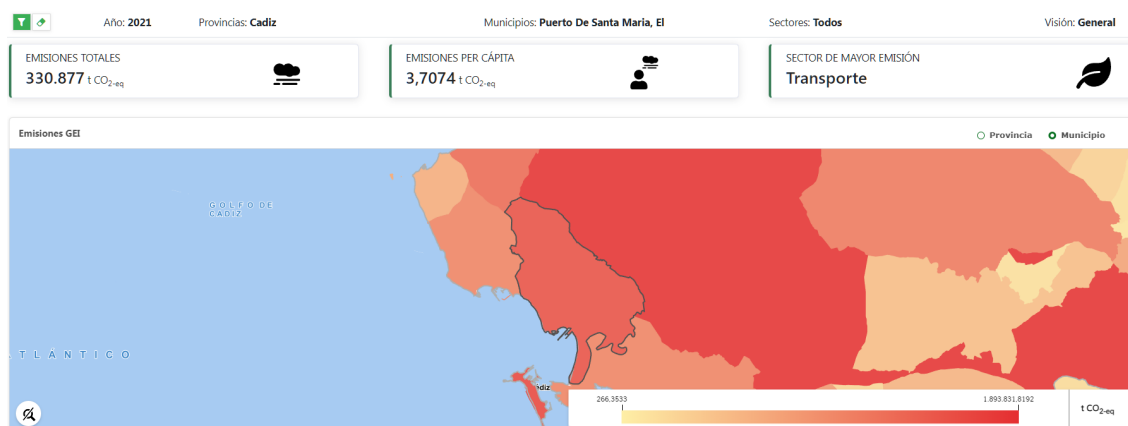


Figura 11. Emisiones GEIs del municipio de El Puerto de Santa María según actividad. Fuente: Junta de Andalucía-2021.

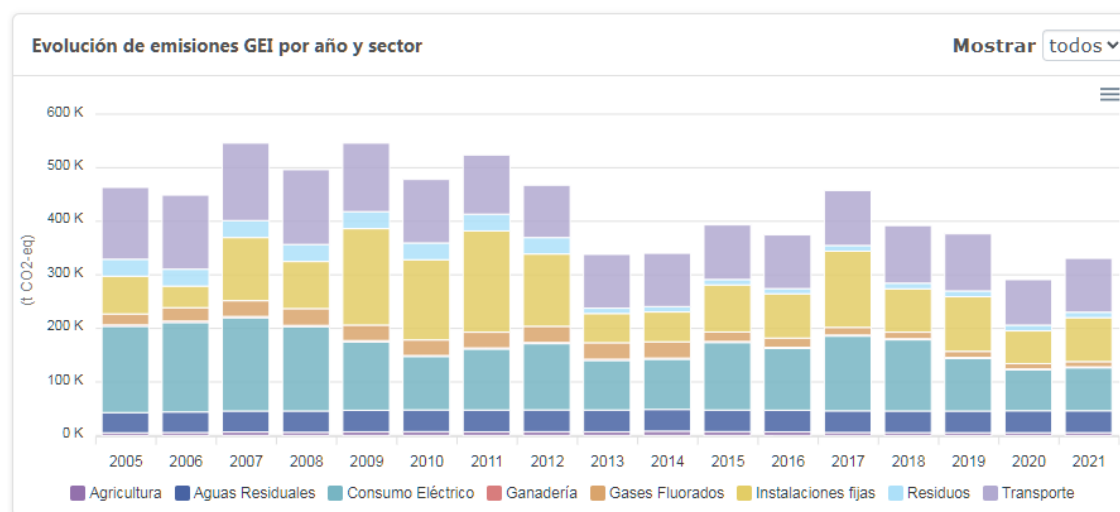


Figura 12. Emisiones GEIs por sectores del municipio de El Puerto de Santa María según actividad. Fuente: Junta de Andalucía-2021.

El Puerto de Santa María, desde el año 2000 hasta 2016 está entre los municipios andaluces con emisiones de gases de efecto invernadero emiten en el nivel medio emisiones con 33.877 t CO₂ equivalente. Por el contrario, se encuentra dentro del grupo de municipios con menor capacidad sumidero con 607 t CO₂ eq.

