PLAN de USOS del PUERTO de CHIPIONA (Cádiz)

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Noviembre 2018

ÍNDICE

1. Objeto.....5
2. Antecedentes.....5
3. Evaluación Ambiental Estratégica.....10
4. Situación actual.....10
5. Relación con el entorno urbano.....17
6. Ordenación Territorial.....19
7. Protección del Patrimonio Histórico.....20
8. Diagnóstico y pautas básicas de ordenación.....20
9. Usos en el dominio portuario.....21
10. Vigencia y modificación del Plan.....25

PLANOS.....27

1. *Objeto*

Constituye objeto del Plan de Usos, de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, establecer la ordenación funcional del espacio portuario, recogiendo la delimitación física, asignación de usos y justificación de la necesidad de éstos.

- ***Delimitación física***

El Puerto de Chipiona se incorpora al sistema portuario autonómico en 1993, formalizándose dicha adscripción mediante la firma el 10 de febrero de 1993 de plano y acta; hasta ese momento formaba parte de la zona de servicio del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir y su configuración se limitaba al dique de abrigo y una mínima línea de muelle.
El 15 de septiembre de 1995 se aprueba mediante Orden Ministerial el deslinde del dominio público marítimo-terrestre en el tramo de costa en el que se ubican las instalaciones portuarias, y por ese motivo, con fecha 28 de marzo de 1996, se firma un acta de adscripción complementaria para adecuar la zona de servicio a dicho deslinde y a las obras marítimas ya ejecutadas. Esta es la zona de dominio portuario cuya ordenación aborda el presente documento.

- ***Asignación de usos***

El plan asigna usos a cada una de las áreas que conforman el puerto de Chipiona, planteando el máximo aprovechamiento de las explanadas portuarias y la lámina de agua, e identificando localizaciones para el desarrollo de usos complementarios a la actividad náutico-recreativa.

- ***Justificación de usos***

El puerto de Chipiona debe ser soporte de funciones portuarias de carácter pesquero y náutico-deportivo, acogiendo igualmente usos auxiliares y complementarios de éstos, así como usos compatibles con los portuarios atendiendo a la relación del espacio portuario con la trama urbana adyacente.

2. *Antecedentes*

Con fecha 10 de febrero de 1993 fue suscrita entre la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico y la Consejería de Obras Públicas y Transportes *Acta de adscripción de terrenos de dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma de Andalucía para la construcción del puerto deportivo de Chipiona*. En paralelo, la Autoridad Portuaria de Sevilla había formalizado la entrega de la zona de servicio del puerto de Chipiona a la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico. Dicho recinto estaba constituido por un dique de abrigo construido en los años treinta del pasado siglo y una pequeña línea de muelle empleada por la flota artesanal local y los prácticos de la barra de la ría del Guadalquivir, con precarias condiciones de abrigo y problemas de aterramiento. De este modo, la Autoridad Portuaria de Sevilla realizaba campañas sistemáticas de dragado para mantener un calado mínimo.

Chipiona. 1956

Por tanto, desde febrero de 1993 Chipiona constituye un puerto de gestión directa integrado en el Sistema Portuario de Andalucía, de acuerdo con el artículo 1 de la ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, respondiendo la conformación de su zona de servicio a la construcción de un puerto de uso mixto pesquero y deportivo, en ejercicio de las competencias en materia portuaria que corresponden a la Comunidad Autónoma, a partir de la infraestructura básica de abrigo preexistente y que hasta entonces gestionaba la Autoridad Portuaria de Sevilla.

En este orden de cosas, cabe señalar que en virtud del convenio suscrito con fecha 26 noviembre de 1990 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General de Puertos y Costas, la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, y el ayuntamiento de Chipiona, y de acuerdo con el proyecto informado favorablemente por la Dirección General de Costas con fecha 13 de marzo de 1991, las obras de remodelación del puerto se habían ido acometiendo con anterioridad, de tal modo que en el año 1992 pudieron celebrarse en Chipiona las competiciones correspondientes al Campeonato Mundial de Vela de clases olímpicas, y el espacio portuario respondía ya a la nueva configuración resultante tras construcción del contradique y la conformación de dos dársenas.

Chipiona 1984 .Donde se aprecia una draga y la flota que busca resguardo tras el dique

Posteriormente, con objeto de recoger las modificaciones consecuencia de la inclusión en el recinto portuario de parte de la playa situada a poniente se suscribiría acta complementaria de adscripción con fecha 28 de marzo de 1996, y, para mejorar las condiciones de abrigo se sometería a informe de la Dirección General de Costas proyecto de prolongación del dique de mar, objeto de pronunciamiento favorable con fecha 18 de noviembre de 1996 de dicho órgano. Del mismo modo, el espacio portuario se completa con la construcción de los edificios de servicios.

Finalmente, en el año 2008 se amplía la dársena interior de poniente, alcanzándose la capacidad náutico-recreativa actual, próxima a los 460 puestos de atraque.

Puerto de Chipiona. 1998

A pesar del tiempo transcurrido, y de los distintos intentos llevados a cabo para la formalización de la ordenación del recinto portuario que no culminaron por diferentes vicisitudes, en la actualidad el puerto de Chipiona no dispone de plan de usos.

En este sentido, cabe indicar que en agosto de 2009 fue enviado a la Consejería de Medio Ambiente *Documento Resumen del Plan de Usos del puerto de Chipiona,* a los efectos de pronunciamiento del órgano ambiental sobre la necesidad de evaluación ambiental del Plan, siendo dictada *Resolución de 3 de diciembre de 2010 de la Dirección General de Desarrollo Sostenible e Información Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente por la que se acuerda la no existencia de efectos significativos derivados del Plan de Usos*, de tal modo que el plan no debía, en ese momento, ser sometido al proceso de evaluación ambiental de planes y programas. No obstante, no se dio continuidad a la tramitación del Plan.

