

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Orden de 2 de octubre de 2023, por la que se dispone la publicación de la Orden de 4 de septiembre de 2023, por la que se aprueba definitivamente la innovación del Plan Especial de ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el término municipal de Cádiz.

Mediante Orden de 4 de septiembre de 2023 de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda se dispuso la aprobación definitiva de la innovación del Plan Especial de ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el término municipal de Cádiz, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33.2.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La citada Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de aplicación en virtud de la disposición transitoria tercera, apartado 1, de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, establece en su artículo 41.1 que los acuerdos de aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento que correspondan a la Administración de la Comunidad Autónoma, así como el contenido del articulado de sus normas, se publicarán en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía por disposición del órgano que los adoptó.

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.2 de la citada Ley, la publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía llevará la indicación de haberse procedido previamente al depósito en el registro del Ayuntamiento y, en su caso, de la Consejería competente en materia de urbanismo. El depósito de los instrumentos de planeamiento y sus innovaciones será condición legal para su publicación, según el artículo 40.3 de la referida Ley 7/2002, de 17 de diciembre.

De conformidad con los artículos 22.2 y 20.2 del Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, y se crea el Registro Autonómico, se emitirá certificación registral del depósito e inscripción. De no emitirse en un plazo no superior a diez días, se considerará depositado a efectos de su publicación. Según el artículo 21 del citado Decreto, la condición legal de depósito prevista a efectos de publicación en el boletín oficial se tendrá por realizada mediante la inscripción del correspondiente instrumento urbanístico en el registro de la Administración que lo haya aprobado.

Con fecha 17 de septiembre de 2023, la Delegación Territorial de esta Consejería en Cádiz ha inscrito y depositado la referida innovación del Plan Especial en el Registro autonómico de instrumentos de planeamiento con el núm. 9770 en la Sección de Instrumentos Urbanísticos del Libro de Registro de Cádiz. Solicitada la inscripción en el Registro municipal y transcurridos diez días sin recibir la certificación, se considera depositado a efectos de la publicación.

En virtud de todo ello, en el ejercicio de las competencias atribuidas, y de acuerdo con la Propuesta de 22 de septiembre de 2023 de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana,

D I S P O N G O

Primero. Publicar en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía la Orden de 4 de septiembre de 2023 de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, por la que se resuelve aprobar definitivamente la Innovación del Plan Especial de

00290258

ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el término municipal de Cádiz como Anexo I, la normativa urbanística de dicho instrumento como Anexo II, así como la documentación recogida en el artículo 38.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental como Anexo III.

Incorporar el contenido del documento en el Sistema de Información Territorial y Urbanística de Andalucía
Situ@: (<https://ws132.juntadeandalucia.es/situadifusion/pages/search.jsf>).

Segundo. Comunicar la publicación a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, al Ayuntamiento de Cádiz y a la Delegación Territorial de esta Consejería en Cádiz.

Sevilla, 2 de octubre de 2023

ROCÍO DÍAZ JIMÉNEZ
Consejera de Fomento, Articulación del Territorio
y Vivienda

ANEXO I

ORDEN POR LA QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE LA INNOVACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CÁDIZ

El Puerto de la Bahía de Cádiz es un puerto de interés general del Estado, conforme al Anexo I, en relación con el artículo 4, del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En dicho anexo se recoge como tal «... Cádiz y su Bahía (que incluye El Puerto de Santa María, la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta y Puerto Sherry)».

La zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz afecta a los términos municipales de Cádiz, Puerto Real y El Puerto de Santa María. Dicha zona de servicio viene definida por la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, aprobada por Orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019 (BOE núm. 180, de 29 de julio), y la modificación sustancial puntual de la misma, adscripción El Trocadero, aprobada por Orden TMA/271/2022, de 14 de marzo de 2022 (BOE núm. 82, de 6 de abril). Conforme a la citada Orden FOM/809/2019, la referida zona de servicio aparece estructurada en diversas áreas, recogiendo la asignación de usos de los siguientes ámbitos: Dársena de Cádiz; Barriada de la Paz; Zona Franca; Cabezueta-Puerto Real; Puerto Real-Ciudad; El Puerto de Santa María y Puerto Sherry.

A N T E C E D E N T E S

Primero. Con fecha 18 de junio de 2020 tuvo entrada en la Delegación Territorial en Cádiz de esta Consejería escrito de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, solicitando el inicio del procedimiento de tramitación de la innovación del Plan Especial del Puerto de la Bahía de Cádiz, en el término municipal de Cádiz, adjuntando borrador del plan y el documento inicial estratégico, una vez formulada por la referida Autoridad Portuaria.

Conforme a la documentación presentada el objeto del instrumento de planeamiento es la ordenación urbanística de los terrenos de la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz incluidos en el término municipal de Cádiz, definida por la vigente Delimitación

00290258

de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, e incluye los siguientes ámbitos: Instalaciones portuarias Dársena de Cádiz; Instalaciones náutico-deportivas Barriada de la Paz y las Instalaciones portuarias de la Zona Franca, innovando el Plan Especial de ordenación del Puerto de Cádiz aprobado en sesión celebrada el 5 de noviembre de 2004 por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de Cádiz (BOP de Cádiz núm. 35, de 12 de febrero de 2005).

Segundo. Previos trámites de consulta pública previa y la emisión del documento de alcance del estudio ambiental estratégico, mediante Orden de 15 de noviembre de 2021 (BOJA núm. 225, de 23 de noviembre de 2021), de la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio se acuerda la admisión a trámite de la innovación del Plan por su incidencia e interés supramunicipal y de conformidad con el 31.2.A.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en relación con el artículo 4.3.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, así como lo preceptuado en el artículo 56 del mencionado Real Decreto Legislativo 2/2011.

La aprobación inicial y, en su caso, la que se realizara tras los trámites del artículo 32.1.2.^a de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, corresponden a la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Tercero. Mediante Resolución de 29 de abril de 2022, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de esta Consejería, se acuerda aprobar inicialmente la innovación del Plan Especial y el Estudio Ambiental Estratégico.

La citada resolución dispone someter el instrumento de planeamiento, el Estudio Ambiental Estratégico y un resumen no técnico de dicho estudio, al trámite de información pública y audiencia durante el plazo de cuarenta y cinco días hábiles. Se requieren los informes, dictámenes y otro tipo de pronunciamientos, previstos legalmente como preceptivos y simultáneamente se comunica el acuerdo de aprobación inicial a los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos con relevancia o incidencia territorial para que pudieran comparecer en el procedimiento y hacer valer las exigencias que derivan de los intereses que representan.

Se notificó dicho acuerdo a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y se solicitó informe a los organismos gestores de infraestructuras en el ámbito del plan, por entenderse necesarios para la correcta ordenación del mismo.

Se han realizado las consultas según lo previsto en los artículos 40.5.g) y 38.4 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y de acuerdo con el artículo 22.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, de la innovación del plan especial, estudio ambiental estratégico y resumen no técnico del estudio ambiental estratégico a los organismos que habían sido consultados por el órgano ambiental en la fase de consultas (art. 38.2 de la referida Ley 7/2007, de 9 de julio).

Durante el trámite de información pública no consta la presentación de alegación alguna.

Cuarto. Constan en el expediente informe del Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y el de la Sección Técnica de Planeamiento y Gestión Urbanística del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Cádiz.

De los organismos a los que se solicitó informe, se recibieron los siguientes: el de la Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa; el de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital; el de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; el del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) adscrito al Ministerio de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; el del Servicio de Dominio Público Hidráulico de la Delegación Territorial en Cádiz de Agricultura, Ganadería y Pesca; el de la Secretaria General Provincial de Salud y Familias de la Delegación Territorial en Cádiz de Salud y Familias; el de la Delegación Territorial en Cádiz de Cultura y Patrimonio Histórico; el de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; y finalmente el de Carreteras del Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El 29 de junio de 2022 se emite Informe del Servicio de Planificación Subregional del Litoral de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, según el cual el Plan Especial es coherente con los objetivos y el modelo de ordenación del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, en el que está incluido el municipio de Cádiz, y se encuentra en sintonía con los criterios y directrices territoriales. En cuanto a los organismos gestores de infraestructuras, ha emitido informe la Suministradora Eléctrica de Cádiz S.A., y Aguas de Cádiz S.A.

Respecto a las consultas realizadas según lo previsto en el artículo 38.4 de la Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, se emitió informe del Servicio de Calidad de Aguas, de la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería y Pesca en Cádiz.

Quinto. Mediante Resolución de 31 de octubre de 2022, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana aprueba la documentación presentada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz de la innovación de Plan Especial, ampliada y modificada de manera no sustancial, tras los trámites establecidos en el artículo 32.1.2.^a de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y resuelve solicitar, con carácter previo a la aprobación definitiva, la ratificación de los informes preceptivos de carácter vinculante emitidos tras la aprobación inicial del plan.

Sexto. Con fecha 22 de noviembre de 2022 se emitió por la Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul la Declaración Ambiental Estratégica, en la que se considera que la innovación del Plan Especial no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las especificaciones indicadas en el documento de planeamiento y en el estudio ambiental estratégico.

Séptimo. Constan en el expediente los informes de ratificación siguientes: el de la Demarcación de Costas de Andalucía Atlántico en Cádiz del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; el de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital; el de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; y el de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Además, consta en el expediente el pronunciamiento único de la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística de Cádiz que verifica el carácter favorable de los informes sectoriales de carácter preceptivo y vinculante emitidos por organismos adscritos a la administración autonómica en relación con la innovación del Plan Especial de referencia. Al citado informe de la Comisión Provincial se adjuntan, para su incorporación al expediente, los referidos informes de verificación del Servicio de Dominio Público Hidráulico de la Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural, el de la Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Salud y Consumo y el de la Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.

Octavo. Con fecha 5 de julio de 2023, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz presenta escrito adjuntando documentación y el expediente correspondiente a la innovación del Plan Especial, solicitando la aprobación definitiva. Consta informe favorable, de 26 de mayo de 2023, del Presidente de Puertos del Estado de conformidad con el artículo 56.2.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Noveno. Analizado el expediente por el Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, mediante oficio de 18 de julio de 2023 se requiere completar el plan con diversa documentación. Con fecha de 7 de agosto de 2023 tiene entrada la documentación requerida.

Décimo. El Servicio de Gestión y Ejecución de Planes de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, con fecha 9 de agosto de 2023, ha emitido informe favorable a la aprobación definitiva de la presente innovación de Plan Especial por adecuarse a lo previsto en la normativa urbanística y sectorial de aplicación.

En base a dicho informe, con fecha 23 de agosto de 2023, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana ha propuesto la aprobación definitiva de la referida innovación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. De conformidad con el artículo 4.3.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en relación con el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías y el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la persona titular de la Consejería es la competente para formular y resolver sobre la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento urbanístico, así como sus innovaciones cuando afecten a la ordenación estructural, que por su objeto, naturaleza o entidad tengan incidencia o interés supramunicipal y afecten a algún municipio que reúna las características señaladas en el apartado a) del referido artículo 4.3: los municipios identificados como Ciudades Principales y Ciudades Medias de nivel 1 en el sistema de Ciudades del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y que se relacionan en el Anexo del referido Decreto, entre los que se encuentra la ciudad de Cádiz, todo ello de conformidad con el artículo 31, apartados 2.A.a) y 2.B.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Segundo. Conforme a lo establecido en el artículo 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el sistema general portuario debe ser desarrollado a través de un plan especial o instrumento equivalente formulado por la Autoridad Portuaria correspondiente. La tramitación y aprobación del referido plan especial se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo, con las particularidades que se recogen en el referido artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Tercero. De acuerdo con la disposición adicional tercera de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, la ordenación del sistema general portuario en los puertos de interés general de competencia estatal se llevará a cabo a través de un plan especial, conforme a lo dispuesto en el artículo 14.1

00290258

a) de la referida Ley 7/2002, de 17 de diciembre, teniendo, a los efectos previstos en la citada normativa, por su objeto y naturaleza incidencia e interés supramunicipal.

Cuarto. De conformidad con la disposición transitoria tercera de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, es de aplicación al presente expediente la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Vistos los antecedentes, las disposiciones legales de aplicación y de conformidad con las competencias que tengo atribuidas, por el artículo 4.3.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, y a propuesta de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana,

RESUELVO

Primero. Aprobar definitivamente la innovación del Plan Especial de ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Término Municipal de Cádiz, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33.2.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, según la documentación presentada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz con fecha 5 de julio y 7 de agosto de 2023.

Segundo. De conformidad con los artículos 40 y 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y el Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, y se crea el Registro Autonómico, proceder al depósito e inscripción del instrumento de planeamiento aprobado, de manera previa a su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Tercero. La presente orden se notificará a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Contra la presente orden de aprobación definitiva de la innovación del Plan Especial, por su condición de disposición administrativa de carácter general, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su publicación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, 14 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 44 en relación con el artículo 46.6 de dicha ley, para los litigios entre administraciones públicas.