En esta tesis, las líneas estratégicas del PAES sobre la planificación urbana estaban orientadas a los siguientes programas:

- Programa de fomento de la movilidad laboral sostenible.
- Programas de Itinerarios ciclistas.
- Plataformas de viaje compartido y coche compartido
- Peatonalización del casco histórico de El Puerto de Santa María
- Diseño y construcción de carril bici
- Reordenación del tráfico
- Restricciones de tráfico al centro
- Instalación de elementos de calzado del tráfico

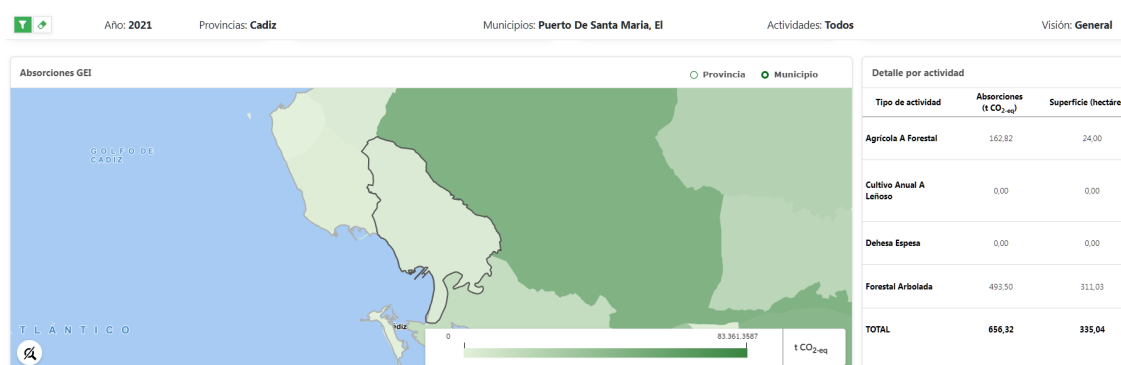


Figura 13. Absorciones GEIs del municipio de El Puerto de Santa María según actividad. Fuente: Junta de Andalucía-2021.

Estos programas estaban centrados en la planificación del transporte movilidad con un objetivo de ejecución para el año 2020. Hoy, se siguen evidenciando importantes carencias no solo en materia de movilidad urbana y territorial, sino en situar una visión integrada de los procesos y activos que intervienen y conviven en la ciudad, a favor de reducir la huella de carbono en particular y la huella ecológica en general.

Frente al escenario anterior, sin duda el modelo urbano territorial de la Alternativa II es el que con mayor grado de fidelidad asume los objetivos establecidos en el Protocolo de Kioto y el Acuerdo de París mediante propuestas encaminadas a la reducción de las emisiones y al incremento de la capacidad de sumidero, principalmente en la ciudad.

8. LAS INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS ESTRATEGIAS, PLANES, Y PROGRAMAS SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.

El PO U de El Puerto de Santa María, para favorecer la adecuada coordinación urbanística y territorial incorporará los objetivos, directrices y proyectos, que afecten a su ámbito, formulados en el marco planificador sectorial y territorial concurrente en vigor, que tendrá en cuenta durante su Evaluación Ambiental Estratégica y en la redacción del documento del Plan (en el ámbito urbano), y que a continuación se citan sucintamente.

ESTRATEGIAS:

- **Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU)**, aprobada por acuerdo de 3 de mayo de 2011, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. Tiene por objeto la incorporación de criterios y medidas de sostenibilidad en las políticas con planificación y gestión de la movilidad, metabolismo urbano, etc. Los ejes de actuación que contempla incluyen la mejora de la eficiencia económica y energética del transporte, los límites a la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, la necesidad de evitar la contaminación lumínica, el fomento de la construcción bioclimática, promover la rehabilitación de las edificaciones urbanas o el aumento de la superficie de suelo capaz de sostener vegetación.
- **Agenda Urbana de El Puerto de Santa María 2030**, la Agenda Urbana de El Puerto se impulsa desde la administración local por la necesidad de crear un espacio de mayor calidad urbana, equilibrado económica y socialmente, resiliente, inclusivo e integrador. El documento presenta 10 proyectos estratégicos tomándose como referencia aquellos aspectos de interés para el PO U.
- **Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030**, aprobada el 21 de junio de 2018 se publica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, el Acuerdo de 5 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno.

La Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS) es el plan estratégico para orientar las políticas públicas y privadas hacia un tipo de desarrollo socioeconómico que considere de forma integrada la prosperidad económica, la inclusión social, la igualdad entre los géneros y la protección ambiental. La Estrategia no se limita a las temáticas tradicionalmente ambientales e incorpora áreas estratégicas como la educación, la cohesión social, la salud, el empleo o la innovación, entre otras.