Con anterioridad, en el año 2002 había sido elaborado "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*", con el contenido formal correspondiente a un Plan de Utilización de acuerdo con la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que constituía en aquel momento legislación de aplicación supletoria en materia de puertos autonómicos, siendo objeto de Declaración de Impacto Ambiental por parte de la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente de fecha 9 de septiembre de 2003, y de informe favorable por parte de la Dirección General de Costas con fecha 22 de octubre de 2003, posibilitando la adscripción adicional de bienes del dominio público marítimo-terrestre para ampliación de la zona de servicio hacia el noreste para ampliación de la zona de varadero e implantación de un nuevo recinto pesquero a levante que permitiera concentrar la actividad náutico-recreativa en torno a las dársenas ya existentes propiciando la integración entre el espacio portuario y el borde urbano de poniente.

Puerto de Chipiona. 2017

Atendiendo a esta tramitación, mediante Resolución de la Directora Gerente de la Agencia de fecha 22 de diciembre de 2003 fue aprobado el "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*", aunque no se formalizaron las correspondientes actas. Para la materialización de sus determinaciones fue elaborado el "*Proyecto de ampliación del varadero y nueva dársena pesquera a levante en el puerto de Chipiona*" (ALATEC, 2005) que, al introducir algunas modificaciones de relevancia respecto al Proyecto de Delimitación, entre las que cabe señalar la modificación de la primera alineación del contradique y, en consecuencia, la afección a la playa situada a levante del puerto, fue sometido a evaluación ambiental, obteniendo declaración de impacto por parte de la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente con fecha 1 de febrero de 2006, dejando en suspenso, por su parte, el preceptivo informe la Dirección General de Costas con fecha 11 de julio de 2006, al no entender suficientemente justificada la necesidad de ocupación de la playa a levante del puerto, y cuestionar la necesidad de ampliación de las infraestructuras pesqueras y náutico-recreativas y su soporte mediante los correspondientes instrumentos de planificación. De este modo, la ampliación del puerto, que constituía una ambiciosa operación de coste estimado en torno a los 30 M€, fue finalmente desestimada, por lo que el *Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona* aprobado en 2003 no llegó en la práctica a operar como documento de ordenación.

Vista general del puerto desde el noreste. 2011

3. *Evaluación Ambiental Estratégica*

Con fecha 24 de julio de 2017 fue solicitado al órgano ambiental el inicio de la evaluación ambiental estratégica de la modificación del Plan, remitiendo Borrador del documento y Documento Ambiental Estratégico. Atendiendo a que no se contempla la implantación de nuevos usos ni la alteración de la delimitación del espacio portuario ni de sus relaciones con el entorno urbano, se consideró procedente el procedimiento simplificado, de acuerdo con el artículo 39 de la ley 7/2007, de gestión integrada de la calidad ambiental.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica realizado ha permitido concluir que no se prevén efectos significativos adversos sobre el medio ambiente como consecuencia del desarrollo de las previsiones del Plan, emitiendo la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio *Informe Ambiental Estratégico del Plan de Usos del puerto de Chipiona* con fecha 8 de agosto de 2018.

Mediante Resolución de 25 de septiembre de 2018 de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio se hace público el citado informe ambiental estratégico siendo publicado en BOJA n.º 191, de 2 de octubre de 2018.

En cuanto a los posible efectos negativos sobre el medio ambiente, el citado Informe Ambiental Estratégico pone de manifiesto en lo que se refiere a comunidades vegetales la inclusión en el ámbito del Plan del área de distribución de *Taraxacum gaditanum,* especie incluida en el Listado de especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011) bajo la categoría de *"en peligro de extinción".*

El Informe Ambiental Estratégico establece, igualmente, un programa de seguimiento y evaluación ambiental mediante memorias de sostenibilidad ambiental.

4. *Situación actual*

El puerto de Chipiona se localiza en la costa norte de la provincia de Cádiz, a poniente de la Punta de Montijo; aunque su posición es adyacente al extremo nororiental del casco urbano de Chipiona el espacio portuario resulta muy desestructurado funcionalmente de la trama urbana.

El recinto portuario se extiende sobre cerca de 28 Ha, albergando las instalaciones propias de la flota pesquera y de recreo, y constituye igualmente soporte de área técnica y actividades complementarias.

- ***Localización geográfica***

La situación del puerto está definida por las siguientes coordenadas:

Latitud: 36º 45´ 02,1" N
Longitud: 6º 25´ 37,6" W

Superficie de la zona de servicio

Agua	102.150 m^2
Tierra	177.455 m^2
Calado en bocana	3,0 m (BMVE)
Carrera de marea	3,6 m
Longitud de muelles	250 m
Calado	superior a 2,0 m (BMVE)