Sevilla, 4 de septiembre de 2023

ROCÍO DÍAZ JIMÉNEZ
Consejera de Fomento, Articulación del Territorio
y Vivienda

ANEXO II

NORMAS URBANÍSTICAS

ÍNDICE

TÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1. ÁMBITO, OBJETO Y CONTENIDO DEL PLAN

- Artículo 1. Objeto
- Artículo 2. Ámbito
- Artículo 3. Carácter y vigencia
- Artículo 4. Revisión del Plan Especial
- Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial
- Artículo 6. Contenido del documento

CAPÍTULO 2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN

- Artículo 7. Desarrollo del Plan Especial
- Artículo 8. Acciones puntuales de reforma y mejora
- Artículo 9. Medidas medioambientales aplicables

TÍTULO 2. RÉGIMEN DEL SUELO Y CONDICIONES GENERALES DE USO Y EDIFICACIÓN

CAPÍTULO 1. RÉGIMEN DEL SUELO

- Artículo 10. Régimen del suelo

CAPÍTULO 2. RÉGIMEN DE USOS DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO

- Artículo 11. Usos portuarios
- Artículo 12. Usos cualificados
- Artículo 13. Adscripción del suelo a los distintos usos cualificados
- Artículo 14. Condiciones particulares de los usos cualificados
- Artículo 15. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Mercancías
- Artículo 16. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Pasajeros
- Artículo 17. Condiciones particulares del uso Portuario - Comercial Construcción y Reparación Naval
- Artículo 18. Condiciones particulares del uso Portuario - Pesquero Comercialización
- Artículo 19. Condiciones particulares del uso Portuario Pesquero-Polivalente
- Artículo 20. Condiciones particulares del uso Portuario Náutico-Deportivo
- Artículo 21. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Logística, Almacenaje y Producción
- Artículo 22. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Terciario
- Artículo 23. Condiciones particulares del uso Complementario-Infraestructuras de abrigo
- Artículo 24. Condiciones particulares del uso Interacción puerto-ciudad Actividades Económicas
- Artículo 25. Condiciones particulares del Uso Interacción puerto-ciudad -Equipamiento
- Artículo 26. Condiciones particulares del Uso Interacción- Espacios libres y zonas verdes
- Artículo 27. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Red Viaria
- Artículo 28. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones- Red Ferroviaria
- Artículo 29. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Instalaciones del Transporte-Gasolinera (Unidad de Suministro)
- Artículo 30. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Aparcamientos

CAPÍTULO 3. EDIFICACIONES EXISTENTES

Artículo 31. Régimen de la edificación existente

Artículo 32. Edificaciones con protección

CAPÍTULO 4. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

Artículo 33. Condiciones de la edificación y desarrollo de lotes/zonas edificables con ordenación detallada

CAPÍTULO 5. ACCIONES PUNTUALES

Artículo 34. Acciones puntuales de Reforma /Mejora

Artículo 35. Normativa Ambiental

Artículo 36. Determinaciones derivadas de la afección a carreteras

RESUMEN DE LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS EN LOTES Y ZONAS

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

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

TÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1

Ámbito, objeto y contenido del Plan

Artículo 1. Objeto.

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación urbanística de los terrenos incluidos en la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz, ubicados en el término municipal de Cádiz, y calificados según PGOU vigente como sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM), y asimismo conforme a la legislación urbanística vigente.

2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación estatal y autonómica aplicable, así como, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

00290258

3. El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Cádiz y en coherencia con los condicionantes establecidos en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de acuerdo con lo dispuesto en los preceptos y disposiciones de la Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas, así como a la Ley 2/2013, de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; y a su reglamento de ejecución y desarrollo (Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre).

Artículo 2. Ámbito.

Su ámbito espacial se circunscribe al espacio definido por el límite de la zona de servicio del término municipal de Cádiz, establecido en la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Cádiz, aprobada por Orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019.

Artículo 3. Carácter y vigencia.

1. Con arreglo al contenido de la legislación urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan Especial es público, ejecutivo y de obligado cumplimiento.

2. El Plan Especial tiene vigencia indefinida, sin perjuicio de su eventual modificación o revisión.

Artículo 4. Revisión del Plan Especial.

1. Se entiende por revisión del Plan Especial la adopción de nuevos criterios respecto a la estructura general o a la calificación del suelo.

2. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

3. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a. Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

b. Cuando se modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

c. Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial.

1. Se entiende por modificación del Plan Especial la alteración de algún o algunos de los elementos o determinaciones concretas que las integran y que pueda realizarse sin contemplar la globalidad del Plan, por no afectar aspectos sustanciales que configuran las características básicas de la ordenación y aunque dicha alteración suponga cambios aislados en la calificación del suelo.

La afectación de nuevos suelos a la zona de servicio del puerto implicará la adecuación del Plan Especial. Esta adecuación tendrá carácter de modificación puntual del Plan Especial, por lo que se redactará y tramitará siguiendo el procedimiento establecido.

2. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

a. Los ajustes en los límites de ubicación de volumetría específica que define el Plan Especial.

b. La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc., en aplicación del art. 58 de la TRLPEMM, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del plan.

c. La modificación de la delimitación del recinto de acceso restringido y los puntos de control de acceso.

Artículo 6. Contenido del documento.

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

a. Memoria: sintetiza el análisis y diagnóstico de la situación actual del puerto y que explicación de la ordenación propuesta.

b. Normas Urbanísticas: regulan las condiciones de implantación de los distintos usos y, en su caso, de los edificios y construcciones que los albergan.

c. Planos de Información: muestran gráficamente la situación actual del puerto.

d. Planos de Ordenación: expresan gráficamente las determinaciones sustantivas de la ordenación establecida, en especial el régimen de uso y edificación de las distintas áreas en que se divide la instalación portuaria, siendo complementarios de las Normas Urbanísticas.

e. Estudio económico-financiero: incluye la determinación, inventario y valoración económica de las inversiones previstas en el Plan Especial y propuesta de asignación de inversiones a los agentes implicados.

f. Informe de Sostenibilidad Económica: analiza la viabilidad económica de la propuesta y su desarrollo previsto.

g. Estudio Evaluación de la Movilidad Generada: evalúa la propuesta desde vertiente de la movilidad.

h. Resumen ejecutivo: es la síntesis de los elementos más relevantes de la propuesta.

i. Estudio Ambiental Estratégico: describe y evalúa los posibles efectos significativos sobre el medioambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan.

j. Otros Estudios Complementarios.

2. Si bien el contenido normativo del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Ordenación y las Normas Urbanísticas los documentos que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

3. El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.

4. Las Normas Urbanísticas se interpretarán atendiendo a su contenido y con sujeción a los objetivos y finalidades expresados en la memoria. En caso de discrepancia entre los documentos gráficos, tendrá primacía el de escala más precisa, salvo que del texto se desprendiera la interpretación contraria. En el supuesto de falta de coincidencia entre la documentación escrita y la gráfica tendrá prevalencia la escrita, salvo que de la gráfica se desprenda la evidencia de error en la escrita. En caso de contradicción entre diferentes tipos de documentos escritos del Plan Especial tendrá prevalencia el específico sobre el general.

CAPÍTULO 2

Instrumentos de desarrollo y ejecución del Plan

Artículo 7. Desarrollo del Plan Especial.

1. En desarrollo y ejecución de las determinaciones del presente Plan Especial, o para precisar su contenido, se realizarán mediante:

00290258

- a. Proyectos de Urbanización
- b. Proyecto de Obras
- c. Acciones puntuales de reforma o mejora

Artículo 8. Acciones puntuales de reforma y mejora.

El Plan Especial incluye acciones puntuales mediante las que se establecen las determinaciones de programación y ejecución de aquellas actuaciones de reforma/mejora a llevar a cabo sobre edificaciones y/o construcciones existentes en el ámbito del Plan Especial consideradas como necesarias para el correcto desarrollo de la ordenación propuesta. Estas acciones se encuentran recogidas en el artículo 36. Acciones puntuales de Reforma/Mejora de estas normas.

Artículo 9. Medidas medioambientales aplicables.

Se recogen a continuación las medidas medioambientales correctoras y protectoras aplicables a las obras nuevas y, en la medida de lo posible a las existentes, dentro del ámbito del Plan Especial, a fin de minimizar el consumo de recursos y reducir los efectos ambientales negativos.

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

- Al objeto de minimizar el gasto de agua, los instrumentos de ejecución del planeamiento contemplarán para los puntos de consumo mecanismos adecuados para permitir el máximo ahorro del fluido.

- Se maximizará la superficie de parques y jardines con mínimas exigencias de agua y, caso de que fuera necesario, con sistemas de riego de alto rendimiento. Para ello, las especies utilizadas en la jardinería deberán estar adaptadas al clima mediterráneo.

Medidas encaminadas a ordenar la Gestión de los Residuos Sólidos:

- Se proveerá de espacios suficientes para la dotación de contenedores de residuos orgánicos, papel, vidrio, envases.

- El instrumento de ejecución de actuaciones, si fuera de aplicación, deberá incorporar información sobre el sistema de recogida de residuos sólidos los cuales han de ampliarse para la totalidad de los terrenos a urbanizar, así como su inclusión en el sistema de gestión de los residuos sólidos urbanos.

- Mediante la normativa del Plan Puntual se facilitará la consecución de los objetivos del Plan Director de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como del Plan Director Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos y el Plan Director Provincial de Gestión de Escombros y Restos de Obras.

Medidas relacionadas con la Movilidad Funcional:

- En relación con la Movilidad Sostenible, se recomienda el fomento del transporte público como modo preferente para el acceso al ámbito del Plan Especial, aumentando la accesibilidad y disminuyendo las necesidades de desplazamiento.

- Se promoverá el desarrollo de sistemas de movilidad por medio de transporte no motorizado, fomentando el transporte público y los modos de transporte sostenibles no motorizados en detrimento del transporte privado motorizado, mediante la promoción y activación de planes y actuaciones de movilidad y transporte sostenibles y el establecimiento de las condiciones que favorezcan el uso del transporte público y de la bicicleta.

Medidas específicas relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático:

- Para reducir la emisión de gases de efecto invernadero es importante adecuar las nuevas zonas verdes que se creen y la remodelación de las ya existentes, con vegetación propia de la zona, con alta capacidad secuestradora de CO₂ y bajo consumo de agua.

- Los proyectos establecerán medidas y líneas de actuación para mejorar el balance ecológico de las edificaciones, tanto en la fase de diseño (orientación, aislamiento,

instalaciones), como en la construcción (materiales utilizados, minimización de residuos...) mediante la intensificación de los programas de ahorro energético y la incorporación de energías renovables y no contaminantes y fomentando las edificaciones bioclimáticas.

- El diseño de las futuras edificaciones se realizará, en la medida de lo posible, según los principios de la arquitectura bioclimática y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas de la zona.

- El diseño de dichas edificaciones tendrá en consideración lo establecido en el Plan Andaluz de Acción por el Clima, realizándose según los principios de la arquitectura bioclimática, de manera que el diseño de los mismos favorezca la eficiencia desde el punto de vista energético y utilizando, en la medida de lo posible, fuentes de energías renovables.

- En el alumbrado público se utilizarán lámparas y luminarias de máxima eficiencia energética y lumínica, y se diseñarán siguiendo criterios de ahorro energético. Implantación de sistemas automáticos de regulación de la intensidad lumínica.

- Las instalaciones dispondrán de aislamientos adecuados a la limitación de la demanda energética necesaria para alcanzar el bienestar térmico en función del clima local, del uso previsto y del régimen de verano e invierno.

- Se mejorará la gestión del ciclo del agua, dirigiéndolo a la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas y la reutilización de aguas residuales.

- Se procurarán establecer medidas de reducción de residuos urbanos y control y gestión de los residuos peligrosos.

- Promover la accesibilidad del transporte público en los grandes centros de trabajo y equipamientos públicos.

- El suministro de energía se realizará por medio de tecnologías de combustión más eficientes, con mejores rendimientos energéticos, puede colaboren en la reducción de emisiones de CO₂.

- En relación a la prevención de inundaciones, el Puerto de Cádiz deberá definir las intervenciones necesarias para mejorar la adaptación de las zonas de riesgo de inundación, tomando en consideración la ejecución de proyectos demostrativos y la adopción de soluciones basadas en la naturaleza.

- En el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras de transporte se implantarán medidas para la prevención de los impactos del cambio climático, propiciando la puesta en marcha de proyectos demostrativos y la adopción de soluciones basadas en la naturaleza.

- El Plan Especial deberá poner en marcha un Plan de Acción para el control y la reducción de los gases fluorados.

- En relación con la contaminación lumínica, el aumento de la luminosidad del cielo nocturno (el resplandor nocturno de la atmósfera) es la consecuencia más conocida de entre los muchos efectos que produce. Por otro lado, la luz difundida por la atmósfera causa también otros perjuicios al medio pues ilumina el suelo de modo no despreciable en la vecindad de áreas urbanas, provocando un efecto importante en la luminosidad ambiental percibida por los animales en sus hábitats naturales, originalmente oscuros. En este sentido, será de obligado cumplimiento las disposiciones establecidas en el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.

- Con objeto de reducir las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero asociados al sector servicios en los usos comerciales se fomentará el comercio responsable, de productos locales de kilómetro cero y en el que dé cabida a la economía circular de los productos y la reducción de los residuos.

- De cara a la dotación de recursos energéticos para el ámbito del Plan Especial se tendrá en consideración la información de los resultados de los escenarios locales de cambio climático en el análisis sobre la evolución de la demanda energética en la CCAA Andaluza.

00290258

TÍTULO 2**RÉGIMEN DEL SUELO Y CONDICIONES GENERALES DE USO Y EDIFICACIÓN****CAPÍTULO 1****Régimen del suelo****Artículo 10. Régimen del suelo.**

El Plan Especial asigna la ordenación detallada al Sistema General Portuario integrado por la totalidad del suelo de la Zona de Servicio Terrestre definida por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, aprobada por la Orden FOM/809/2019, de 12 de julio.

CAPÍTULO 2**Régimen de usos del Sistema General Portuario****Artículo 11. Usos portuarios.**

1. El Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente adscribe la totalidad del ámbito a Sistema General Portuario, en aplicación del artículo 56.1 TRLPMM, asignándole el uso característico de Instalaciones Portuarias.

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

- a. Uso portuario comercial, que engloba los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios, el tráfico de pasajeros y el avituallamiento y reparación de buques.
- b. Uso portuario pesquero, que incluye la manipulación de pesca y su comercialización.
- c. Uso portuario náutico-deportivo, que engloba los relacionados con la navegación recreativa o deportiva y los servicios de apoyo a la misma.
- d. Uso complementario o auxiliar, al que se adscriben los suelos portuarios no incluidos en el resto de la zonificación portuaria.
- e. Uso interacción Puerto Ciudad, actividades comerciales no estrictamente portuarias, equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, etc. Desarrollados en aquellos terrenos que no reúnen las características naturales de bienes de dominio público marítimo terrestre definidos en el art. 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios han quedado en desuso o han perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.
- f. Usos mixtos, entendidos como un espacio que puede albergar actividades de diferente naturaleza.

Artículo 12. Usos cualificados.

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

2. El presente Plan Especial considera los siguientes usos cualificados:

Uso Portuario-Comercial, que se subdivide en:

- Mercancías, que incluye las actividades de manipulación y almacenamiento de mercancía general, contenerizada o no, tanto de manipulación rodada (roro) como

vertical (lolo), los graneles sólidos y líquidos, y los muelles no especializados en tráficos específicos, que son utilizados indistintamente en función de la demanda. Expresamente incluyen las actividades complementarias para el desarrollo de dichos tráficos.