Todo este conjunto de directrices está alineado con cada uno de los 17 Objetivos de la Agenda 2030 de Naciones Unidas por lo que la EADS constituye el primer paso para la implementación en Andalucía de esta Agenda de carácter mundial que se plantea la consecución de unas metas concretas para el año 2030.

- **Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad**. Aprobado por el Consejo de Gobierno el 5 de octubre de 2010. Su objetivo fundamental es conservar la biodiversidad de Andalucía, para ello la estrategia trata de implementar un marco institucional adecuado,

desarrollar instrumentos que faciliten la gestión proactiva y adaptativa al escenario de cambio global, impulsar el desarrollo sostenible que consolide la puesta en valor de la biodiversidad y refuerce su función como recurso generador de bienes y servicios, consolidar un modelo de gestión integrada, fomentar la corresponsabilidad, impulsar el conocimiento e incrementar la conciencia.

- **Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas. Aprobado por Orden del Consejo de Gobierno PCM/735/2021**, publicado en BOE de 9 de julio, 13 de julio de 2021. La esencia de la infraestructura verde es su multifuncionalidad, es decir, su capacidad para desempeñar múltiples funciones ambientales (por ejemplo, conservación de la biodiversidad o adaptación al cambio climático), sociales, y económicas en un mismo ámbito territorial. Es, por lo tanto, un instrumento esencial para la planificación sostenible del territorio. Tiene como objeto final, garantizar la conservación de la biodiversidad y asegurar la funcionalidad de los ecosistemas y sus servicios, la conectividad ecológica, la restauración del territorio español y la integración de la biodiversidad en la planificación territorial de otras políticas sectoriales.
- **Estrategia de Sostenibilidad de la Costa (2007, MARM)**. Su finalidad es la de generar un cambio en el modelo de gestión de la franja costera, materializable en un nuevo modelo de desarrollo económico de ciertas zonas del litoral o en un nuevo modelo de coordinación entre los agentes e instituciones y un cambio en el modelo de actuaciones que se llevan a cabo en la franja costera.
- **Estrategia Andaluza de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas**. Su objetivo es elevar la calidad de las aguas de nuestros ríos y aumentar la eficiencia media de las mismas alcanzando el buen estado de todas las masas de agua en el horizonte del año 2015, habiéndose acordado mediante Consejo de Gobierno la declaración de 300 obras hidráulicas de interés para la Comunidad.
- **Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático**, aprobada en 2002, contempla el desarrollo de instrumentos de planificación ambiental e indicadores de seguimiento del cambio climático. Entre las medidas propuestas cabe destacar las referidas a la eficiencia en la gestión de los residuos, el fomento del uso de las energías renovables, la eficiencia energética en los transportes y servicios, el fomento del transporte público o la gestión sostenible y eficiente del uso del agua. Especial incidencia tendrá en el PO U la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía. Su finalidad es la lucha frente al cambio climático y hacia un nuevo modelo energético en Andalucía y en su desarrollo, se aprueba el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), aprobado por el Consejo de Gobierno el 13 de octubre de 2021 y publicado mediante el Decreto 234/2021, de 13 de octubre, por el que se aprueba el Plan Andaluz de Acción por el Clima en el BOJA número 87 de 23 de octubre de 2021, es el instrumento general de planificación estratégica en Andalucía para la lucha contra el cambio climático. Su misión es integrar el cambio climático en la planificación regional y local, para a la vez alinearlas con los planes del gobierno de

España, el Pacto Verde Europeo y el Acuerdo de París, contribuyendo a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados por la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