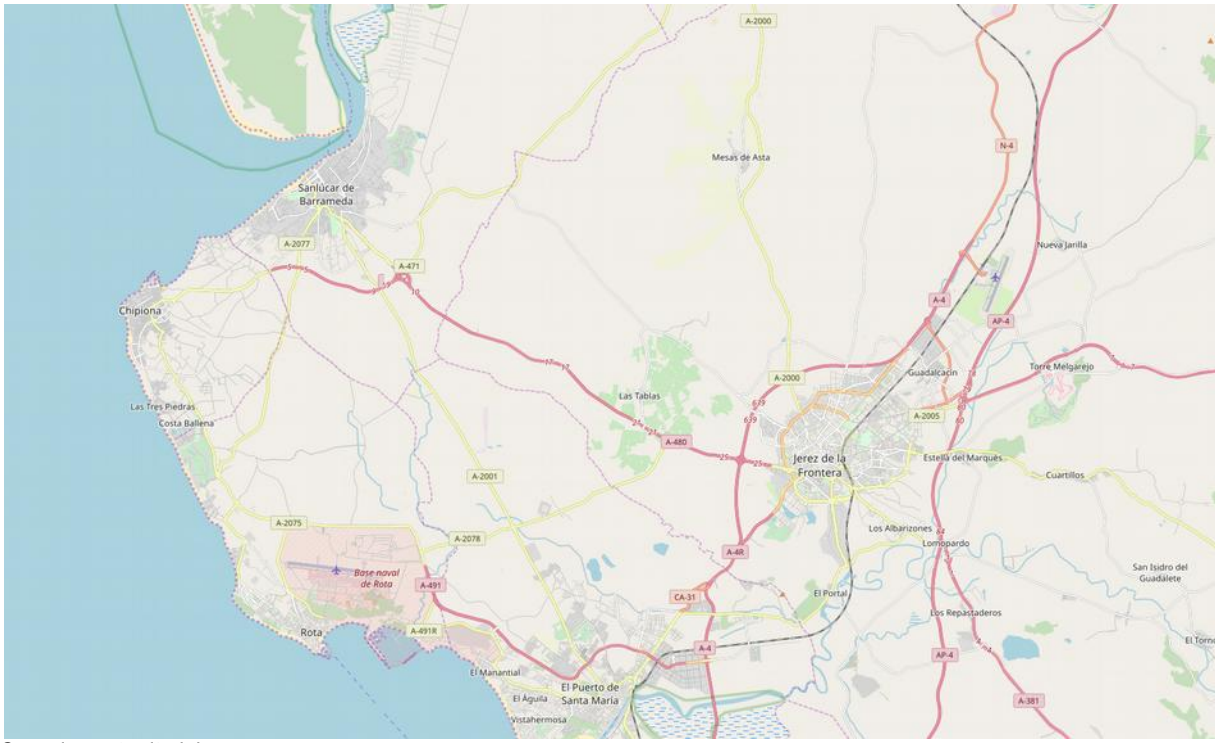
Edificios e instalaciones en la zona pesquera

Lonja	1.423 m^2	
Línea de atraque	570 m	
Fabrica de hielo	2,5 Tn/dia	
Cuartos de armadores	78 Ud.	1.313 m^2
Naves uso industrial	269 m^2	

Edificios e instalaciones en la zona de la náutica de recreo

Atraques	453 Ud.	
Varadero	12.000 m^2	
Travel-lift	45 Tn con pluma de 1,5 Tn	
Naves	450 m^2	
Pañoles	20 Ud.	126 m^2
Rampa	sin armar	
Surtidor de combustible	880 Tn/año	

La conexión viaria con el norte de la provincia de Cádiz se establece a través de la A-480 que enlaza con Sanlúcar de Barrameda y penetra en el caso urbano mediante la Avda. de Granada, siendo necesario completar un recorrido por el viario urbano a través de la Avda. de Rocío Jurado y el vial perimetral del puerto, denominado calle del Mar Caribe, hasta la glorieta de acceso al puerto, situada al sudoeste del recinto portuario en el tramo inicial de la carretera A-2079. Dicha vía está previsto que sea prolongada hasta enlazar con la A-480 pasando a constituir el nuevo acceso este a Chipiona previsto por el planeamiento general.
La conexión viaria con el sur de la provincia se materializa a través de la A-491 que enlaza con Rota, y que penetra en el casco urbano mediante el eje Avda. de Rota-Avda. de Andalucía hasta alcanzar la Avda. de Granada, desde donde debe ser completado el itinerario urbano ya señalado anteriormente hasta la glorieta del puerto.



Conexiones territoriales

La privilegiada situación del puerto de Chipiona dentro del municipio, en su extremo occidental permite disponer de todo tipo de servicios próximos contando con infraestructuras adecuadas de comunicación, tiendas especializadas de efectos náuticos, supermercados, entidades bancarias, tiendas, comercios, cafeterías, restaurantes, hoteles, etc.

Actualmente la zona de servicio comprende las siguientes áreas funcionales:

- Actividades relacionadas con la pesca situada en el dique exterior y en la zona de levante del puerto, entre el acceso de levante y el límite de la zona de servicio, con cuartos de armadores, explanada, fábrica de hielo y lonja.
- La zona náutico-recreativa en el entorno de las dos dársenas.
- Al noreste, se dispone el varadero con *travel-lift* junto con un edificio de actividad comercial y servicios. También dispone de una rampa sin armar adosada al contradique que se abre al exterior del puerto.
- Edificio administrativo en el dique central y edificio de servicios y aparcamiento en la ribera de la dársena de levante.
- Espacios libres y aparcamiento en la zona de contacto con la ciudad en la ribera sur, que se ha completado en 2016 con un área de estacionamiento para autocaravanas en el extremo sudeste.

● ***Actividad portuaria***

El puerto de Chipiona es base de operaciones pesqueras y náutico-recreativas, y actividades complementarias de perfil turístico y recreativo.

Actividad pesquera

La flota pesquera con puerto base en Chipiona está compuesta por 62 embarcaciones con arqueo total de 260 GT y una potencia total registrada próxima a los 2.500 CV, de acuerdo con los datos de la Dirección General de Pesca y Acuicultura (fuente CFPO Andalucía Diciembre 2016). En Chipiona están registradas el 12% de las embarcaciones de la

provincia de Cádiz, significando el 2%del arqueo total.
Se trata de una flota moderna, constituyendo las embarcaciones con antigüedad inferior a 15 años el 55% del total, y que ha ido aumentando progresivamente el tamaño tipo de las embarcaciones que se corresponde en la actualidad con embarcaciones de unos 11 m, dedicadas fundamentalmente al trasmallo. De este modo, atendiendo a los datos del año 2016 60 embarcaciones se encuadran en al modalidad de artes menores, y dos en arrastre de fondo.