- Pasajeros, que incluye los tráficos de personas y medios de transporte en régimen de crucero turístico y el transporte de viajeros en régimen de línea regular, tanto de navegación interior como de cabotaje, exterior e internacional. Comprende los usos implantados sobre la zona delimitada en los planos de Ordenación correspondiente, e incluye expresamente las terminales y actividades complementarias que en ella se desarrollan.

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

Uso Portuario-Pesquero, que se subdivide en:

- Comercialización, que comprende la venta, distribución y manipulación de pesca fresca. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

- Polivalente, que incluye las restantes actividades vinculadas con el sector pesquero. Expresamente incluyen los espacios destinados a las actividades complementarias.

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

Uso Portuario-Complementario, que se subdivide en:

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

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

- Infraestructuras de abrigo, que engloba los elementos cuya función es servir de abrigo o defensa a la actividad portuaria frente a la acción del mar.

Uso Interacción Puerto-Ciudad, que se subdivide en:

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

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

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

Uso de Transporte y Comunicaciones, que comprende las infraestructuras, edificios e instalaciones al servicio de la movilidad de las personas, mercancías y vehículos. Se pormenoriza en: red viaria, red ferroviaria e instalaciones del transporte, (gasolinera y aparcamiento). Supletoriamente, para lo no dispuesto en estas normas, se aplicará lo establecido en el PGOU, Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones.

3. Al margen de los usos definidos en este apartado, se podrán ubicar en toda la zona de servicio del puerto instalaciones para su organización técnica, lo que incluye tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, y en general, cualquier instalación o infraestructura fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades que se desarrollan en el puerto y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

Artículo 13. Adscripción del suelo a los distintos usos cualificados.

1. Los usos que el Plan Especial asigna al conjunto del puerto se recogen en los Planos de Ordenación correspondientes.

2. La edificabilidad se establece:

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

b. Por zonas adscritas a un uso específico que establecen la superficie de suelo que se rige por unas mismas condiciones de edificación. La edificabilidad se expresa en valor absoluto o en coeficiente de edificabilidad sin precisar la ubicación de la edificación. En estas zonas la Autoridad Portuaria deberá llevar el control de la edificabilidad consumida total, al objeto de garantizar que no se supere la edificabilidad máxima de la misma cuando se soliciten nuevas licencias de edificación.

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

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

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

Artículo 14. Condiciones particulares de los usos cualificados.

1. Se denominan Condiciones particulares de los usos cualificados al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada uso cualificado, delimitados en los Planos de Ordenación correspondientes.

2. Las Condiciones particulares se configuran mediante la asignación de las siguientes condiciones urbanísticas:

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se establecen los usos compatibles con el dominante y los prohibidos.

La superficie total de los usos compatibles en una parcela, lote o zona no podrá rebasar el 49% de la superficie del uso dominante cuando se encuentren dentro del mismo uso portuario.

Para los usos cualificados no incluidos dentro del mismo uso portuario, y en cumplimiento del artículo 70 de la TRLPEMM, la superficie de usos compatibles no podrá suponer una alteración individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada al uso portuario, ya que, se consideraría una alteración significativa de la DEUP, salvo

00290258

aquella que afecte a usos vinculados a la interacción puerto- ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

En cualquier caso, cuando un uso cualificado se establezca como compatible dentro de un uso dominante su implantación deberá limitarse al propio uso cualificado no resultando extensible la compatibilidad de usos que dicho uso ostente respecto a otros.

b. Condiciones de edificación:

Definen los parámetros urbanísticos de ocupación máxima, edificabilidad, altura máxima y número de plantas. También, puede contener determinaciones sobre la tipología edificatoria y las condiciones estéticas de la edificación permitida en el área. Pueden establecer condiciones básicas referentes a condiciones funcionales y/o paisajísticas, como la permeabilidad visual y condiciones de paso que deberá respetar la nueva edificación.

c. Condiciones de desarrollo:

Se definen los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas.

Artículo 15. Condiciones particulares del uso Portuario-Comercial Mercancías.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran usos compatibles con el dominante:

- En las áreas 2 (Dársena de Cádiz): el uso Portuario-Comercial Pasajeros
- En el área 5 (Dársena de Cádiz): el uso Portuario-Comercial Pasajeros y el uso Portuario-Comercial Construcción y Reparación naval.

Asimismo, en todas las áreas son compatibles las actividades de oficinas, talleres, restauración, siempre y cuando, dichas actividades se encuentren directamente relacionadas con la actividad portuaria principal y resulten conformes al artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y lotes edificables, diferenciando los siguientes ámbitos:

- Terminal Ro-Ro en el muelle Marques de Comillas y su ampliación, en el muelle Libertad y en el muelle de las Américas (área 2): zona edificable Z1.
- Parcelas junto a la Terminal Ro-Ro (área 2), en la parte interior de la explanada: lotes edificables 16, 17 y 18.
- Nueva terminal de Contenedores (área 5): zona edificable Z-2.
- Terminal de Mercancías en Zona Franca (área 7): zona edificable Z-9.

c. Condiciones de desarrollo:

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Artículo 16. Condiciones particulares del uso Portuario-Comercial Pasajeros.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran usos compatibles con el dominante el uso Complementario Terciario, el uso de Transporte y Comunicaciones, así como el Uso de Espacios Libres como espacios no edificados destinados a la mejora de las condiciones ambientales y estéticas de la zona portuaria. En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Los lotes edificables asignados en este bloque están destinados a las distintas Estaciones Marítimas del puerto (existentes y propuestas), todas ellas ubicadas en el área

1. Las condiciones de edificación se establecen para cada uno de estos lotes edificables:

- Estación Marítima satélite propuesta en el muelle Reina Sofía: lote edificable 12
- Actual Estación Marítima en el muelle Alfonso XIII: lote edificable 13
- Estación Marítima satélite en el muelle Ciudad: lote 14
- Terminal Marítima Metropolitana en el muelle Reina Victoria: lote 15

Las zonas no remitidas a lotes serán no edificables.

c. Condiciones de desarrollo:
Las establecidas en los lotes edificables correspondientes.

Artículo 17. Condiciones particulares del uso Portuario-Comercial Construcción y Reparación Naval.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran usos compatibles con el dominante los usos Portuario-Comercial Mercancías y Portuario-Comercial Pasajeros.

En el ámbito de la concesión de NAVANTIA SA SME se consideran usos compatibles con el dominante el uso portuario-complementario-Terciario, siempre que esté directamente vinculado al funcionamiento del Sistema General Portuario.

En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zona, que en este caso es única: zona edificable Z-4. Este ámbito engloba todas las instalaciones actualmente concesionadas a NAVANTIA SA SME (área 4).

c. Condiciones de desarrollo:

Las establecidas en la zona edificable Z-4.

Artículo 18. Condiciones particulares del uso Portuario-Pesquero Comercialización.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran usos compatibles con el dominante los usos:

- Portuario-Pesquero Polivalente.
- Portuario-Complementario Logística, almacenaje y producción.
- Portuario-Complementario Terciario.

Asimismo, son compatibles el uso de hostelería y comercio minorista, siempre y cuando, dichas actividades se encuentren directamente relacionadas con la actividad portuaria principal. En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por lote edificable, que en este caso es único: lote edificable 23, que corresponde a las instalaciones de la lonja (área 3).

c. Condiciones de desarrollo:

Las establecidas en el lote edificable 23.

Artículo 19. Condiciones particulares del uso Portuario Pesquero-Polivalente.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran usos compatibles con el dominante los usos:

- Portuario-Pesquero Comercialización.
- Portuario-Complementario Logística, almacenaje y producción.
- Portuario-Complementario Terciario.
- Portuario Comercial Mercancías (Lotes 19 y 20).

En el muelle de Levante se considera compatible, supeditado a la tramitación ambiental correspondiente, el uso de Varadero en la zona denominada Z-3, destinada a la reparación y desguace de buques pesqueros, admitiéndose buques náuticos deportivos y otros buques comerciales.

En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y lotes edificables, diferenciando los siguientes ámbitos:

- Naves del muelle de Levante: zona edificable Z-3 y lotes edificables 24, 25, 26 y 27.
- Naves del muelle G. Fernández Ladreda: lotes edificables 19 y 20.

c. Condiciones de desarrollo:

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Artículo 20. Condiciones particulares del uso Portuario Náutico-Deportivo

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se considera compatible con el dominante el uso Portuario Complementario Terciario, según lo establecido en el TRLPEMM.

Asimismo, son compatibles con el dominante las actividades de almacenaje, oficinas, talleres y restauración relacionados directamente con la actividad portuaria principal.

En el ámbito de las instalaciones del Club Náutico de Cádiz y Puerto América, con carácter vinculante se deberá disponer un paseo peatonal público, que discurra por el borde de dichas instalaciones, de manera que se garantice la conexión entre los espacios libres ubicados al final del Muelle Reina Sofía y los espacios libres de la Punta de San Felipe.

En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación se establecen en los distintos lotes y zonas edificables de cada ámbito:

- Club Náutico Puerto América (área 1): Zona Z-7 y tres lotes edificables (lotes 1, 2 y 3) integrados en el paseo peatonal que discurre por el borde del cantil.

- Club Náutico de Cádiz (área 1): Zona edificable Z-6 que engloba todas las instalaciones náutico-deportivas del club.

- Club Náutico Viento de Levante (área 6): Zona edificable Z-8 que engloba todas las instalaciones náutico -deportivas del club.

- Club Náutico Elcano: Zona edificable Z-10, que engloba todas las instalaciones náutico-deportivas del club.

c. Condiciones de desarrollo: las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Artículo 21. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Logística, Almacenaje y Producción.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran compatibles con el dominante las actividades comerciales y dotacionales, vinculados directamente a la actividad portuaria principal.

En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zona, que en este caso es única: zona edificable Z-5. El ámbito incluido en esta zona incluye la manzana de actividades productivas de la calle levante (área 4).

c. Condiciones de desarrollo:

Las establecidas en la zona edificable Z-5.

Artículo 22. Condiciones particulares del uso Portuario Complementario-Terciario.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran compatibles con el dominante las actividades hostelería, recreativas y dotacionales, siempre y cuando, dichas actividades se encuentren directamente relacionadas con la actividad portuaria.

Asimismo, se considerará compatible con el dominante el Uso de Espacios Libres y Zonas Verdes.

En las zonas con uso global portuario-complementario-terciario que no se corresponda con un lote edificable, se permitirá la implantación de aparcamientos

al servicio del personal de la autoridad portuaria y de aquellos vehículos que presten servicio a los pasajeros de los cruceros.

En la zona de Uso Portuario Complementario Terciario, que discurre paralelo al Muelle Sofía y Alfonso XIII, se establece con carácter vinculante la creación de un paseo peatonal público que permita la conexión entre los espacios libres del Muelle Ciudad y el espacio libre ubicado al final del Muelle Reina Sofía.

En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y/o lotes edificables diferenciando los siguientes ámbitos:

- Edificación en el Paseo náutico deportivo frente a las instalaciones de los clubs náuticos Puerto América y Náutico de Cádiz (área 1): cuatro lotes edificables (lotes 4, 5, 6 y 7) integrados en el paseo peatonal que discurre por el borde del cantil.
- Edificación en el muelle Reina Sofía entre la actual Estación Marítima y la satélite prevista (área 1): lote edificable 11.
- Edificio existente de oficinas de la APBC (área 1): lote edificable 28.
- Edificios administrativos en plaza Sevilla (área 1): Z-15.
- Edificio Antigua Cofradía de pescadores del Puerto y edificio de conservación y policía portuaria (área 3): lotes edificables 21 y 22.

c. Condiciones de desarrollo

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Artículo 23. Condiciones particulares del uso Complementario-Infraestructuras de abrigo.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Se consideran compatibles con el dominante el uso de Espacios libres y zonas verdes, como espacios no edificados destinados a la mejora de las condiciones ambientales y estéticas de la zona portuaria, así como, la instalación de elementos específicos de infraestructuras. En cualquier caso, estos usos compatibles deberán resultar conformes a lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM.

b. Condiciones de edificación:

No se consideran zonas edificables.

Artículo 24. Condiciones particulares del uso Interacción puerto-ciudad Actividades Económicas.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

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

Se consideran compatibles el Uso de Equipamiento y el Uso de Espacios Libres y Zonas Verdes.

b. Condiciones de edificación:

Las condiciones de edificación para este uso se establecen por zonas y lotes edificables diferenciando los siguientes ámbitos:

- Zona de Ocio actual de la Punta de San Felipe y el actual emplazamiento del edificio Ciudad del Mar (área 1): lotes edificables 8 y 10.
- Manzanas edificables en la explanada del muelle Reina Sofía (área 1): Z-11, Z-12, Z-13 y Z-14.

c. Condiciones de desarrollo:

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Artículo 25. Condiciones particulares del Uso Interacción puerto-ciudad-Equipamiento**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran compatibles con el dominante el uso Espacios libres y zonas verdes.

b. Condiciones de edificación:

- Se consolida la edificabilidad de la piscina Astilleros (área 6).
- Se consolida la edificabilidad existente de las instalaciones deportivas Elcano, permitiendo su ampliación hasta alcanzar una superficie de 2.592 m² construidos (área 7).
- Este Plan contempla la implantación de un nuevo equipamiento al inicio del muelle Alfonso XII próximo a su encuentro con el Muelle Ciudad (Área 1), identificado como Lote 29.
- Las condiciones de edificación para nuevos equipamientos que se implanten por compatibilidad en otras zonas se remitirán a aquellas establecidas en la zona donde se ubiquen.
- En los extremos de la pastilla de aparcamiento se disponen sendas parcelas irregulares destinadas a albergar infraestructuras y servicios generales necesarios para el funcionamiento de la zona (subestación eléctrica, sistemas de saneamiento y depuración/tratamiento de aguas...). Estas parcelas deberán tener un diseño singular que permita resolver la diferencia de cota y la conexión del Paseo Pascual Pery con el resto del ámbito, de manera que permitan ocultar las infraestructuras que alberguen.
- Los edificios e instalaciones precisas para las infraestructuras y servicios urbanos, se regirán por lo dispuesto en la legislación sectorial y por las condiciones establecidas con anterioridad.

c. Condiciones de desarrollo

Las establecidas en los lotes y zonas edificables correspondientes.