- **Estrategia Española de Movilidad Sostenible.** Recoge líneas directrices y medidas en diversas áreas prioritarias, cuya aplicación debe propiciar el cambio hacia un modelo de movilidad más eficiente y sostenible.
- **Estrategia de Paisaje de Andalucía.** Aprobada en Consejo de Gobierno el 6 de marzo de 2012. Entre sus objetivos y líneas estratégicas incluye, en relación con los paisajes litorales, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio natural, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio cultural y cualificar los paisajes asociados a actividades productivas.
- **Estrategia Nacional de Restauración de Ríos.** Conjunto de actuaciones con el fin de conservar y recuperar el buen estado de los ríos, minimizar los riesgos de inundación, potenciar su patrimonio cultural, fomentar el uso racional del espacio fluvial e impulsar el desarrollo sostenible del medio rural.
- **Estrategias para la Gestión de la Estacionalidad Turística en Andalucía. 2014-2020.** Aprobadas por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 6 de mayo de 2014. pretenden dar un paso más para hacer realidad una visión de Andalucía que, compartida por todos y todas, ponga el énfasis en frenar los desajustes temporales de la industria turística y en paliar las consecuencias que de ésta se derivan, al objeto de favorecer una articulación económica, social y ambientalmente sostenible de los flujos turísticos en Andalucía.
- **Estrategia Integral de Fomento del Turismo Interior Sostenible de Andalucía.** Horizonte 2020. Aprobada por Decreto 77/2016, de 22 de marzo. tiene como objetivo primordial impulsar y revitalizar el interior de Andalucía a través del turismo y, apoyar la actividad que desarrollan los distintos agentes vinculados a la industria turística, lo cual, en sí mismo, es un objetivo con un alto contenido estratégico, encaminado a combatir la estacionalidad del sector turístico y el desempleo.
- **Estrategia Energética de Andalucía 2020,** aprobada en Consejo de Gobierno en octubre de 2015, es el documento estratégico que recoge las líneas principales de la política energética andaluza en el horizonte 2020. Este nuevo marco de planificación continúa avanzando hacia un modelo energético bajo en carbono, suficiente, inteligente y de calidad, en línea con las directrices europeas. Elaborada mediante un proceso basado en la gobernanza, ha contado con la participación de los ciudadanos, los actores más representativos del sector y la administración, y ha sido concertada con los firmantes del VI/ Acuerdo de Concertación Social en el ámbito de la energía.
- **La Estrategia Industrial de Andalucía 2020,** aprobada en Consejo de Gobierno de julio de 2016, es el documento estratégico que orienta la política industrial de Andalucía hacia la generación

de un tejido empresarial extenso, diversificado, fuerte y sostenible formado por empresas de mayor dimensión, más competitivas e innovadoras, e integradas en la cadena de valor industriales de ámbito global, que sean capaces de crear empleo industrial.

- **Estrategia de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Andalucía 2020.** La Junta de Andalucía aprobó el 3 de diciembre de 2013 la Estrategia de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Andalucía 2020, con la finalidad de impulsar en nuestra región la consecución de los objetivos establecidos por la Agenda Digital Europea para 2020 en materia de banda ancha: que todos los andaluces tengan cobertura de servicios de acceso a Internet de 30Mbps o superior, y que el 50% o más de los hogares de la Comunidad estén abonados a conexiones de Internet de 100 Mbps o superior. La versión vigente de la misma es resultado del proceso de evaluación intermedia de la Estrategia, dentro del marco de las herramientas y mecanismos previstos en la misma para realizar el correcto seguimiento y control de las actuaciones.
- **Estrategia Andaluz de Calidad del Aire.** se aprueba por Acuerdo de 22 de septiembre de 2020, del Consejo de Gobierno. Con esta Estrategia se pretende mejorar la calidad de vida de los ciudadanos andaluces, a través de una mejora sustancial de la calidad del aire que respiran. Además, se cumple la obligación de trasladar los nuevos programas, planes y estrategias comunitarias y nacionales en materia de calidad del aire y, para ello, servirá de marco para la futura elaboración de planes de mejora de la calidad del aire por las diferentes administraciones andaluzas.

La última zonificación para la evaluación de la calidad del aire de 2015 se incluye todo el término municipal de El Puerto de Santa María dentro del ámbito Bahía de Cádiz.

- **Estrategia para la adaptación de la costa a los efectos del cambio climático** aprobada en 2017. Sobre la base de los objetivos ambientales perseguidos por la Ley de Costas, esta Estrategia tiene como objetivos específicos, de un lado, incrementar la resiliencia de la costa española al cambio climático y a la variabilidad climática; y de otro lado, integrar la adaptación al cambio climático en la planificación y gestión de la costa española.

PLANES:

- **Plan de Ordenación de la Bahía de Cádiz.** El Plan de Ordenación del territorio de la Bahía de Cádiz fue aprobado por Decreto 462/2004, de 27 de julio, y publicado en el BOJA nº198, de 8 de octubre de 2004. Este Plan Subregional se sujeta a lo previsto en la Ley 1/94 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y comprende, de acuerdo con el Decreto de formulación, los términos municipales de Cádiz, San Fernando, Puerto Real, Chiclana y Puerto de Santa María.