La línea de atraque se desarrolla tanto en el muelle adosado al dique y el muelle de la ribera de la lonja, con una longitud total de 250 m, como en el pantalán de 160 atracable por las dos caras dispuesto a partir del extremo del muelle. De este modo, se dispone de una línea total de atraque próxima a los 570 m.
Los servicios disponibles para la actividad pesquera son: lonja, explanada, fábrica de hielo, cuartos de armadores y suministro de combustible.

En los últimos diez años el volumen de pesca desembarcado se ha situado en valores medios en torno a los 400.000 Kg al año, con un importe de venta medio anual de 2,6 millones de euros, y valor unitario medio de 6,46 €/Kg. Las mayores descargas registradas en los últimos veinte años corresponden al ejercicio 2005, cuando se superaron las 490 Tn de pesca, mientras que el importe máximo de la pesca desembarcada se produjo en el ejercicio 2009 facturándose cerca de 3,2 M€. En torno al 75% de las descargas corresponden a peces.
Desde el año 2015 en que se desembarcaron cerca de 450 Tn valoradas en 2,59 M€, se ha venido produciendo un descenso en las capturas, de tal modo que 2017 se cerró con poco más de 300 Tn y un importe de 2M€, con el consiguiente incremento del importe unitario que ascendió hasta 6,62 €/kg.

Las cifras provisionales del ejercicio 2018 ponen de manifiesto un repunte en las capturas que hasta el mes de septiembre acumulaban 251 Tn.

Cabe señalar que una parte significativa de las descargas de la flota de artes menores es comercializada en la lonja de Bonanza donde se obtienen precios más ventajosos.

PESCA FRESCA DESEMBARCADA SEGÚN GENERO. 2006-2018

GÉNERO	CRUSTÁCEOS		MOLUSCOS		PECES		*TOTAL*	
AÑO	Kg	€	Kg	€	Kg	€	*Kg*	€
2006	81.628	1.550.378	85.110	392.150	185.623	1.083.463	***352.361***	***3.025.990***
2007	64.824	1.217.118	58.993	305.172	198.233	1.269.131	***322.050***	***2.791.420***
2008	55.345	1.066.420	76.316	328.444	253.127	1.541.022	***384.788***	***2.935.886***
2009	65.640	1.387.599	59.016	253.400	297.033	1.620.781	***421.689***	***3.261.780***
2010	57.344	1.013.806	47.312	204.398	316.354	1.503.712	***421.010***	***2.721.916***
2011	62.550	960.577	65.380	343.023	276.084	1.309.268	***404.014***	***2.612.867***
2012	56.178	663.858	117.692	602.570	269.855	1.330.041	***443.725***	***2.596.469***
2013	56.200	702.181	63.456	306.437	328.315	1.473.666	***447.971***	***2.482.284***
2014	63.665	839.406	55.519	337.699	322.101	1.523.493	***441.285***	***2.700.599***
2015	62.903	765.193	66.963	411.714	318.366	1.472.089	***448.232***	***2.648.995***
2016	47.590	649.858	67.135	423.297	289.576	1.475.160	***404.301***	***2.548.315***
2017	46.107	534.019	50.614	412.007	207.427	1.066.682	***304.148***	***2.012.707***
2018 (*)	*35.018*	*630.264*	*22.518*	*190.470*	*193.776*	*1.125.288*	***251.312***	***1.946.022***

(*) datos provisionales hasta septiembre

Las ventas en la lonja de Chipiona se concentran en torno a tres especies fundamentales: langostino, corvina y acedía, que significan más del 50% del total de los productos de la pesca desembarcados. Chipiona viene constituyendo de este modo el segundo mercado regional en la comercialización de la acedía, y el tercero para el langostino y la corvina.

El comportamiento y naturaleza de las capturas resulta muy similar al del puerto de Bonanza, por estar próximas ambas instalaciones y compartir caladeros la flota.

De acuerdo con los datos de la Dirección General de Pesca y Acuicultura (fuente cofradías, asociaciones y organizaciones de pesca. Andalucía Año 2016), el empleo directo generado por el sector pesquero en Chipiona asciende a 105 trabajadores, correspondientes en su práctica totalidad a tripulantes de embarcaciones pesqueras.

Actividad náutico-recreativa

Tras la ampliación interior de la dársena de poniente acometida en el año 2009, la capacidad del puerto deportivo de Chipiona asciende a 453 puestos de atraque, de esloras comprendidas entre 8 y 25 m, y eslora media próxima a los 10 m.

Las instalaciones presentan una notable demanda, con valores medios de ocupación en los últimos años superiores a las 320 embarcaciones. De este modo, en el periodo 2006-2017 la media de los índices anuales de ocupación total se sitúa ligeramente por encima del 80%, aunque para el periodo 2013-2017 desciende hasta el 71%, resultando en cualquier caso las cifras de ocupación notablemente superiores a los valores medios globales de la red de puertos deportivos gestionada por la Agencia.

Las tripulaciones recreativas disponen de edificio de servicios básicos y 20 pañoles, así como zona de aparcamiento.

OFERTA NÁUTICO-RECREATIVA

ESLORA [m]	PUESTOS de ATRAQUE
< 8	186
10	123
12	119
15	18
18	2
> 18	5
TOTAL	***453***

A través de distintos clubs se desarrollan actividades de vela ligera, pesca deportiva y acciones formativas en el ámbito náutico-recreativo, situándose las instalaciones de carácter desmontable destinadas a tales fines en la zona del contradique, próximas a la rampa de varada.