Los proyectos de ejecución que afecten a infraestructuras, deberán redactarse en colaboración con las instituciones gestoras y compañías concesionarias.

Artículo 26. Condiciones particulares del Uso Interacción-Espacios libres y zonas verdes.**a. Condiciones de interrelación entre usos:**

Se consideran compatibles con el dominante:

- Equipamiento en su clase de deportivo, cuando se trate de instalaciones para deporte no reglado, sin requerimientos dimensionales o reglamentarios y equipamiento cultural.
- Estacionamiento público.
- Terciario recreativo, en su categoría de hostelería.
- Comercial, en su categoría de pequeño comercio en quiosco destinado a la expedición de prensa, chucherías, bebidas o helados.

Se permite, además, con carácter temporal o provisional, la celebración de eventos al aire libre, para lo que se podrán disponer de instalaciones desmontables. No obstante, se permite la instalación de ciertos elementos permanentes que presten servicio a la celebración de eventos que, siendo compatible con la utilización del espacio libre por el público en general, no ocupen una superficie superior al 5% del Espacio Libre correspondiente.

En la zona del Paseo del Almirante Pascual Pery se dispondrá una zona ajardinada central lineal de anchura no inferior a 12 metros.

En el Espacio Libre situado en la punta de San Felipe y en los paseos náutico deportivo y Paseo del Almirante Pascual Pery será compatible, para el acceso y servicio a las instalaciones que se implanten, el trazado de un viario de servicio de paso restringido de vehículos. Dicho viario se desarrollará mediante plataforma compartida con peatones con limitación de velocidad máxima 20 km/h. Se contempla al mismo tiempo la posibilidad de disponer de zonas de aparcamiento en superficie integrado en el Espacio Libre situado en la Punta de San Felipe con una ocupación máxima del 5% de su superficie.

Del mismo modo, el Espacio Libre vinculado a los muelles Ciudad y Alfonso XIII deberá prever puntualmente el paso de vehículos de servicio a los cruceros (camiones de abastecimiento, autobuses, taxis, etc.). Asimismo, se permite con carácter general la circulación de vehículos de servicio de la policía portuaria. Se contempla al mismo

tiempo la posibilidad de disponer de zonas de aparcamiento de vehículos en superficie al servicio de los cruceros e integrado en el Espacio Libre, con una ocupación máxima del 5% de su superficie.

b. Condiciones de edificación:

- Las superficies ocupadas sobre rasante por usos compatibles no supondrán más del 25% de la superficie del Espacio Libre.

- Las construcciones destinadas a albergar usos compatibles cumplirán las siguientes condiciones:

- Ocupación < 5% de la superficie del Espacio Libre.

- Superficie edificada máxima 200 m².

- Altura máxima: Una planta y 4 metros a cornisa.

- Las construcciones destinadas a hostelería deberán contar con conexión a las redes generales de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y disponer de aseos públicos.

- Los quioscos destinados a la venta de chucherías, bebidas o helados cumplirán las siguientes condiciones:

- Ser fácilmente desmontables y estar construidas con materiales acordes con el carácter del espacio en el que se ubican.

- No rebasar 10 m² de superficie construida ni una altura de cornisa superior a 3,5 metros.

- Los estacionamientos públicos bajo rasante cumplirán las condiciones establecidas en las N.N.U.U. del Plan General Vigente.

Artículo 27. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Red Viaria.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Las establece en el PGOU, en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones, Sección primera. Condiciones particulares del uso de Red Viaria.

b. Condiciones de edificación:

No se consideran zonas edificables.

c. Condiciones de desarrollo:

1. La urbanización y mantenimiento del viario interior del Sistema General Portuario es competencia de la Autoridad Portuaria (en función de los acuerdos y convenios suscritos con otras Entidades y/u Organismos).

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

Artículo 28. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Red Ferroviaria.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Conforme a la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y Reglamento que lo desarrolla.

b. Condiciones de edificación:

Conforme a la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y Reglamento que lo desarrolla.

c. Condiciones de desarrollo:

Las infraestructuras ferroviarias ubicadas dentro de la zona de servicio del Puerto de Cádiz, se regularán conforme a las normas incluidas en el Capítulo VIII del Título II, así como la disposición adicional séptima de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Artículo 29. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Instalaciones del Transporte-Gasolinera (Unidad de Suministro)

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Las establecidas en el PGOU, en el artículo 3.7.22 de las NNUU del PGOU vigente.

b. Condiciones de edificación:

- Parcela mínima vinculada 750 m²

- Se permite disponer de cuerpo edificado con una superficie construida máxima de 100 m² y una altura máxima de 1 planta (4 metros).

- Se permite la instalación de una cubierta de protección de la zona de repostaje (marquesina), cuya altura no podrá ser inferior a cuatro 4 metros ni superior a siete 7 metros.
 - La superficie ocupada por la edificación o cubierta por marquesinas no podrá superar el 50% de la superficie de la parcela vinculada.
 - Se prohíben los cuerpos y elementos salientes.
- c. Condiciones de desarrollo:
1. En la zona identificada como «G» en el plano de Ordenación O.2 se permitirá, mediante concesión sobre suelo de dominio público tal como recoge el art. 3.7.19 de las NNUU del PGOU vigente, la implantación de una Unidad de Suministro vinculada a la actividad portuaria, para el suministro y venta de combustibles para automoción. En la concesión se definirán los límites concretos de la parcela vinculada, que en cualquier caso se ubicará sobre suelo calificado con el Uso de Transportes y Comunicaciones.
 2. Contarán con un máximo de dos aparatos surtidores.
 3. Se mantendrá una separación mínima de 4m a los lindes de la parcela vinculada que deberá ser respetado por cualquier elemento de la instalación, incluida la marquesina.
 4. No deberán interferir con el tráfico de peatones, a cuyo efecto deberán mantener libre de obstáculos una acera de la menos 2,00 m de anchura.
 5. Los vehículos en espera o cargando combustible no podrán interrumpir los carriles de circulación.
 6. Su funcionamiento no podrá genera retenciones en el viario que les sirva de acceso.
 7. Su regulación se regirá según las normas y disposiciones legales vigentes correspondientes.

Artículo 30. Condiciones particulares del uso Transporte y Comunicaciones-Aparcamientos.

a. Condiciones de interrelación entre usos:

Las establece en el PGOU, en el Título 3. Régimen de usos, en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones, Sección cuarta. Condiciones particulares de las Instalaciones de transporte, Subsección tercera. Condiciones particulares del uso de aparcamiento.

b. Condiciones de edificación:

- Se podrán instalar casetas para el control de acceso en caso de aparcamientos al aire libre controlados, con una superficie construida máxima de 10 m² y una altura máxima de 1 planta (3,5 metros).
- En aparcamientos al aire libre se podrán instalar elementos de protección solar.
- Las condiciones de edificación para el lote edificable 9, que corresponde al futuro aparcamiento que aprovecha la diferencia de cota entre el paseo Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofía (área 1), se establecen en el apartado correspondiente.

c. Condiciones de desarrollo:

1. Se contemplan tres situaciones: aparcamientos públicos vinculados a la red viaria, aparcamientos vinculados a usos portuarios en zonas reservadas y aparcamiento público de rotación previsto en lote edificable ubicado entre el Paseo Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofía.
2. Para el aparcamiento público previsto entre el Paseo Pascual Pery y la explanada del muelle Reina Sofía, las condiciones serán las establecidas en el lote edificable 9.
3. Las plazas de aparcamiento cumplirán, en general, las dimensiones mínimas y condiciones recogidas en el artículo 3.7.30 de las NNUU del PGOU vigente.
4. La dotación de aparcamientos se recoge en el siguiente apartado. Para el resto de condiciones de desarrollo se estará, en general, a lo establecido en el Capítulo 7. Condiciones particulares del uso de Transporte y Comunicaciones, Sección cuarta. Condiciones particulares de las Instalaciones de transporte, Subsección tercera. Condiciones particulares del uso de aparcamiento, del PGOU vigente.

d. Dotación de aparcamientos en suelo portuario

1. Resultado del Estudio de Evaluación de la Movilidad generada, documento que forma parte del presente Plan Especial, se ha estimado la dotación necesaria de aparcamientos para cada área funcional, que se recoge en las siguientes tablas:

a. Demanda de plazas de aparcamiento de vehículos ligeros (incluye turismos y motocicletas)

Demanda plazas de aparcamiento de vehículos ligeros	
Área	demanda prevista
Área 1	2.372
Área 2	0
Área 3	344
Área 4	475
Área 5	0
Área 6	304
Área 7	148
Total	3.642

b. Demanda de plazas de carga y descarga

Demanda plazas de carga y descarga	
Área	demanda prevista
Área 1	0
Área 2	0
Área 3	45
Área 4	124

Demanda plazas de carga y descarga	
Área	demanda prevista
Área 5	0
Área 6	0
Área 7	0
Total	169

d. Demanda de plazas de bicicleta

Demanda plazas de aparcamiento de bicicletas	
Área	demanda prevista
Área 1	708
Área 2	0
Área 3	112
Área 4	20
Área 5	0
Área 6	10
Área 7	10
Total	859

2. Tal y como, queda recogido en Estudio de Evaluación de la Movilidad generada, en el Área 1 la demanda prevista se cubre con el aparcamiento contemplando en el Lote 9 y las plazas asociadas a los viarios. En el resto de áreas funcionales la demanda prevista se cubre con las plazas asociadas a viarios interiores de circulación del puerto y zonas de estacionamiento complementarias, incluidas las próximas a las terminales.

CAPÍTULO 3

Edificaciones existentes

Artículo 31. Régimen de la edificación existente.

1. La edificabilidad consumida por las edificaciones existentes que estén conforme a este Plan Especial computará íntegramente en el cálculo de la superficie edificable de cada lote o zona del puerto correspondiente.

2. Aquellas edificaciones que no resulten conformes a las determinaciones establecidas en el presente Plan Especial se considerarán en situación de fuera de ordenación.

3. Las situaciones fuera de ordenación se determinarán y regularán según lo establecido en la normativa urbanística vigente.

4. Las edificaciones existentes que no cumplan las condiciones establecidas en las normas del presente Plan se encontrarán en régimen transitorio, no pudiendo realizarse en ellas otras obras que las de mantenimiento. Finalizada la concesión las nuevas concesiones que se otorguen en su caso deberán adecuarse al planeamiento vigente.

Artículo 32. Edificaciones con protección.

El Plan General incluye el edificio de La Estación Marítima en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico, con sujeción al Título 4 de las Normas Urbanísticas que regula la Protección del Patrimonio, y así queda recogido en la ficha del Catálogo ACT3-00-3262301 Arquitectura civil del transporte grado de protección 3 como Bien de Interés Ambiental.

CAPÍTULO 4

Condiciones de la edificación

Artículo 33. Condiciones de la edificación y desarrollo de lotes/zonas edificables con ordenación detallada.

El Plan Especial define zonas y lotes edificables a los que se asigna de forma individualizada superficie edificable, ocupación y altura, regulando sus condiciones de implantación mediante áreas de movimiento de la edificación.

a. La edificación no podrá exceder sobre rasante el sólido capaz definido por el área de movimiento, la altura en plantas y metros, y la ocupación establecidos de forma individualizada para cada uno de los lotes. La altura podrá superarse con elementos de instalaciones y comunicaciones verticales.

b. Se establecen las siguientes condiciones de edificación y desarrollo según Lotes:

Lote 1 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie del Lote: 519 m²
- Ocupación: 100%
- Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura

- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Lote 2 (área 1) (Dársena de Cádiz).
- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo.
 - Superficie del Lote: 411 m².
 - Ocupación: 100%
 - Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
 - Edificabilidad: Ocupación x Altura.
 - Separación a límite de lote: s/ planos.
- Lote 3 (área 1) (Dársena de Cádiz).
- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo.
 - Superficie del Lote: 117 m².
 - Ocupación: 100%.
 - Altura máxima: Una planta (4 metros).
 - Edificabilidad: Ocupación x Altura.
 - Separación a límite de lote: s/ planos.
 - Condiciones de desarrollo: Se consolida la edificación existente.
- Lote 4 (área 1) (Dársena de Cádiz).
- Uso principal: Portuario Complementario Terciario.
 - Superficie del Lote: 896 m².
 - Ocupación: 100%.
 - Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
 - Edificabilidad: Ocupación x Altura.
 - Separación a límite de lote: s/ planos.
- Lote 5 (área 1) (Dársena de Cádiz).
- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
 - Superficie del Lote: 485 m².
 - Ocupación: 100%.
 - Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
 - Edificabilidad: Ocupación x Altura
 - Separación a límite de lote: s/ planos.
- Lote 6 (área 1) (Dársena de Cádiz)
- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
 - Superficie del Lote: 485 m²
 - Ocupación: 100%
 - Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
 - Edificabilidad: Ocupación x Altura
 - Separación a límite de lote: s/ planos.
- Lote 7 (área 1) (Dársena de Cádiz).
- Uso principal: Portuario Complementario Terciario.
 - Superficie del Lote: 485 m².
 - Ocupación: 100%.
 - Altura máxima: Una planta (4 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (8 metros).
 - Edificabilidad: Ocupación x Altura
 - Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 8 (área 1) (Dársena de Cádiz).

▪ Uso principal: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas-Hospedaje en su categoría de Hotelero.

▪ Superficie del Lote: 9.318 m².

▪ Ocupación: 70%.

▪ Altura máxima: IV + Ático (21 metros).

▪ Edificabilidad: 1,985 m²/m.

▪ Sobre este lote está aprobada definitivamente Modificación Puntual del PGOU de Cádiz (25/03/2022), relativa al edificio Ciudad del Mar, con objeto de excluirlo del Catálogo de Bienes Protegidos, así como, inicialmente Estudio de Detalle (19.7.2019) para la ordenación de volúmenes en el interior del lote.

Lote 9 (área 1) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas/Transporte y Comunicaciones Aparcamiento.

▪ Superficie del Lote: 12.646 m².

▪ Ocupación: 100% en niveles I y II (desde la cota del cantil del muelle Reina Sofía) y 70% en nivel III (sobre el Paseo Pascual Pery).

▪ Altura máxima: III plantas desde la cota del cantil del muelle Reina Sofía, con una elevación máxima de una planta (4 metros) sobre la cota del Paseo Pascual Pery Junquera.