El cuerpo del Plan se desarrolla sobre **cinco temas estratégicos** sobre los que se estructuran los objetivos y las determinaciones básicas del documento.

- **Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017.** Aprobado mediante acuerdo de Consejo de Gobierno de 14 de febrero de 2012, constituye la figura de planificación integradora, mediante la cual se diseña e instrumenta la política ambiental de la Comunidad Autónoma hasta su revisión.
- **Plan Director de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía.** Desarrollado a partir del Plan Andaluz de Medio Ambiente, supone un nivel superior en el esquema de planificación de los espacios naturales protegidos de la región permitiendo la conservación de la integridad ecológica y la biodiversidad de sus ecosistemas.
- **Planificación de Espacios Naturales Protegidos.** La legislación ambiental consagra la prevalencia de los instrumentos de planificación ambiental (Planes de Ordenación de Recursos Naturales y PRUG) sobre los planes urbanísticos.

Es de aplicación preferente las normas específicas contenidas en los Planes de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y en los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG), conforme a lo dispuesto en los artículos 19.2 y 30.6 de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad. Estos instrumentos constituyen un límite para cualesquiera otros instrumentos de ordenación territorial o física, cuyas determinaciones no podrán alterar o modificar dichas disposiciones. Si dichos instrumentos resultan contradictorios con los PORN deberán adaptarse a éstos.

En tanto no se realice dicha adaptación, las determinaciones de los PORN se aplicarán, en todo caso, prevaleciendo sobre los instrumentos de ordenación territorial o física existentes. Igualmente tiene este efecto los planes rectores de uso y gestión de los parques que prevalecerán sobre el planeamiento urbanístico, y si sus determinaciones son incompatibles con las de la normativa urbanística en vigor, ésta se revisará de oficio por los órganos competentes.

En el caso, del municipio de **El Puerto de Santa María** gran parte de la superficie municipal cuenta con delimitación de espacios naturales protegidos. Concretamente son tres los espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA):

- El Parque Natural Bahía de Cádiz (cuenta también con las protecciones de LIC, ZEC, ZEPA y RAMSAR); supone el 12,3% de la superficie municipal. Está conformado por un extenso humedal con gran diversidad paisajística: playas, dunas, lagunas, marismas y esteros.
 - El Reserva Natural Complejo Endorreico de El Puerto de Santa María. El complejo endorreico abarca tres lagunas (Salada, Juncosa y Chica). También es una Zona Especial de Conservación (ZEC) y forma parte de la red Natura 2000.
 - El Parque Periurbano Dunas de San Antón. La importancia de este Parque Periurbano recae en atender a las necesidades recreativas de El Puerto y otras poblaciones cercanas. Posee, asimismo, interés paisajístico y ambiental.
- **Plan Estratégico Español para la Conservación y el Uso Racional de los Humedales.** Su objetivo principal es el de garantizar la conservación y uso racional de estos ecosistemas y contribuir al cumplimiento de los compromisos internacionales y europeos del Estado Español. El Plan

determina las líneas directrices en las que se enmarcarán los sistemas de gestión de todos estos ecosistemas acuáticos, y en especial de los que se integren en la Red Natura 2000.

- **Plan Andaluz de Humedales.** Resolución de 4/11/2002, de la Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales. La conservación de la integridad ecológica de los humedales andaluces, fomentando su uso racional para mantener ahora y en el futuro sus funciones ecológicas socioeconómicas e histórico-culturales es el principal objetivo de este Plan.
- **Plan Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017.** Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre. Emana de la aplicación de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad constituyendo el instrumento de planificación para la Administración General del Estado en materia de patrimonio natural y biodiversidad.
- **Plan Andaluz de Conservación de la Biodiversidad.** Contemplado en el Plan Andaluz de Medio Ambiente, su objetivo general mantener la diversidad biológica en Andalucía, expresada en términos de conservación de hábitats, protección y recuperación de especies vegetales y animales y ordenación de ecosistemas de alto valor.
- **Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía.** Se aprueba por Acuerdo de 12 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno, el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, una estrategia de infraestructura verde. Enmarcado dentro del desarrollo de la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad, El Plan Director cuya finalidad es garantizar y en la medida de lo posible mejorar de una forma integral, la conectividad ecológica en Andalucía, priorizando el diseño y desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza (infraestructura verde y restauración ecológica). Para ello se proponen una serie de medidas y directrices, cuya aplicación se realizará a través de diferentes instrumentos estratégicos, de planificación y gestión, procedentes de distintos ámbitos sectoriales.
- **Plan Director para la Gestión Sostenible de la Costa.** A iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente, este Plan propone una planificación racional y concertada de actuaciones e iniciativas en el medio costero que garanticen su desarrollo sostenible.
- **Plan Andaluz de Acción por el Clima.** Su objetivo es la evaluación de los efectos del cambio climático y la adopción de medidas tendentes a reducir la vulnerabilidad de los recursos o sectores potencialmente afectados por el mismo.
- **Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética (PASENER).** Representa un primer paso hacia un nuevo modelo, y persigue: acompañar el crecimiento económico con la cohesión social en todo el territorio, con la protección del patrimonio natural y cultural que posee Andalucía y sin generar desequilibrios en el ecosistema global, especialmente los asociados al gran reto que plantea el cambio climático; e introducir en la sociedad una "nueva cultura energética", de forma que aflore