Instalaciones para la reparación de embarcaciones y suministro de combustible

El área técnica se extiende sobre cerca de 14.000 m², estando dotada de armarios de suministro eléctrico y agua, así como foso, rampa de varada, travel-lift de 50 Tn una pluma de 1,5Tn, así como naves para talleres, prestando servicio a la flota pesquera de Bonanza, así como las embarcaciones recreativas de la costa norte de Cádiz. Se dispone igualmente de instalaciones para la vela ligera.

Se presta suministro de combustible, tanto de gasolina como de gasoil A y B registrándose un notable descenso en las cifras de avituallamiento desde el año 2010, aunque con cierto repunte en el ejercicio 2017.

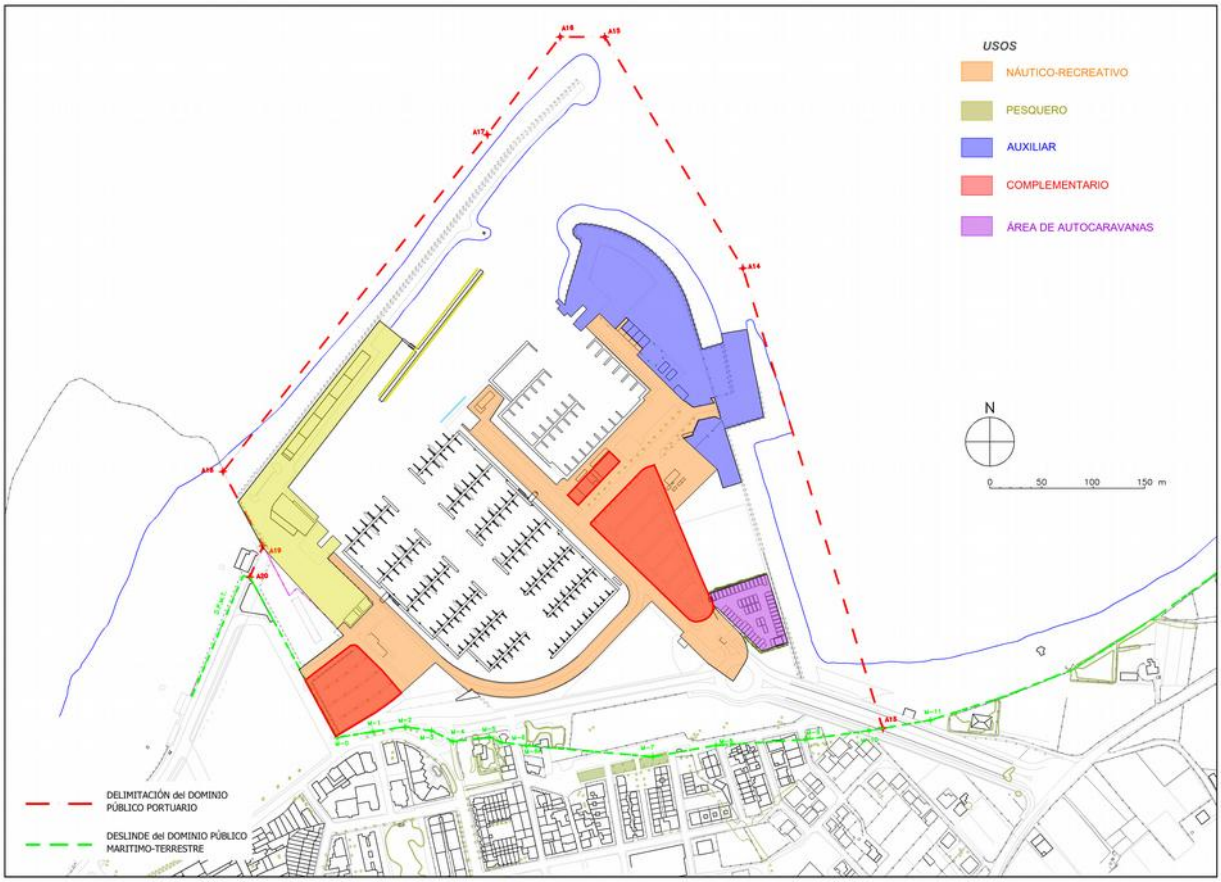
AVITUALLAMIENTO. 2010-2017

AÑO	GASOLINA [litros]	GASOIL A [Litros]	GASOIL B [Litros]
2010	140.213	158.870	889.125
2011	135.948	150.743	819.831
2012	109.439	126.388	756.750
2013	94.191	101.411	582.440
2014	84.556	108.044	588.230
2015	100.497	127.136	625.421
2016	103.701	122.846	598.799
2017	122.528	133.142	670.788

Otras actividades

Las actividades complementarias a la función portuaria se centran fundamentalmente en la hostelería, disponiendo de un edificio para locales comerciales y amplia zona de aparcamiento, así como en el área de estacionamiento para autocaravanas.