▪ Edificabilidad: Ocupación x Altura

▪ Separación a límite de lote: s/ planos.

▪ Condiciones de desarrollo: Lote edificable destinado a aparcamiento ubicado en la zona de contacto entre la actual terminal de contenedores y el Paseo Pascual Pery Junquera, cuya configuración deberá resolver la diferencia de cota existente estableciendo conexiones transversales entre ambas zonas. El nivel superior se destinará, al menos en el frente de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, al uso de actividades recreativas, de restauración, hosteleras y comerciales y objeto de evitar la formación de pantallas arquitectónicas conforme a lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley de Costas, se establece una separación mínima entre cuerpos edificados de 12 m. La disposición de la edificación sobre rasante del paseo Pascual Pery deberá garantizar la permeabilidad peatonal transversal en varios puntos entre dicho espacio libre y las zonas Z-12, Z-13 y Z-14.

Lote 10 (área 1) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas (Actividades Recreativas, Restauración, Hosteleras y Comerciales)

▪ Superficie del Lote: 2.508 m²

▪ Ocupación: 100%.

▪ Altura máxima: La consolidada sobre las rasantes existentes. Sobre al paseo superior existente se permitirá la construcción de módulos de servicio de los locales del nivel inferior y de conexión vertical con éstos, así como veladores que presten servicio a dichos locales, con una altura máxima de 4 metros y una ocupación máxima del 25 % de la superficie del espacio libre correspondiente al paseo peatonal superior.

▪ Edificabilidad: 1,25 m²/m²

▪ Separación a límite de lote: s/ planos.

▪ Condiciones de desarrollo: Lote edificable incluido en la Actuación Puntual de Reforma y Renovación núm. 1. Se contempla la reforma de la edificación existente, incluyendo la demolición de elementos añadidos en la zona de encuentro con el Paseo Pascual Pery Junquera y la nueva configuración de la edificación en esta zona, en la cual podrán alterarse los límites del lote con un incremento máximo del 5% de su superficie sobre rasante, manteniendo la ocupación existente bajo rasante.

Lote 11 (área 1) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Portuario Complementario Terciario

- Superficie del Lote: 2.700 m²
- Ocupación: 75%.
- Altura máxima: Una planta (4 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Condiciones de desarrollo: Se evitará la formación de pantallas hacia el muelle, para lo cual la edificación que se desarrolle sobre el lote deberá contar contemplar la creación de un frente discontinuo favoreciendo la permeabilidad hacia la zona de servicio, así como permitir la conexión peatonal entre ésta y la zona situada en el frente de la zona Z-11.

Lote 12 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 1.004 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: Una planta (5 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificable destinado a la construcción de una terminal satélite de pasajeros. El diseño de la edificación resultante deberá tener en cuenta la conexión del lote con el espacio libre situado en su frente y su relación con el lote núm. 11.

Lote 13 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 2.716 m²
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada. Se permite no obstante incrementar la superficie edificada en un máximo del 15% en obras interiores a la edificación existente.
- Separación a límite de lote: La existente.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificado correspondiente a terminal de pasajeros, donde se ubica la estación marítima en uso. Parte del lote edificado se encuentra incluido en el Catálogo de Patrimonio Arquitectónico, Subcatálogo de Edificaciones Protegidas, Categoría de Arquitectura Civil Grado 3. Se contemplan obras de reforma/renovación de la edificación existente, teniendo en cuenta las condiciones derivadas de la protección que ostenta conforme a lo establecido en el PGOU vigente.

Lote 14 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 432 m²
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada.
- Condiciones de desarrollo: Lote edificado correspondiente a terminal de pasajeros existente. Se contempla la reforma de la edificación existente para su integración en el cerramiento de delimitación de la zona de servicio del puerto.

Lote 15 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Pasajeros
- Superficie del Lote: 1.066 m²
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.
- Edificabilidad: La consolidada.

Lote 16 (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie del Lote: 10.337 m²
- Ocupación: 100%.

- Altura máxima: 11 plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 17 (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie del Lote: 4.258 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 18 (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie del Lote: 5.779 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 19 (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 3.396 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 20 (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie del Lote: 4.975 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 21 (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 1.303 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: 11 plantas (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 22 (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie del Lote: 1.519 m²
- Ocupación: 100%.
- Altura máxima: 11 plantas (8 metros).
- Edificabilidad: Ocupación x Altura
- Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 23 (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Comercialización
- Superficie del Lote: 16.660 m²
- Ocupación: La consolidada.
- Altura máxima: La consolidada.

00290258

▪ Edificabilidad: La consolidada. Se permite no obstante incrementar la superficie edificada en un máximo del 20% en obras interiores a la edificación existente.

▪ Separación a límite de lote: Existente.

Lote 24 (área 3) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente

▪ Superficie del Lote: 1.507 m²

▪ Ocupación: 100%.

▪ Altura máxima: II plantas (10 metros).

▪ Edificabilidad: Ocupación x Altura

▪ Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 25 (área 3) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente

▪ Superficie del Lote: 1.507 m²

▪ Ocupación: 100%.

▪ Altura máxima: II plantas (10 metros).

▪ Edificabilidad: Ocupación x Altura

▪ Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 26 (área 3) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente

▪ Superficie del Lote: 993 m²

▪ Ocupación: 100%.

▪ Altura máxima: II plantas (10 metros).

▪ Edificabilidad: Ocupación x Altura

▪ Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 27 (área 3) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente

▪ Superficie del Lote: 993 m²

▪ Ocupación: 100%.

▪ Altura máxima: II plantas (10 metros).

▪ Edificabilidad: Ocupación x Altura

▪ Separación a límite de lote: s/ planos.

Lote 28 (área 1) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Portuario Complementario Terciario

▪ Superficie del Lote: 1.091 m²

▪ Ocupación: La consolidada.

▪ Altura máxima: La consolidada.

▪ Edificabilidad: La consolidada.

▪ Separación a límite de lote: Existente.

Lote 29 (área 1) (Dársena de Cádiz)

▪ Uso principal: Interacción Puerto Ciudad-Equipamiento

▪ Superficie del Lote: 2.255 m²

▪ Ocupación: 65%.

▪ Altura máxima: Una planta (4,5 metros). Se permite no obstante una segunda planta con una ocupación máxima del 50% de la planta inferior (9 metros).

▪ Edificabilidad: Ocupación x Altura.

▪ Condiciones de desarrollo: Se evitará la formación de pantallas hacia el muelle, para lo cual la edificación que se desarrolle sobre el lote deberá contemplar la creación de un frente discontinuo favoreciendo la permeabilidad hacia la dársena, con una separación mínima entre cuerpos edificados de 20 m. El espacio libre de edificación resultante dentro del área de movimiento definida tendrá carácter de espacio libre público.

c. Se establecen las siguientes condiciones de edificación y desarrollo según Zonas con Ordenación Detallada:

Zona 1 (área 2) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie: 86.987 m²
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 5 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

Zona 2 (área 5) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie: 341.367 m²
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 5 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 50 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

Zona 3 (área 3) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Pesquero Polivalente
- Superficie: 20.815 m²
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: 11 plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 10 m.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

Zona 4 (área 4) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Comercial Construcción y Reparación Naval
- Superficie: 304.656 m²
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: 11 plantas (20 metros a coronación). Esta altura podrá ser superada por instalaciones específicas de la actividad.
- Edificabilidad: 0,20 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a límite de lote: 10 metros
- Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 10 metros.
- Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

Zona 5 (área 4) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Logística, Almacenaje y Producción
- Superficie: 10.847 m²
- Ocupación Máxima: 100% (siempre que se garanticen las condiciones de ventilación e iluminación adecuadas según uso).

- Altura máxima: 2 planta y 9 metros, pudiendo ser superada por elementos de instalaciones.

- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación adosada.
- Altura: 2 planta y 9 metros, pudiendo ser superada por elementos de instalaciones.
- Separación a límite de lote: Alineada a límites.
- Condiciones de desarrollo:

Los edificios existentes a la entrada en vigor del presente Plan Especial, únicamente podrán ser objeto de obras de conservación y/o nueva inversión en los términos previstos en el art. 82 del TRLPEMM, hasta la extinción de la concesión o concesión prorrogada.

Los edificios de nueva planta podrán acometer su ejecución mediante proyecto unitario sobre toda la zona o previa parcelación de la misma con las siguientes condiciones:

- Parcela mínima: 250 m².
- Frente mínimo parcela: 15 metros.

Zona 6 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 5.248 m²
- Ocupación Máxima: 40% sobre zona
- Altura máxima: Para la edificación existente la consolidada. Para las nuevas edificaciones 1 planta, permitiéndose una segunda planta con una ocupación máxima del 20% sobre la planta inferior y una altura máxima total de 8 metros a coronación. Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.

- Edificabilidad Máxima: 0,45 m²/m² sobre zona.
- Tipología: Edificación Aislada

- Separación a límite de lote: para las edificaciones existentes la consolidada y para las nuevas edificaciones las definidas en el instrumento complementario correspondiente conforme a la legislación urbanística vigente.

- Separación entre edificios: para las nuevas edificaciones las definidas en el instrumento complementario correspondiente conforme a la legislación urbanística vigente.

- Condiciones de desarrollo:
 - Para la implantación de nuevas edificaciones se requerirá la tramitación del instrumento complementario correspondiente, conforme a la legislación urbanística vigente, al objeto de definir nuevos volúmenes, alineaciones y rasantes.
 - Mediante la redacción del instrumento complementario correspondiente, conforme a la legislación urbanística vigente, cabrá reordenar la superficie edificable conjunta sin que se produzca incremento de la misma ni se interrumpan las vistas desde el muelle hacia la dársena.

Zona 7 (área 1) (Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 1.703 m²
- Edificabilidad Máxima: No edificable.
- Condiciones de desarrollo: Ámbito no edificable conformado por la rampa para vela ligera y su entorno inmediato.

Zona 8 (área 6) (Barriada de la Paz)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 1.832 m²
- Ocupación Máxima: La consolidada por la edificación existente.
- Altura máxima: La consolidada por la edificación existente (una planta).
- Edificabilidad Máxima: La consolidada por la edificación existente.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a límite de lote: La consolidada por la edificación existente.

- Separación entre edificios: -
- Condiciones de desarrollo:
 - Mediante la redacción del instrumento complementario correspondiente, conforme a la legislación urbanística vigente, cabrá reordenar la superficie edificable conjunta sin que se produzca incremento de la misma ni se interrumpan las vistas desde el muelle hacia la dársena.

Zona 9 (área 7) (Zona Franca)

- Uso principal: Portuario Comercial Mercancías
- Superficie: 78.772 m²
- Ocupación Máxima: 20%
- Altura máxima: II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
 - Edificabilidad: 0,20 m²/m² sobre zona.
 - Tipología: Edificación Aislada
 - Separación entre edificios: H/2, con un mínimo de 5 m.
 - Retranqueo mínimo respecto al cantil del muelle: 20 metros. Esta distancia podrá reducirse justificadamente según la funcionalidad de la instalación.

Zona 10 (área 7) (Zona Franca)

- Uso principal: Portuario Náutico-Deportivo
- Superficie: 19.329 m²
- Ocupación Máxima: 20% sobre zona
- Altura máxima: Para la edificación existente la consolidada. Para las nuevas edificaciones II plantas (10 metros). Esta altura podrá ser superada por elementos de instalaciones específicas de la actividad.
 - Edificabilidad Máxima: 0,40 m²/m² sobre zona.
 - Tipología: Edificación Aislada
 - Separación a límite de lote: para las edificaciones existentes la consolidada y para las nuevas edificaciones las definidas en el instrumento complementario correspondiente conforme a la legislación urbanística vigente.
 - Separación entre edificios: para las nuevas edificaciones las definidas en el instrumento complementario correspondiente conforme a la legislación urbanística vigente.
 - Condiciones de desarrollo:
 - Para la implantación de nuevas edificaciones se requerirá la tramitación del instrumento complementario correspondiente, conforme a la legislación urbanística vigente, al objeto de definir nuevos volúmenes, alineaciones y rasantes. Las nuevas edificaciones se ubicarán en la zona situada entre el conjunto edificado existente y la parcela destinada a Equipamiento Deportivo.
 - Mediante la redacción del instrumento complementario correspondiente, conforme a la legislación urbanística vigente, cabrá reordenar la superficie edificable conjunta sin que se produzca incremento de la misma ni se interrumpan las vistas desde el muelle hacia la dársena.

Zona 11 (área 1) (Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad - Actividades Económicas
- Superficie: 19.837,29 m²
- Parcela mínima: 2.500 m²
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: III plantas (12 metros).
- Ocupación máxima: 60% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:

- El desarrollo de esta zona podrá acometerse mediante proyecto unitario sobre toda la zona o previa parcelación de la misma con las condiciones establecidas anteriormente.
- La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual al menos el 30% deberá ser ajardinado.
- En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
- Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
- Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

Zona 12 (área 1) (Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad- Actividades Económicas
- Superficie: 21.209,25 m²
- Parcela mínima: 2.500 m²
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: V plantas (20 metros).
- Ocupación máxima: 40% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
 - El desarrollo de esta zona podrá acometerse mediante proyecto unitario sobre toda la zona o previa parcelación de la misma con las condiciones establecidas anteriormente.
 - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
 - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
 - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
 - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

Zona 13 (área 1) (Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad- Actividades Económicas
- Superficie: 26.582,67 m²
- Parcela mínima: 2.500 m²
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta
- Altura máxima: V plantas (20 metros).
- Ocupación máxima: 40% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
 - El desarrollo de esta zona podrá acometerse mediante proyecto unitario sobre toda la zona o previa parcelación de la misma con las condiciones establecidas anteriormente.
 - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.

- En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
- Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
- Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

Zona 14 (área 1) (Dársena de Cádiz):

- Uso principal: Interacción Puerto Ciudad-Actividades Económicas.
- Superficie: 15.382,02 m²
- Parcela mínima: 2.500 m²
- Edificabilidad máxima: 1,25 m²/m² sobre parcela neta.
- Altura máxima: V plantas (20 metros).
- Ocupación máxima: 40% sobre parcela neta
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
 - El desarrollo de esta zona podrá acometerse mediante proyecto unitario sobre toda la zona o previa parcelación de la misma con las condiciones establecidas anteriormente.
 - La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
 - En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
 - Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.
 - Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.