una conciencia colectiva que valore la capacidad de acceso a las distintas fuentes de energía con elevados niveles de seguridad y calidad, y los efectos que ello ocasiona en el entorno, adoptando decisiones consecuentes con ello.

- **Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte 2005-2020 (PEIT).** Aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. El Plan define las directrices básicas de la actuación en infraestructuras y transporte de competencia estatal con un horizonte a medio y largo plazo (2005-2020), al objeto de configurar un marco global y coherente, que dé estabilidad a esta política.
- **Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (Plan MAS CERCA).** Su objetivo general consiste en lograr un servicio público viario eficaz y eficiente, demandado por el usuario, que permita potenciar y dinamizar la actividad económica de la región andaluza. Este objetivo general puede desglosarse en los siguientes: Definir un esquema de red viario acorde con las funciones que correspondan a cada itinerario, independientemente de la titularidad de las mismas; Racionalizar el aprovechamiento de los recursos, mediante la determinación explícita de los objetivos y criterios que permitan una adecuada selección de prioridades; y coordinar la planificación de la Junta de Andalucía con los demás organismos competentes en materia de carreteras, especialmente administración central y diputaciones.
- **Plan Director de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2014-2020 (PISTA).** Decreto 191/2016, de 27 de diciembre. Supone la revisión del primer Plan PISTA 2007-2013. Constituye el Instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras, con el fin de obtener una mejora sustancial de la eficacia y la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transporte en Andalucía.
- **Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020.** Aprobado por el Consejo de Gobierno el 21/01/2014, pretende propiciar un mayor uso de este medio de transporte como apuesta en favor de la movilidad sostenible, abordando no solo la infraestructura viaria, sino también elementos complementarios como aparcamientos, la intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana y de gestión.
- **III Plan General de Bienes Culturales de Andalucía.** Constituye el marco estratégico es el marco estratégico a largo plazo para abordar la tutela del patrimonio cultural dirigido, específicamente, a reorientar y actualizar determinados procesos de gestión concretos, identificados como esenciales y prioritarios para afrontar los cambios que se están produciendo en la realidad socioeconómica, institucional y patrimonial.
- **Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático.** El Plan define las líneas básicas que deben adoptarse para llevar a cabo una política eficaz de protección del patrimonio arqueológico subacuático con medidas de protección y coordinación entre las distintas administraciones públicas competentes.