SITUACIÓN ACTUAL



SUPERFICIES TERRESTRES. USOS PORTUARIOS ACTUALES

USO	SUPERFICIE [m²]	%
ACTIVIDAD PESQUERA	13.200	18,4
ACTIVIDAD NÁUTICO RECREATIVA	38.600	54,0
ÁREA TÉCNICA	16.400	22,9
AREA DE AUTOCARAVANAS	3.200	4,4
TOTAL	**71.400**	**100**

AGUAS PORTUARIAS. TIPOLOGÍA

TIPO	SUPERFICIE [Ha]	%
AGUAS ABRIGADAS	94.045	74,7
AGUAS NO ABRIGADAS	32.001	25,3
TOTAL	**126.047**	**100**

- **Ocupación del dominio público.**

  Las características principales de las autorizaciones y concesiones que actualmente se encuentran otorgadas en el puerto se detallan en los cuadros adjuntos:

AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
TERRAZA EXTERIOR (locales B01 y B07)	YOLANDA PÉREZ SABORIDO	20/12/2014	30/09/2017
AUTOSERVICIO	YOLANDA PÉREZ SABORIDO	27/12/2017	31/08/2020
SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB NÁUTICO DE CHIPIONA	04/06/2015	30/04/2018
BAR Y TERRAZA	JUAN M. RODRIGUEZ MELLADO	09/02/2017	31/12/2019
SEDE CLUB	CLUB de ACTIVIDADES NÁUTICAS de CHIPIONA	30/06/2015	30/04/2018
ELABORACIÓN Y VENTA PRODUCTOS DERIVADOS PESCA	ESTER SERRANO SÁNCHEZ	02/08/2017	31/05/2020
NAVE T-03 Y T-04 MANIPULACIÓN DE PESCADO	SABEBIEN ANDALUZ S.L.	03/11/2017	31/07/2020
CENTRO ACTIVIDADES NÁUTICAS (T06 y frontal T05)	JOSÉ MORAL DE LA BASTIDA	08/08/2018	07/08/2021
OFICINA ESTUDIO INTEGRAL RESERVA DESEMBOCADURA	AGENCIA de GESTIÓN AGRARIA y PESQUERA de ANDALUCÍA	18/06/2014	01/12/2014
ESCUELA MUNICIPAL DE VELA	AYUNTAMIENTO de CHIPIONA	23/10/2013	31/05/2016
TERRAZA ANEXA A LOCAL A01	FCO.JAVIER RODRIGUEZ GOMEZ	01/09/2011	31/05/2014
LONJA Y FABRICA DE HIELO	A.P.Ps. 18-DELEG CADIZ	31/12/2015	30/10/2018

CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUP [m²]
BAR Locales del B01 al B08	YOLANDA PÉREZ SABORIDO	04/09/2014	03/09/2024	117,49
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	REPSOL C.P. PETROLIFEROS S.A.	25/07/2009	24/07/2019	462,69
BAR-RESTAURANTE	FCO JAVIER RODRÍGUEZ GÓMEZ	30/12/2015	29/12/2023	130,83

CONVENIOS

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
DEPENDENCIAS GUARDIA CIVIL	MINISTERIO del INTERIOR (Secretaría General Est. SGDA)	25/05/2016	24/05/2026