Zona 15 (área 1 Dársena de Cádiz)

- Uso principal: Portuario Complementario Terciario
- Superficie: 5.102,75 m²
- Parcela mínima: 1.500 m²
- Ocupación Máxima: 60% sobre parcela neta
- Altura máxima: III plantas (12 metros).
- Edificabilidad Máxima: 1,80 m²/m² parcela neta.
- Tipología: Edificación Aislada
- Separación a linderos: La edificación se separará un mínimo de 5 m de todos sus linderos.
- Condiciones de desarrollo:
 - El desarrollo de esta zona podrá acometerse mediante proyecto unitario sobre toda la zona o previa parcelación de la misma con las condiciones establecidas anteriormente.
 - El desarrollo de esta zona deberá tener en cuenta la ordenación definitiva resultante en el ámbito de la Plaza de Sevilla. La superficie de parcela no ocupada por la edificación deberá destinarse a espacio libre, del cual, al menos el 30% deberá ser ajardinado.
 - Las actividades y usos compatibles deberán situarse en su caso en el frente correspondiente a la Terminal Marítima de Transporte Metropolitano, debido a la

situación de borde de contacto con la Plaza de Sevilla y que afecta a dos áreas funcionales.

- Se deberá garantizar la conexión peatonal entre el espacio libre situado en el frente de la estación de transporte marítimo metropolitano y la Plaza de Sevilla.
- Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, debiendo quedar la propuesta correctamente integrada en el entorno y en la perspectiva del borde litoral conforme al artículo 30 Ley de Costas.
- En caso de disponer cerramientos de parcela, se realizará con elementos sólidos y opacos hasta un máximo de 40 centímetros de altura, que podrán superarse con setos o cerramientos ligeros y permeables, estéticamente admisibles con el límite total de dos (2) metros.
- Se prohíben los aparcamientos ubicados en la planta baja de las edificaciones.

CAPÍTULO 5

Acciones puntuales

Artículo 34. Acciones puntuales de Reforma/Mejora.

1. El Plan Especial incluye acciones puntuales mediante las que se establecen las determinaciones de programación y ejecución de aquellas actuaciones de reforma/mejora a llevar a cabo sobre edificaciones y/o construcciones existentes en el ámbito del Plan Especial consideradas como necesarias para el correcto desarrollo de la ordenación propuesta.

2. Se establecen las siguientes Acciones Puntuales de Reforma/Mejora:

APR 1 (área 1) (Dársena de Cádiz)

▪ **Ámbito:**

Acción puntual de Reforma/Mejora incluida en su totalidad en el ámbito del Plan Especial, adscrito conforme al Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente, al Sistema General Portuario.

El ámbito de la actuación, recogido en los planos de ordenación correspondientes, comprende el conjunto edificado ubicado entre el lienzo de muralla y el inicio del Paseo Pascual Pery Junquera, destinado a locales de ocio, y su entorno inmediato, así como el paseo peatonal superior existente sobre el mismo.

▪ **Características:**

Conjunto edificado destinado a locales de ocio con paseo peatonal superior en mal estado de conservación debido al vandalismo, conectado con paseo sobre muralla. Cuenta con gran cantidad elementos añadidos en el extremo de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, que desvirtúan las características paisajísticas del entorno y limitan la perspectiva visual desde dicho Paseo hacia el recinto amurallado del Casco Histórico.

▪ **Datos generales**

- Origen: Actuación Aislada
- Tipo de acción: Reforma/mejora
- Clase de suelo: SG Portuario
- Régimen del suelo: Sistema General
- Uso global: Instalaciones Portuarias
- Uso pormenorizado: Interacción Puerto-Ciudad Actividades Económicas/Espacios Libres y Zonas Verdes.

▪ **Objeto**

- Eliminar el bloque edificado en desuso situado entre el lienzo amurallado y los locales de ocio existentes, así como la reordenación de la zona, con el fin de abrir la perspectiva de la muralla y mejorar las condiciones de acceso al paseo superior y al litoral en esa zona.

00290258

- Construcción de nueva pasarela que permita la continuidad del paseo superior con el paseo que discurre sobre la muralla.
- Eliminación de añadidos en el extremo de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera y reordenación de la zona, con el fin de abrir la perspectiva hacia la Alameda y el recinto amurallado del Casco Histórico desde el Paseo Pascual Pery Junquera y resolver adecuadamente dicha zona de encuentro.
- Reforma/Mejora del conjunto edificado existente, incluido el paseo superior (ver condiciones de Lote 10).
- Acciones previas:
Eliminación de cuerpos añadidos existentes en extremo de contacto con Paseo Pascual Pery Junquera.
 - Programación:
Cuatrienio 1 (excepto para las acciones puntuales de Reforma/Mejora correspondiente al extremo de contacto con el Paseo Pascual Pery Junquera, que se llevarán a cabo una vez finalizada la concesión vigente).
 - Gestión:
Ejecución Directa a llevar a cabo por Autoridad Portuaria, previa redacción del correspondiente Proyecto de urbanización y/o de obra.
APR 2 (área 1) (Dársena de Cádiz)
 - Ámbito:
Acción puntual de Reforma/Mejora incluida en su totalidad en el ámbito del Plan Especial, adscrito conforme al Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz vigente, al Sistema General Portuario.
El ámbito de la actuación, recogido en los planos de ordenación correspondientes, comprende el intradós del dique/muro de protección situado entre el final del Paseo Pascual Pery Junquera y la Punta de San Felipe, así como el paseo peatonal superior existente. Incluye el local destinado a hostelería ubicado en el extremo del dique de la Punta de San Felipe.
 - Características:
Infraestructura de protección portuaria con paseo peatonal superior conectado con Paseo Pascual Pery Junquera. En el exterior del dique de la Punta de San Felipe existe un local destinado a hostelería con instalaciones precarias.
 - Datos generales:
 - Origen: Actuación Aislada
 - Tipo de acción: Reforma/mejora
 - Clase de suelo: SG Portuario
 - Régimen del suelo: Sistema General
 - Uso global: Instalaciones Portuarias
 - Uso pormenorizado: Portuario Infraestructura/Espacio Libre
 - Objeto:
 - Integrar el intradós del dique/muro de protección en el espacio libre peatonal mediante una actuación singular, estableciendo una adecuada con dicho espacio libre y mejorando al mismo tiempo las condiciones de acceso al paseo peatonal superior.
 - Mejora del paseo peatonal superior.
 - Eliminar (una vez finalizada la concesión) el local de hostelería existente en el extremo del dique de la Punta de San Felipe anexo al dique de protección, retirando elementos añadidos y recuperando la configuración original del intradós del dique de protección, que quedará integrado en el espacio libre previsto en la zona.
 - Programación:
Cuatrienio 2.
 - Gestión:
Ejecución Directa a llevar a cabo por Autoridad Portuaria, previa redacción del correspondiente Proyecto.

Artículo 35. Normativa Ambiental.

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental, que de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en los artículos 62, 63 y 64 del Real Decreto Legislación 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, así como a la Ley 2/2013, de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; y a su reglamento de ejecución y desarrollo (Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre), en su caso a la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integral de la Calidad Ambiental, de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Ley GICA); Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (GICA); a la Ley 3/2015, de 29 de diciembre, en cuanto al procedimiento para la evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico; y en general cualquier otra norma medioambiental que resulte de aplicación por razón de la materia.

Artículo 36. Determinaciones derivadas de la afección a carreteras.**1. En relación a los usos y actuaciones**

En las zonas de protección de los viarios estatales afectados (CA -35 y CA -36), definidas en los planos correspondientes de este Plan, se establecen las limitaciones de usos reguladas en la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre), concretamente por lo establecido en el Título III del mismo.

Las dotaciones de infraestructuras de servicios, tales como abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, etc., previstas en el Plan Especial se ubicarán fuera del dominio público viario.

2. En materia de ruido.

En las nuevas construcciones próximas a las carreteras del Estado (CA -35 y CA -36), será necesario que, con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación, se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como, la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer de los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en el Real Decreto 1367/2007, de 9 de octubre, y, en su caso, en la normativa autonómica o local. El estudio de ruido debe contener los correspondientes mapas de isófonas.

Los medios de protección acústica que resulten necesarios serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, y no podrán ocupar terrenos de dominio público.

3. En materia de iluminación.

La iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado (CA -35 y CA -36).

Asimismo, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento se deberá garantizar que el tráfico que circula por los mismos no afecte, con su alumbrado, al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario se instalarán medios antideslumbrantes, que se ejecutarán con cargo a los promotores de la actuación, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

4. En materia de accesos al ámbito del Plan Especial.

Cualquier actuación relativa a nuevas conexiones, modificación o cambio de uso de las existentes que afecte a carreteras estatales (CA -35 y CA -36), o a sus vías de servicio debe ser previamente autorizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tras la presentación del oportuno proyecto que incluya el correspondiente estudio de tráfico y capacidad en el que se analice la incidencia del planeamiento urbanístico en el nivel de servicio de la carretera afectada, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, y artículo 104 del Reglamento General de Carreteras. Los mismos quedan en todo caso condicionados a la obtención de la autorización para su construcción por parte de la Dirección General de Carreteras. En su caso se seguirá la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado (BOE núm. 239, de 5 de octubre de 2007).

No se podrán conceder licencias de ejecución y ocupación para los desarrollos del instrumento de planeamiento urbanístico, mientras no se encuentren operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si éstos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran cambiado de uso. La ejecución o modificación de dichos accesos, en caso de ser informados favorablemente, correrá a cargo del promotor de cada actuación una vez sean autorizados.

5. En materia de publicidad.

Se prohíbe expresamente realizar publicidad fuera de los tramos urbanos en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y, en general, cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, tal y como se establece en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

RESUMEN DE LOS PARÁMETROS URBANÍSTICOS EN LOTES Y ZONAS

Tabla 1: Resumen de la ordenación del Plan Especial del puerto de Cádiz

RESUMEN DE LA ORDENACIÓN PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ						
LOTE	USO	SUP (m ²)	OCUP. (%)	ALTURA	EDIFICABILIDAD	EDIF TOTAL (m ²)
1	PORT. NAÚTICO-DEP.	519	100	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	778
2	PORT. NAÚTICO-DEP.	411	100	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	616
3	PORT. NAÚTICO-DEP.	117	100	I	Ocupación x Altura	117
4	PORT.COMP. TERC	896	100	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	1344
5	PORT.COMP. TERC	485	100	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	727
6	PORT.COMP. TERC	485	100	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	727
7	PORT.COMP. TERC	485	100	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	727
8	INTERACC. PUERTO-CIUDAD ATC. ECON.	9.318	70	IV + ático	1,985 m ² /m ²	18.496
9	TRANSPORTE Y COMUNICACIONES - APARCAMIENTO / INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS	12.646	100 Nivel 1 100 Nivel 2 70 Nivel 3	III	Ocupación x Altura	34.144
10	INTERACC. PUERTO-CIUDAD ATC. ECON.	2.508	100	I	1,25 m ² /m ²	3.135
11	PORT. COMP. TERC.	2.700	75	I	Ocupación x Altura	2.025
12	PORTUARIO PASAJEROS	1.004	100	I	Ocupación x Altura	1.004
13	PORTUARIO PASAJEROS	2.716	100	Consolidada	-	Consolidada 4.852 Se admite incrementar la superficie edificada un máx. del 15% en obras interiores a la edificación existente.
14	PORTUARIO PASAJEROS	432	100	I	Consolidada	432
15	PORTUARIO PASAJEROS	1.066	100	I	Consolidada	1.066
16	PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS	10.337	100	II	Ocupación x Altura	20.674
17	PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS	4.258	100	II	Ocupación x Altura	8.516
18	PORTUARIO COMERCIAL MERCANCÍAS	5.779	100	II	Ocupación x Altura	11.558
19	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	3.396	100	II	Ocupación x Altura	6.792
20	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	4.975	100	II	Ocupación x Altura	9.950
21	PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCARIO	1.303	100	II	Ocupación x Altura	2.606



RESUMEN DE LA ORDENACIÓN PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

LOTE	USO	SUP (m ²)	OCUP. (%)	ALTURA	EDIFICABILIDAD	EDIF TOTAL (m ²)
22	PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCARIO	1.519	100	II	Ocupación x Altura	3.038
23	PORTUARIO PESQUERO COMERCIALIZACIÓN	16.660	Consolidada	Consolidada	-	Consolidada Se admite incrementar la superficie edificada en un máximo del 20% en obras interiores a la edificación existente.
24	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	1.507	100	II	Ocupación x Altura	3.014
25	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	1.507	100	II	Ocupación x Altura	3.014
26	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	993	100	II	Ocupación x Altura	1.986
27	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	993	100	II	Ocupación x Altura	1.986
28	PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCARIO	1.091	Consolidada	Consolidada	Consolidada	2.844
29	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD-EQUIPAMIENTO	2.255	65	I Se permitirá una segunda planta con una ocupación máxima del 50% sobre la planta baja	Ocupación x Altura	2.198
Z-1	PORTUARIO COMERCIAL MERCANCIAS	86.987	20	II	0,20 m ² /m ²	17.397
Z-2	PORTUARIO COMERCIAL MERCANCIAS	341.367	20	II	0,20 m ² /m ²	68.273
Z-3	PORTUARIO PESQUERO POLIVALENTE	20.815	20	II	0,20 m ² /m ²	4.163
Z-4	PORTUARIO COMERCIAL CONST/REP NAVAL	304.656	20	II	0,20 m ² /m ²	60.931
Z-5	PORTUARIO COMPLEMENTARIO LOGIALM/PROD	10.847	100	II	1,25 m ² /m ²	13.559
Z-6	PORTUARIO NAÚTICO-DEP.	5.248	40	Consolidada Ampliaciones: I (Se permitirá una segunda planta en ampliaciones con una ocupación máxima del 20% sobre la planta baja)	0,45 m ² /m ²	2.362 (Consolidada 1.670)
Z-7	PORTUARIO NAÚTICO-DEP.	1.703	-	-	-	-
Z-8	PORTUARIO NAÚTICO-DEP.	1.832	Consolidada	Consolidada	-	Consolidada (365)
Z-9	PORTUARIO COMERCIAL MERCANCIAS	78.772	20	II	0,20 m ² /m ²	15.754
Z-10	PORTUARIO NAÚTICO-DEP.	19.329	20	Consolidada Ampliaciones: II	0,40 m ² /m ²	7.732
Z-11	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS	19.837,29	60	III (12 metros)	1,25 m ² /m ²	24.796,61
Z-12	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS	21.209,25	40	V (20 metros)	1,25 m ² /m ²	26.511,56
Z-13	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS	26.552,67	40	V (20 metros)	1,25 m ² /m ²	33.228,34
Z-14	INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD ACTIVIDADES ECONÓMICAS	15.352,02	40	V (20 metros)	1,25 m ² /m ²	19.227,52
Z-15	PORTUARIO COMPLEMENTARIO TERCARIO	5.102,75	60	III (12 metros)	1,80 m ² /m ²	9.184,95



ANEXO III**EXTRACTO Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DEL ART. 38.7, APARTADOS B Y C, DE LA LEY 7/2007, DE 9 DE JULIO, DE GESTIÓN INTEGRADA DE LA CALIDAD AMBIENTAL****1. Integración de los aspectos ambientales en el Plan Especial.**

La Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial del Puerto de Cádiz tiene por objeto la integración de los aspectos ambientales dentro del propio Plan así como en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación. La evaluación ambiental consiste en un proceso formal, sistemático y global para evaluar las posibles repercusiones ambientales de las propuestas del Plan durante su proceso de elaboración. Se aplica desde las primeras etapas de elaboración del Plan y programas y es un proceso continuo que incluye un seguimiento ambiental durante la ejecución del mismo, corrigiendo posibles desviaciones o impactos no previstos.