- **Plan Hidrológico del Guadalete Barbate 2009-2015.** Sus objetivos se entran en alcanzar el buen estado y la adecuada protección del dominio público hidráulico y de las aguas, satisfacer las demandas de agua incrementando la disponibilidad del recurso, proteger la calidad del agua, economizar su empleo y racionalizar su uso en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales, llevar a cabo una gestión integrada y una protección a largo plazo de los recursos hídricos y contribuir a paliar los efectos de las inundaciones y sequías.
- **Plan de Policía de Aguas del Litoral Andaluz.** Se pretende evaluar continuamente la calidad de las aguas litorales andaluzas, incluidos los estuarios de catorce de los más importantes ríos andaluces, mediante el muestreo y análisis de aguas y sedimentos.
- **Plan Director de Riberas de Andalucía.** Marca las directrices para la regeneración de los ecosistemas ribereños, determina la necesidad y la facilidad de su restauración y definen directrices básicas de actuación determinando qué riberas, incluidas las de los principales cursos fluviales del término de Vejer, deben ser conservadas en su estado actual, cuales restauradas y cuales, estando degradadas, no es recomendable restaurar.
- **Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos.** Se Pretende mejorar las condiciones de seguridad de las poblaciones y bienes económicos frente a los riesgos de avenidas e inundaciones.
- **Los Planes de Gestión de Riesgos de Inundación** (aprobados por RD, a propuesta de los organismos de cuencas -intercomunitarias- o de la administraciones competentes -cuencas intracomunitarias-), pueden establecer limitaciones de usos, conforme prevé el RD 903/2010, de evaluación y gestión de riesgos de inundaciones (transposición Directiva 2007/60/CE). **Los PGRI prevalecen sobre la ordenación urbanística** (artículo 15.2 del RD 903/2010) y pueden incluir limitaciones de usos para la zona inundable en sus diferentes escenarios de peligrosidad, así como establecer criterios constructivos exigibles a las edificaciones situadas en zona inundable.

Los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación de segundo ciclo (2022-2027), aprobados en julio de 2023 y actualmente en implantación, contemplan los objetivos de protección para cada una de estas ARPSIs y los programas de medidas a ejecutar por cada administración competente para su consecución. Estos PGRI son los que pueden establecer limitaciones adicionales de usos.

El Real Decreto 687/2023, de 18 de julio, aprueba la revisión y actualización de los planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía: demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas. El objetivo último del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación es, para aquellas zonas determinadas en la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación, conseguir que no se incremente el riesgo de inundación actualmente existente y que, en lo posible, se reduzca a través de los distintos programas de actuación, que deberán tener en cuenta todos los aspectos de la gestión del riesgo de inundación, centrándose en la prevención, protección y preparación, incluidos la previsión de inundaciones y los sistemas de alerta temprana, y, teniendo en cuenta las características de la cuenca o subcuenca hidrográfica consideradas, lo cual adquiere más importancia al considerar los posibles efectos del cambio climático.

- **Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía.** Se pretende conseguir que la gestión de los residuos no peligrosos en Andalucía constituya un servicio de calidad para la ciudadanía, homogeneizando al máximo el coste de dicha gestión en todo el territorio con unos niveles de protección medioambiental lo más elevados posibles.
- **Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2011-2020.** Se busca la prevención en la generación de los residuos peligrosos en Andalucía y la reducción progresiva de su producción, así como la garantía de su futura gestión.
- **Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía.** Persigue potenciar al máximo las vías pecuarias por su carácter lineal ya que por su amplio despliegue en el territorio están llamadas a cumplir una importante función como rutas o corredores verdes.
- **Plan de Energías Renovables (PER) 2011-2020.** Aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de noviembre de 2011, estableciendo objetivos acordes con la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, y atendiendo a los mandatos del Real Decreto 661/2007, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica en régimen especial y de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- **Plan Director Territorial de Gestión de Residuos No Peligrosos de Andalucía, 2010-2019.** Aprobado mediante el Decreto 397/2010 de 2 de noviembre. El Plan presenta un elenco de principios rectores que adoptan las tendencias en materia de prevención en la generación y de gestión de residuos, considerando así los preceptos, reglas y estrategias establecidos por la Unión Europea para integrar el desarrollo socioeconómico con la conservación del medio ambiente, en general, y la correcta gestión de los residuos, en particular.
- **Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía, 2012-2020.** Decreto 7/2012, de 17 de enero. Se pretende potenciar la prevención, reducción, valorización, recuperación y reciclaje de los materiales contenidos en los residuos urbanos, y en especial los envases y residuos de envases, favoreciendo la reutilización y el ahorro de materias primas.
- **Plan Integral de Residuos 2030 (PIRec).** El PIRec 2030, se aprueba por *Decreto 131/2021, de 6 de abril, por el que se aprueba el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030*. Su desarrollo se encuentra en la senda hacia una economía circular para el cumplimiento de los nuevos objetivos de reducción a 2030 en base a los principios siguientes:
 - Protección de la salud humana y el medio ambiente
 - Jerarquía en la gestión de residuos
 - Principio de autosuficiencia y proximidad
 - Costes de la gestión de residuos