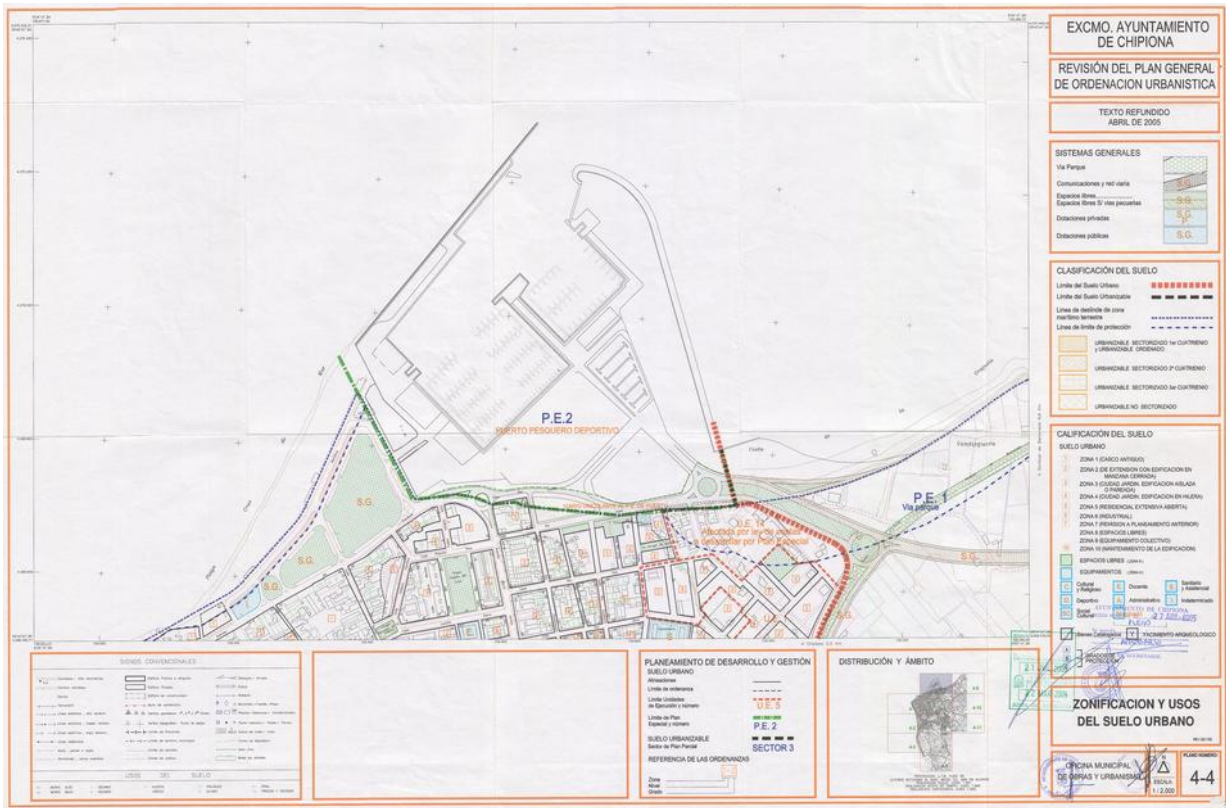
5. Relación con el entorno urbano

El puerto se sitúa en el extremo norte del núcleo urbano de Chipiona, y en contacto directo con la trama urbana, de tal modo que su conexión con la red de carreteras debe materializarse necesariamente a través del sistema general viario urbano.
El frente urbano en contacto con la zona de servicio presenta un desarrollo próximo a los 550 m de longitud respondiendo a pautas muy heterogéneas tanto en su configuración actual como procesos de generación. Así, a poniente el proceso urbano puede considerarse totalmente consolidado, mientras que en la zona oriental el tejido urbano presenta las características de crecimiento marginal donde el proceso edificatorio precede al de urbanización.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento fueron aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Cádiz y publicadas en el BOJA. de 16 de Agosto de 1985. Este documento fue revisado mediante la redacción de un Plan General de Ordenación Urbanística, aprobado definitivamente por la Comisión provincial de Ordenación del territorio y Urbanismo con fecha 22 de marzo de 2004, y publicado en B.O.P. de Cádiz n.º 60, el 15 de marzo de 2005.

La revisión del planeamiento aprobada contemplaba un nuevo acceso viario por levante al núcleo urbano que significa una mejora importante para la conexión del puerto con la red viaria supramunicipal, y que ya ha sido materializado.

En el epígrafe de *ideas básicas para la Revisión*, se incluye un apartado específico para el puerto deportivo y sus accesos donde se señala la que la creación del puerto deportivo "*es de gran trascendencia para el desarrollo urbano de Chipiona",* por lo que parece necesaria la remodelación del área cercana al puerto deportivo impulsando la creación de apartamentos en la zona periférica de éste y zonas de ocio dentro del recinto portuario, de tal forma que éste se configure como un auténtico puerto deportivo. De este modo, se considera "*de gran importancia el cuidado de la la arquitectura, estableciendo una cierta densidad de forma que se constituya en polo de atracción importante, por lo que habrá que desarrollar una ordenanza específica de aplicación en la zona, mediante la creación de una Unidad de Ejecución".* Igualmente, se recoge la importancia de "*previsión de un acceso rodado independiente que estructure toda la zona que está creciendo de forma anárquica hasta la vía del ferrocarril"*, dando además una continuidad periférica a la carretera de Sanlúcar de Barrameda a Rota evitando la introducción del tráfico de paso en el borde del casco.



Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística. Texto refundido Abril 2005.

A tales efectos, el planeamiento general contiene entre sus determinaciones el Plan Especial *P.E 2 Puerto Pesquero Deportivo*, y el Plan Especial *P.E.1 Vía Parque*, así como la unidad de ejecución U.E 14, afectada por la ley de costas y a desarrollar por Plan Especial, correspondiente al contacto entre la trama urbana y el sureste del recinto portuario, según se recoge en el plano de Zonificación y Usos del Suelo Urbano (4.4) del Plan.
En lo que se refiere al Plan Especial P.E 2, según se recoge en la Memoria de adecuación a la LOUA su justificación obedece "*al objeto de cumplir los objetivos del Plan de refuerzo del turismo de servicios frente al residencial y la utilización sostenible del terreno*" planteándose "*la ampliación del puerto de Chipiona que debe ampliar su oferta de atraques y de servicios por su situación geográfica y el modelo de desarrollo que se pretende para la ciudad y su entorno territoria*l". En este orden de cosas entre los objetivos establecidos cabe destacar:

- Relocalizar las actividades pesqueras manteniendo las condiciones funcionales actuales, mejorando sus posibilidades de crecimiento, y facilitando la conexión de usos náuticos y playeros.
- Ampliar la oferta náutica de recreo en cuanto al número de atraques, sus dimensiones y los servicios en tierra a las embarcaciones.
- Formalizar la integración del puerto y la ciudad y la accesibilidad al espacio portuario
- Establecer un modelo de crecimiento para la infraestructura portuaria compatible con la conservación de los recursos costeros.

En cuanto a la necesidad de ampliación de la capacidad náutico-recreativa puesta de manifiesto en su momento por el planeamiento general, cabe señalar que la intervención completada en 2009 ya ha significado un notable incremento de capacidad.

Finalmente, cabe señalar que Chipiona fue declarado municipio turístico por acuerdo del Consejo de Gobierno de 25 de julio de 2006.

6. *Ordenación Territorial*

Mediante Decreto 95/2011, de 19 de abril, se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz, como instrumento de planeamiento supramunicipal en cumplimiento de la ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y de acuerdo con la ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.
El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de Cádiz comprende los términos municipales completos de: Chipiona, Rota, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena, constituyendo objetivos del plan:

- Integrar ordenadamente la Costa noroeste en el sistema urbano de la Bahía de Cádiz y Jerez de la Frontera y mejorar su articulación interna.
- Reforzar y articular el espacio turístico.
- Ordenar territorialmente el complejo productivo de la agricultura y compatibilizarlo con el desarrollo urbano-turístico.
- Poner en valor los espacios marismeños y proteger el litoral.