En términos generales, el objetivo general de la evaluación ambiental es facilitar la integración ambiental y la evaluación de las oportunidades y riesgos ambientales con estrategias de acción, en el contexto del desarrollo sostenible. Asimismo se pueden identificar en este instrumento tres objetivos estratégicos:

- Garantizar la incorporación de cuestiones ambientales, sociales, económicas y políticas en los procesos de planificación, programación y formulación de políticas, planes y programas;
- Detectar oportunidades y riesgos ambientales, evaluar y comparar las alternativas de desarrollo, mientras que aún se está en la discusión;
- Contribuir a la creación de contextos de desarrollo más adecuados a las futuras propuestas de desarrollo.

La integración en el Plan Especial de los aspectos ambientales indicados en el Estudio Ambiental Estratégico se resume a continuación:

1. En el análisis previo de la situación actual del Puerto de Cádiz se incorpora la relación con los espacios naturales protegidos de la Bahía de Cádiz.

2. Entre los criterios y objetivos del Plan Especial se incluye la necesidad de «Buscar la máxima sostenibilidad ambiental, promoviendo el uso de energías renovables y limpias, y fomentado la eficiencia y programas específicos de ahorro energético inteligente para la ordenación propuesta (urbanización, edificaciones e instalaciones), para colaborar a la mitigación y adaptación al cambio climático».

3. El análisis de alternativas del Plan ha sido evaluado desde el punto de vista ambiental a través de una serie de criterios relacionados con la capacidad de uso, la movilidad, la mejora del paisaje, el metabolismo urbano, la economía circular, el cambio climático, etc., determinándose que la propuesta más idónea es la alternativa «C» por adecuarse al modelo de ciudad planificado en el actual PGOU, conseguir un desarrollo sostenible económica y ambientalmente, vinculando el uso del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales y garantizar la preservación del paisaje y la calidad ambiental del territorio.

4. El Plan incorpora, en el apartado 7 de la memoria, las medidas previstas en el Estudio Ambiental Estratégico. Considerando los planes y programas principales relacionados con el medio ambiente, que de manera transversal se relacionan con el Plan Especial, este documento debe promover un modelo territorial equilibrado, en donde la sostenibilidad del desarrollo urbano y la reducción de la huella de carbono son asuntos claves. Un modelo que aspire a mejorar la calidad de vida de las poblaciones y comunidades utilizando como herramienta una planificación territorial y aprovechamiento racional del suelo en la que se consideren las tres dimensiones del desarrollo sostenible: economía, medio ambiente y social y sea, a la vez, una herramienta para abordar los retos del contexto actual de cambio climático y transición ecológica.

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

- Plan de Mejora de la eficiencia energética e impulso al uso de energías renovables.
- Plan de Adaptación al Cambio Climático del Puerto de Cádiz.
- Auditoría de recursos hídricos y desarrollo de un plan de gestión de la demanda de agua para mejorar el uso de este recurso en el ámbito del Plan Especial, reduciendo y optimizando el consumo.
- Desarrollar una Estrategia de Economía Circular en el Puerto de Cádiz.
- Plan de Gestión de la Biodiversidad Urbana.
- Elaborar una guía de buenas prácticas ambientales para cruceros, destinada a los buques que atraquen en el Puerto de Cádiz.

2. Resumen del proceso de consultas, resultado de las mismas y como se han tomado en consideración.

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

Tras la admisión a trámite de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica se procedió a someter el Documento Inicial Estratégico y el Borrador del Plan a consultas de las administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un plazo de 45 días desde su recepción. Con fecha de 9 de noviembre se emite el Documento de Alcance del Plan Especial en el que se recoge el contenido mínimo que debe tener el Estudio Ambiental Estratégico, así como la valoración de los organismos y entidades consultadas.

El Estudio Ambiental del Plan se ha redactado siguiendo las indicaciones del Documento de Alcance y, para dar respuesta a los informes sectoriales, se ha ampliado la información con los siguientes apartados:

- Análisis de los efectos sobre la Red Natura 2000: se ha incorporado un análisis específico de los potenciales impactos ambientales de la alternativa elegida sobre los espacios protegidos afectados, así como una valoración sobre la compatibilidad de ordenación y desarrollos propuestos de acuerdo a lo establecido en sus planes de ordenación y/o gestión.
- Disponibilidad de recursos hídricos: se ha realizado una estimación de las demandas previstas por el Plan Especial. Las nuevas demandas de recursos hídricos están garantizadas tanto por Aguas de Cádiz como por el Sistema de Abastecimiento a Zona Gaditana ya que el municipio ha reducido ostensiblemente el consumo de agua en las últimas dos décadas.
- Servicio de Calidad de Aguas: tras analizar la propuesta de conexión con el sistema de saneamiento general de la ciudad de Cádiz y tener la garantía del servicio por parte de Aguas de Cádiz, se opta por derivar los vertidos de la zona del Plan Especial a la actual EDAR de Cádiz-San Fernando. Dicha instalación tiene capacidad suficiente para atender la demanda de la zona del Plan Especial, contribuyendo a optimizar una infraestructura que está en funcionamiento y a evitar un nuevo punto de vertido dentro del saco interior de la Bahía.

El Plan Especial fue aprobado inicialmente por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación

del Territorio, mediante resolución de 29 de abril de 2022, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, y dicho acuerdo fue publicado en el BOJA el día 9 de mayo de 2022.

De conformidad con los artículos 32.1.2.^a y 39 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (en adelante, LOUA), desde el día siguiente a la mencionada publicación, se sometió el expediente completo (incluido el resumen ejecutivo) a información pública durante 45 días hábiles. Asimismo, el trámite de información fue publicitado en uno de los diarios de mayor difusión en la provincia de Cádiz y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Cádiz.

Seguidamente, desde la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo se le dio traslado del documento aprobado inicialmente a las Administraciones y Entidades públicas o privadas que por sus competencias u objeto pudieran resultar afectadas por el Plan Especial:

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Dirección General de la Costa y el Mar. Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre:

Observaciones realizadas:

Se deberá representar en todos los planos del Plan Especial las líneas del deslinde de acuerdo con lo regulado en el artículo 227.4 del RGC.

En terrenos de DPMT que integra el DPP:

Se deberá representar en los planos O4. Ordenación de Infraestructura General de Saneamiento. Fecales y O5. Ordenación de Infraestructura General de Saneamiento del Plan Especial las Zonas de Aguas I y II y la ubicación y punto de vertido de los emisarios submarinos vinculados al término municipal de Cádiz.

Resumen de la integración:

Se incorporan en todos los planos las líneas de deslinde.

No es objeto del plan especial, ya que, conforme a la DEUP las Zonas de Aguas I y II y la ubicación del punto de vertido de los emisarios submarinos vinculados al término municipal de Cádiz, se encuentran fuera de la zona de servicio terrestre ordenada.

Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Delegación territorial de Cádiz:

Observaciones realizadas:

En el Plan Especial aprobado inicialmente se elimina la previsión de construcción de una nueva EDAR y se realiza un nuevo planteamiento de gestión que deriva las aguas fecales a la actual EDAR Cádiz-San Fernando. Debido a ello, desde este Servicio se entiende que las consideraciones integradas en el informe de fecha 20.10.20 dejan de ser aplicables a la nueva situación propuesta para el actual Muelle Reina Sofía.

Se establece para la Nueva Terminal de contenedores condicionantes respecto a la futura Autorización de vertidos del sistema de depuración propio para las aguas residuales originadas por la actividad en dicho ámbito, conforme a lo recogido en el Decreto 109/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Vertidos al Dominio Público Hidráulico y al Dominio Público Marítimo Terrestre de Andalucía.

El ámbito de este Plan Especial no presenta afección al Dominio Público Hidráulico ni a las zonas de protección asociadas al mismo.

Se tiene que incorporar a la planimetría del documento la pertenencia del ámbito al Área de Riesgo Potencial Significativo de inundación (ARPSI) de origen marino de la ciudad de Cádiz (identificada en los Planes de Gestión de Riesgo de Inundación actualmente en tramitación).

Se debería de justificar con la demanda actual de recursos hídricos asignada al municipio que se cubren los requerimientos hídricos necesarios para el desarrollo de las actuaciones previstas.

Se debe aportar informe de la empresa gestora del ciclo integral del agua en el municipio de Cádiz que garantice que todos los servicios relacionados con el recurso del agua podrán cubrir la demanda generada por el crecimiento previsto.

Resumen de la integración:

Se tendrán en cuenta dichos condicionantes en la futura solicitud de Autorización de Vertidos para la Nueva Terminal de Contenedores.

Se incorpora en la Memoria epígrafe 2.5.2 Relación con el entorno natural, ficha ARPSI de origen marino de la ciudad de Cádiz. Igualmente, en la EAE se incluye un nuevo apartado relativo al riesgo de inundación en el epígrafe 6.9, detallando las características de la zona y la planimetría del Plan de Gestión del Riesgo de Inundaciones del Segundo Ciclo.

Se recoge dicha justificación en la Memoria epígrafe 6.2.3 Red de Abastecimiento de agua.

Se incorpora en los Anexos del Plan Especial Informe Aguas de Cádiz, S.A., con referencia 22_023dt y emitido 1/7/2022.

2.1. Toma en consideración de las propuestas recibidas.

Tras el análisis y revisión de las consideraciones realizadas por los agentes interesados y las instituciones consultadas, el Estudio Ambiental Estratégico ha sido ajustado para aclarar las observaciones realizadas por la administración, sin que ello haya supuesto una alteración de las conclusiones iniciales.

Tal como se ha expuesto con anterioridad, se han incluido las determinaciones del Documento de Alcance y las consideraciones del informe del Servicio de Espacios Protegidos, el Servicio de Calidad de Aguas y D.P.H. Igualmente, se han recogido una serie de observaciones de la Consejería de Salud relacionadas con la suficiencia de recursos hídricos.

En relación a las sugerencias de AGADEAN, algunas de las mismas se han integrado en el Estudio Ambiental y otras, tal como se expusieron y justificaron en el documento resumen que se remitió a la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul para la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica, fueron desestimadas por quedar fuera del alcance del Plan Especial.

3. Razones de la selección de la alternativa escogida.

De acuerdo con el apartado 8.1 del estudio ambiental estratégico, se ha realizado un examen de las distintas alternativas planteadas. La valoración del examen de alternativas se realizará a través de dos métodos complementarios. Por un lado, se llevará a cabo un análisis de la relación de las alternativas con los objetivos y criterios de el Plan puntual.

El examen de alternativas se realiza a través de sistema de valoración simple de 14 macro criterios que ha sido diseñado tomando como referencia el análisis de alternativas de la Guía para la Evaluación del Impacto Ambiental del Planeamiento Urbanístico de Andalucía (Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, 1999), y ampliando los factores a analizar de acuerdo a otros documentos de referencia. Sobre esta base hará una valoración de las distintas propuestas y alternativas generales de ordenación (sobre la estructura general, delimitación y dimensionamiento de suelo), conforme su adaptación a la capacidad de uso de cada unidad ambiental, prestando especial atención a los cambios de uso del suelo, la inducción de riesgos naturales, las afecciones y oportunidades de utilización de los recursos naturales y las previsiones de protección y mejora de los indicadores de calidad ambiental y del paisaje.

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

En la valoración de las distintas alternativas y criterios se incluirán aquellos que minimicen el consumo de recursos naturales (agua, suelo, vegetación, paisaje),

maximicen los sistemas de prevención de la contaminación y que, en general, reduzcan las alteraciones ambientales, considerando los diferentes elementos integrantes de la actuación en sus distintas etapas de ejecución y los valores ambientales existentes.

De acuerdo con lo que se ha expuesto, el análisis se ha realizado partiendo de los supuestos reflejados en el apartado 3.1 del Estudio y a través de sistema de valoración simple en el que estudia la adecuación de cada una de las alternativas respecto a los objetivos y criterios de el Plan.