- Responsabilidad ampliada del productor del producto y corresponsabilidad de los agentes
- **Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía.** Decreto 371/2010, de 14 de septiembre. Es el instrumento del que se ha dotado la autonomía para la defensa contra los incendios en terrenos forestales. Busca la integración y coordinación de los distintos medios aportados por los distintos Organismos y entidades, dotados de personal con un elevado grado de profesionalización, una importante dotación de medios materiales y la aplicación de tecnologías avanzadas en extinción de incendios.
- **Plan Territorial de Emergencias de Andalucía (PTEAnd).** Acuerdo de 22 de noviembre de 2011, del Consejo de Gobierno, Constituye el instrumento normativo mediante el que se establece el marco orgánico y funcional, así como los mecanismos de actuación y coordinación, para hacer frente con carácter general a las emergencias que se puedan presentar en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, siempre que no sean declaradas de interés nacional por los órganos correspondientes de la Administración General del Estado.
- **Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía Horizonte 2020.** Decreto 37/2016, de 9 de febrero. Se centra en potenciar el tejido empresarial y generar empleo estable, promover un uso óptimo de los recursos, favorecer la rehabilitación de destinos maduros, fomentar la implantación de nuevas tecnologías y sistemas de calidad, impulsar el reconocimiento social de la actividad turística y generar sinergias con otros sectores productivos.
- **Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020,** aprobado por Decreto 141/2016, de 2 de agosto. El Plan establece tres líneas principales en la política de vivienda y suelo. La primera es el acceso a la vivienda de las ciudadanas y ciudadanos con residencia administrativa en Andalucía, ya sea en régimen de propiedad o de alquiler. Una segunda línea es la rehabilitación del parque residencial existente. Y la tercera línea en materia de suelo, estableciendo distintas medidas para fomentar la disponibilidad de suelo urbanizado con destino a la construcción de viviendas protegidas.
- **Plan Director de Promoción Turística de Andalucía Horizonte 2020.** Aprobado por Orden de 2 de diciembre de 2016. tiene como meta final promover un destino único, inteligente y competitivo. Para la consecución de esta meta se han definido cinco objetivos estratégicos, cinco líneas estratégicas y un total de 50 líneas de actuación.

PROGRAMAS:

- **Programa de Actuaciones para la Gestión y la Utilización del Agua (Programa AGUA).** Su objeto consiste en resolver las carencias en la gestión, en la disponibilidad y en la calidad del agua, mediante la reorientación de la política del agua, para garantizar la disponibilidad y la calidad del agua en cada territorio, con actuaciones dirigidas a la optimización y mejora de la gestión del agua, a la generación de nuevos recursos, a la prevención de inundaciones y a la depuración y reutilización de agua.

- **Programa de Gestión Sostenible del Medio Marino Andaluz.** Su objetivo consiste en abordar de forma coordinada las actividades encaminadas a la conservación y desarrollo sostenible del litoral y fondos marinos, así como optimizar los recursos disponibles y garantizar resultados y tratamientos homogéneos para el conjunto del medio marino y litoral de Andalucía.
- **Programa de Sostenibilidad Urbana Ciudad 21.** Su fundamento es el diseño de estrategias de actuación que tengan como meta un desarrollo urbano sostenible, sus objetivos son entre otros el de acometer actuaciones sobre el uso sostenible de los recursos naturales, favorecer el asesoramiento técnico entre instituciones y dotar de instrumentos de participación, cooperación interadministrativa y planificación.
- **Programa Andaluz de Suelos Contaminados 2018-2023.** Se aprueba por la Orden de 27 de abril de 2018. En noviembre de 2017 se publica la Orden PRA 1080/2017, de 2 de noviembre, que modifica el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, que no sólo adapta el listado de actividades potencialmente contaminantes del suelo a la clasificación establecida en el Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, que aprueba el CNAE 2009, si no que actualiza este listado, excluyendo ciertas actividades, en base a la experiencia acumulada desde la entrada en vigor del Real decreto 9/2005. La incidencia fundamentalmente de la actividad industrial pesada sobre el medio, ha sobrepasado los límites de su capacidad de acogida, derivando en grandes bolsas de suelo contaminados actualmente en proceso de aplicarse medidas paliativas.
- **Programa de Suelos Productivos de Andalucía (PRO SPA).** La finalidad del Programa es la de orientar el desarrollo de los suelos productivos en el territorio de Andalucía de acuerdo con la planificación económica general y la industrial, y con los intereses sociales y económicos, tanto sectoriales como generales.



Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO  CIUDAD SLP

TIG

Abril 2026