Factor	ALTERNATIVAS								fc*
	A-0		A-a		A-b		A-c		
	V	V*fc	V	V*fc	V	V*fc	V	V*fc	
Socio-económico									
2. Resuelve problemas o satisface necesidades de la población.	0	0	2	20,0	2	20,0	2	20,0	10
3. Satisface aspiraciones de la población.	0	0	2	20,0	2	20,0	2	20,0	10
4. Cohesión social	1	10	0	0,0	1	10,0	2	20,0	10
6. Gestión urbana	0	0	2	30,0	2	30,0	3	45,0	15
Territorial									
1. Adecuación al Modelo Territorial-Urbano	0	0	1	10,0	2	20,0	2	20,0	10
Medioambiental									
5. Adaptación a la capacidad de uso.	1	2,0	2	4,0	2	4,0	2	4,0	2
7. Inducción de riesgos naturales	2	0,0	2	0,0	2	0,0	2	0,0	1
8. Mejora de la calidad ambiental y el paisaje	2	20,0	1	10,0	1	10,0	2	20,0	10
9. Metabolismo urbano	1	10,0	2	20,0	2	20,0	2	20,0	10
10. Cambio Climático	1	10,0	1	10,0	1	10,0	1	10,0	10
11. Calidad del aire y contaminación acústica	1	5,0	1	5,0	1	5,0	0	0,0	5
12. Efectos sobre la salud humana	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5
13. Patrimonio cultural	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2
14. Movilidad	1	10,0	0	0,0	0	0,0	2	20,0	10
TOTAL	67,0		129,0		149,0		199,0		100

fc* Factor de corrección

La Alternativa 0 propone mantener la ordenación y usos actuales de la dársena comercial de Cádiz. El documento de ordenación del Puerto de Cádiz seguiría siendo el actual Plan Especial vigente de 2005, con lo que se mantendría un desfase entre las determinaciones de ordenación establecidas en dicho Plan Especial y la situación actual, no adaptado a la nueva legislación portuaria de 2011 Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (TRLPEMM), ni a las determinaciones del PGOU de Cádiz vigente, que en su fichero de Áreas de Planeamiento y Desarrollo, incluye el Área APD-PE-01 «Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz». La conservación del ámbito de estudio con el mismo régimen de usos y actividades que tiene actualmente conlleva, a excepción de la contaminación acústica ligada al tráfico de contenedores, una menor afección general en términos ambientales, en tanto en cuanto implica menos consumo de energía generación de residuos e impactos sobre la calidad del aire (el asociado a un menor número de actividades económicas). El mantenimiento de las actividades relacionadas con el tráfico de contenedores en el emplazamiento actual conllevaría el mantenimiento de los niveles de tráfico pesado asociado a esta actividad. En cuanto a la evolución de los factores socio-económicos, la ordenación actual del Puerto de Cádiz seguiría dificultando el desarrollo de nuevos usos y actividades complementarios a los ya existentes y, por ende, las posibilidades de diversificación

de actividades económicas y generación de empleo. Igualmente, se comprometería la resolución eficaz del contacto entre la ciudad y el puerto, uno de los grandes retos de la integración de estos espacios urbanos.

La Alternativa A propone como motor de la actuación un recinto ferial, donde se puedan organizar ferias y congresos nacionales o internacionales distribuido en tres grandes pabellones, junto a un Edificio Singular de mayor altura, icono visual de la propuesta, que albergaría un Hotel, Casino y Salas de Convenciones. En este aspecto, la alternativa plantea el edificio del hotel en un edificio singular y de gran altura, constituyendo el icono visual de la propuesta; aunque se considere futurista y adaptado a las grandes ciudades, esto rompería el skyline de la ciudad de Cádiz, con el consecuente impacto visual y paisajístico que conllevaría. Esto implicaría una importante afección a la escena urbana de la ciudad y el paisaje. Comparte con las alternativas B y C la coherencia en cuanto a la contribución a mejorar las aspiraciones de la población local alrededor del empleo y el desarrollo de la actividad económica. Si bien, respecto a la cohesión social, su apuesta por el desarrollo y la especialización de buena parte del ámbito alrededor del turismo y el ocio pueden conllevar a reforzar la especialización productiva alrededor de las actividades terciarias, contribuyendo a la polarización de la economía y el empleo en el sector turismo y reduciendo la capacidad de adaptación de la ciudad ante oscilaciones o cambios en el mismo. A pesar de que la propuesta contempla la disponibilidad de una gran superficie dedicada a espacios libres y ajardinamiento con vegetación alta, resultaría insuficiente como medida correctora. La eliminación del vallado portuario y la prolongación del actual carril bici hasta la Punta de San Felipe, constituyen dos actuaciones que favorecerían la movilidad puerto-ciudad tanto para los propios gaditanos como para los cruceristas. Por otro lado, la clara vocación de ocio de la alternativa, fundamentalmente nocturno, conllevaría la instalación de una potente iluminación dadas las dimensiones de la nueva zona de ordenación, lo que haría necesario la adopción de medidas de prevención y disminución de la contaminación lumínica. Eso se puede traducir, igualmente en unas importantes necesidades metabólicas, con especial atención al consumo de energía y el empleo de recursos materiales y sus relaciones con los factores asociados al cambio climático. Finalmente, la orientación de esta solución hacia el aumento del tráfico marítimo puede conllevar un incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero y del empeoramiento de la calidad del aire en la ciudad y el entorno de la Bahía de Cádiz.

La Alternativa B propone una ordenación articulada a partir de la implantación del Museo de la Navegación y el Comercio de Indias, equipamiento de alto nivel que será el eje motor de la actuación, además de incorporar como criterio prioritario la incorporación de ampliar superficies de espacios libres para compensar la ausencia de éstos en el Casco Antiguo. Comparte con las alternativas A y C la coherencia en cuanto a los objetivos de carácter socio-económico, de cohesión social, así como la contribución a mejorar las aspiraciones de la población local alrededor del empleo y el desarrollo de la actividad económica, de una forma racional y sostenible adaptada a los requerimientos actuales en materia de lucha frente al cambio climático. Para ello, como ya se planteaba anteriormente, apuesta por la movilidad sostenible, con la eliminación del vallado portuario, la mejora de las conexiones peatonales y la prolongación del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz, conectando la terminal prevista en la Plaza de España con el interior del nuevo ámbito. La apuesta decidida por la implantación de un Parque Tecnológico pretende dar un impulso socioeconómico a la comarca en general, en una clara apuesta por el asentamiento de empresas dedicadas a la investigación y el desarrollo tecnológico, fuentes de riqueza y empleo, a un coste ambiental mucho menor que el que supondría la instalación de algún tipo de industria. Este factor de especialización también conlleva una huella de carbono elevada que precisaría del empleo de soluciones tecnológicas de reducción de la contaminación y optimización de los recursos muy avanzadas.

La Alternativa C plantea la ordenación flexible del ámbito de actuación, garantizando su adaptación a la futura demanda e implantación de actividades según los intereses de la ciudad. La alternativa sugiere un uso global de Actividades Económicas como motor de desarrollo, basándose en criterios de sostenibilidad, accesibilidad y movilidad propios de una ciudad amable, con especial protagonismo de los espacios libres. Ello redundará en una mayor integración y adecuación puerto-ciudad en el presente, satisfaciendo las necesidades actuales, pero también abriendo la puerta a futuras demandas de la sociedad. Desde el punto de vista de la capacidad de acogida y las afecciones paisajísticas, la regeneración de suelos que se plantea mediante la remodelización y modernización de unos suelos industriales obsoletos, irá acompañada de grandes bolsas de espacios libres y zonas verdes, destinados a potenciar el movimiento ciudadano en todo el ámbito. Para ello se plantean varias zonas de acceso que permitirán mejorar la movilidad, así como potenciar la conexión peatonal de los cruceiros con la Plaza de España y Plaza San Juan de Dios. Aunque la instalación de nuevas empresas en la dársena comercial del Puerto implica un mayor impacto ambiental en forma de generación de residuos, esta alternativa contempla la disponibilidad de dos parcelas destinadas entre otras cosas al tratamiento de residuos y la depuración/tratamiento de las aguas; del mismo modo, se potenciará el uso de instalaciones e infraestructuras eficientes en cuanto al consumo de energía, así como el fomento del uso de energías renovables. Respecto a las emisiones de CO₂, con el traslado a la nueva Terminal de Contenedores se espera un mayor volumen de tránsito marítimo mercantil, y por tanto un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero en el entorno de la Bahía de Cádiz.

Por tanto, y en aplicación de los principios de máxima simplificación y proporcionalidad por la caracterización del municipio y sus valores singulares relativos al patrimonio natural o paisajístico y los criterios de selección, se ha determinado que la propuesta más idónea es la alternativa «C» por adecuarse al modelo de ciudad planificado en el actual PGOU, conseguir un desarrollo sostenible económica y ambientalmente, vinculando el uso del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales y garantizar la preservación del paisaje y la calidad ambiental del territorio.

4. Medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos ambientales del Plan.

Para realizar el seguimiento de los efectos ambientales, el Plan cuenta con un programa de vigilancia que se basa en un sistema de indicadores y en la redacción de informes de seguimiento, cuya elaboración corresponderá a la autoridad portuaria.

a) Indicadores de seguimiento.

- Núm. de proyectos de obras redactados.
- Núm. de calificaciones ambientales tramitadas.
- Núm. de Planes de mejora ambiental redactados.
- Núm. de Planes de mejora ambiental ejecutados.

b) Definición de los diferentes informes a emitir y su periodicidad.

Se recomienda, con objeto de comprobar la adecuación de el Plan a las conclusiones del presente Estudio Ambiental Estratégico, la elaboración de un informe a los 24 meses de su aprobación definitiva.

Asimismo, en el plazo de dos años tras la aprobación definitiva del Plan Especial deberán haberse redactado los siguientes documentos:

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

5. Resultado final del procedimiento de evaluación ambiental.

Con fecha 22 de noviembre se emite la declaración ambiental estratégica y mediante Resolución de 28 de noviembre de 2022, de la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Cádiz, se da publicidad a la declaración ambiental estratégica relativa al Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz, en el término municipal de Cádiz, (BOJA número 232-viernes, 2 de diciembre de 2022), finalizando el procedimiento administrativo de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40.5 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, analizada la documentación presentada, integrada por la propuesta final del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz y el Estudio Ambiental Estratégico, y efectuadas las consultas a las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas, vistas las alegaciones de carácter ambiental formuladas, y habiendo sido valoradas por la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Cádiz, se considera que el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz en el término municipal de Cádiz no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las especificaciones indicadas en el documento de planeamiento y en el estudio ambiental estratégico.

La Declaración Ambiental indica que el plan deberá cumplir con el condicionado relacionado en su apartado 4 si lo hubiere y que se reproduce a continuación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 40.5.11) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, así como al contenido de los restantes informes sectoriales que tengan carácter vinculante, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 40.5.k) de la misma.

«4. Condicionado de la Declaración Ambiental Estratégica.

Se exponen en este punto las condiciones ambientales que deberán ser convenientemente integradas en la aprobación definitiva de Plan Especial de Ordenación del Puerto de Cádiz teniendo en cuenta que se han tenido en cuenta los condicionados establecidos en el Documento de Alcance y siempre sin perjuicio del resto de informes sectoriales que deben ser tenido en cuenta para la aprobación definitiva.

4.1. En cuanto al Servicio de Espacios Naturales Protegidos.

De la entonces D.T. de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible El Estudio Ambiental Estratégico que indicaba que:

“Deberá incluir un estudio específico de los potenciales impactos ambientales de la alternativa sobre los espacios protegidos afectados, la Zona Especial de Conservación (ZEC) ‘Fondos marinos de Cádiz’ y el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, también ZEC y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)”

Se aprecia un apartado específico en el Estudio Ambiental recogiendo lo requerido en el documento de alcance considerándose el requisito satisfecho.

4.2. En cuanto Servicio de Dominio Público Hidráulico y Calidad de Aguas.

- Se deberá reflejar la ARPSI Cádiz dentro del Plan Especial.
- Se deberá justificar la demanda de recursos hídricos y aportar los datos necesarios relativos a consumos para determinar la disponibilidad En el documento del Plan Especial se ha incorporado la caracterización del ARPSI y su cartografía.

- El Plan incorpora un estudio de demanda y hace un análisis de los consumos en la ciudad de Cádiz en la que se justifica la disponibilidad de recursos ya que, a escala municipal no hay incrementos de demanda.

En cuanto a la Calidad de Aguas:

Se han contemplado las recomendaciones del Servicio de Calidad de Aguas sobre el tratamiento de los vertidos en la EDAR Cádiz-San Fernando.

Se han definido las alternativas de saneamiento y depuración y, siguiendo el criterio de la Delegación, se opta por la conexión con el sistema que lleva los vertidos a la EDAR Cádiz-San Fernando.

Informe de Ratificación por parte del Servicio de Dominio Público Hidráulico y Calidad Aguas.

Recibido en esta Delegación Territorial informe del Servicio de Dominio Público Hidráulico y Calidad Aguas a la aprobación provisional de fecha 18 de noviembre de 2022, al que se ha de atener al contenido completo que concluye con la emisión del informe sectorial de aguas favorable a la Aprobación Provisional de la Innovación del Plan Especial de ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el término municipal de Cádiz.

4.3. Valoración de las sugerencias de Grupo Ecologista AGADEN Ecologistas en Acción.

Agradeciendo las aportaciones por parte del grupo y analizadas con interés, encontramos no concretas las sugerencias, alegaciones o pretensiones del escrito, por lo que hemos intentado extraer aquellos aspectos en los que esta D.T. es competente:

Sobre la valoración de las alternativas y sugerencia de desarrollo de la alternativa B.

Sobre la zona objeto de la actuación las alternativas ofrecidas tienen un impacto ambiental similar y y aceptado por el planeamiento general, se ha realizado una valoración multicriterio que tiene en cuenta sobre todo factores económicos por lo que desde el punto de vista ambiental no hay nada que objetar.

En la documentación aportada también se muestra evidencia de que se han tenido en cuenta las aportaciones por el grupo y se les ha dado respuesta.»

De igual manera, la Declaración Ambiental determina que, en caso de ser sometido el Plan Especial a un nuevo proceso de información pública tras su adecuación al contenido de la DAE, se deberá remitir el expediente completo junto con las nuevas alegaciones recibidas a la Delegación Territorial para que ésta dicte declaración ambiental estratégica final, complementando así la inicialmente formulada, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 38.9 y 40.5.m) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y en el artículo 28 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. Como no ha habido nuevos procesos de información pública ni modificaciones sustanciales del plan en el desarrollo del expediente, no ha sido preciso remitir de nuevo el documento a la Delegación Territorial para que emita una nueva DAE.

En virtud de todo lo anterior, se concluye que el Plan Especial de Cádiz ha integrado el contenido del Estudio Ambiental Estratégico, con especial atención a los objetivos y criterios de sostenibilidad, el análisis de alternativas y coherencia con los planes y programas concurrentes y las medidas y directrices para reducir y amortiguar los posibles efectos ambientales y el sistema de seguimiento y control, ha tomado en consideración las observaciones planteadas por las administraciones involucradas y las partes que han alegado, obteniendo el dictamen ambiental favorable por parte de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.