La Normativa del plan establece las siguientes determinaciones en materia portuaria en su artículo 47 *Usos portuarios*:

1.- La ordenación de los suelos de los puertos náutico-recreativos deberá garantizar (D):
a) la disponibilidad de espacios destinados a áreas técnicas.
b) la adecuada articulación del puerto con la ciudad, mejorando los accesos y efectuando reservas de suelo para la ampliación y dotaciones para espacios libres y para el sistema de transportes.
c) la posibilidad de implantar, con carácter complementario, alojamientos hoteleros y locales destina-dos a actividades de hostelería y comercio relacionados con el mar y las actividades náuticas.
2.- Las instalaciones portuarias deberán prever la capacidad de atraque y suelo suficiente para el desarrollo de las actividades mercantiles que tengan por objeto la prestación de servicios de: transporte público de viajeros; recorridos de interés medioambiental, cultural o deportivo; alquiler de embarcaciones; suministro a embarcaciones, excepto combustible; y reparaciones a flote que no requieran la varada. Asimismo, se preverá la capacidad de atraque para tránsitos. (D)
3.- En la ordenación de usos del puerto náutico recreativo de Rota, se efectuará la remodelación de la estación de transporte público marítimo de viajeros. (D)
4.- Los fondeaderos naturales o artificiales de carácter permanente podrán dotarse de obras de atraque y embarque en el dominio público marítimo terrestre. (D)
5.- La ordenación de fondeaderos y puntos de atraque para embarcaciones atenderá a los siguientes criterios territoriales (D):
a) Sólo se podrán emplazar en el dominio público marítimo terrestre y portuario instalaciones destinadas al amarre de embarcaciones y al embarque y desembarque que sean compatibles con la navegación comercial.
b) Las instalaciones podrán ser pantalanes flotantes, pilotados, u otras que no afecten a la dinámica de las corrientes, al transporte sedimentario o a los fondos marinos y fluviales.
c) En ningún caso se permitirán espigones, diques y cualesquiera otras infraestructuras de abrigo que puedan alterar la incidencia del oleaje o degradar los arenales.
6.- Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota, de acuerdo con la administración competente, incorporarán las medidas que tengan por objeto la mejora de los accesos viarios a los puertos. (D)
7.- El plan general de ordenación urbanística de Sanlúcar de Barrameda establecerá una reserva de suelo en la zona norte colindante con el puerto de Bonanza para su ampliación.

Asimismo, el plan general de ordenación urbana de Chipiona deberá reservar los suelos necesarios para la ampliación de su puerto. (D)
8.- Se recomienda la relocalización del Club Náutico de Sanlúcar de Barrameda en la zona de Las Piletas e integrar las instalaciones de varada en la zona de servicio del puerto de Bonanza. (R)
9.- Se recomienda la realización de un estudio de viabilidad técnica para la instalación de pantalanes con capacidad suficiente para el atraque de embarcaciones de paseo por el río y para dar servicio a embarcaciones menores en el entorno del embarcadero de Trebujena, próximo al desagüe de Magallanes. (R)

7. Protección del Patrimonio Histórico

El puerto de Chipiona se sitúa dentro de la Zona de Servidumbre Arqueológica denominada *Espacio subacuático Arenas Gordas-Desembocadura del Guadalquivir*, de acuerdo con la Orden de 20 de abril de 2009, de la Consejería de Cultura por la que ser resuelve declarar como zonas de servidumbre arqueológica 42 espacios definidos den las aguas continentales e interiores de Andalucía, mar territorial y plataforma continental ribereña al territorio andaluz. En consecuencia, "*cualquier obra o actuación que lleve aparejada remoción de terreno se notificará a la Consejería competente en materia de patrimonio histórica con un mínimo de quince días de antelación"* disponiendo ésta *"la realización de catas o prospecciones arqueológicas, que se regirán por el artículo 59 de la ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía".*

8. Diagnóstico y pautas básicas de ordenación

Como consecuencia de su proceso de conformación, el recinto portuario de Chipiona a pesar de estar en contacto con el frente urbano presenta una débil e incompleta relación con la trama adyacente, constituyendo un espacio de reciente generación, obedeciendo su materialización a la transformación acometida en el año 1992 y resultando determinada por otras intervenciones también recientes como el nuevo acceso a Chipiona por el sur, no completado hasta el año 2010 en su tramo inicial, y que divide en dos el extremo sur del recinto. De este modo, la zona de servicio dispone de superficies terrestres vacantes de gran extensión, en torno a los 26.000 m², que exceden, muy posiblemente, de las necesidades de suelo para el cumplimiento de las funciones portuarias propias de carácter pesquero, náutico-recreativo y área técnica, por lo que cabe plantearse su asignación a usos complementarios de éstos, o a usos compatibles con los portuarios, resultando necesario en este último supuesto su ajuste al planeamiento urbanístico.

Del mismo modo, resulta de importancia señalar la necesidad del tratamiento adecuado de los suelos situados al sur del nudo de acceso al puerto, donde se detectan ocupaciones carentes del preceptivo título de ocupación del dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma, resultando necesaria la formalización de la ordenación de los espacios situados al sur de la ronda de acceso que no responden funcionalmente al puerto, así como la mejora de la accesibilidad peatonal y mediante bicicleta a la ribera de las dársenas, donde se concentran las operaciones propiamente portuarias.

Se considera, por tanto, que la ordenación portuaria a desarrollar por el Plan de Usos contemplará el actual recinto portuario, formalizado mediante el acta complementaria de adscripción de fecha 28 de marzo de 1996, y el informe favorable de la Dirección General de Costas al proyecto de prolongación del dique de mar de fecha 18 de noviembre de 1996. No se plantea por tanto la posible ampliación de la zona de servicio hacia levante, a pesar de que en su momento se obtuvo el pronunciamiento favorable de la Administración General del Estado, mediante el informe favorable de octubre de 2003 al "*Proyecto de Delimitación de la*

Zona de servicio del puerto de Chipiona".

El puerto de Chipiona debe cumplir las funciones pesquera, náutico-recreativa y de área técnica, albergando igualmente un volumen equilibrado y debidamente justificado de actividades complementarias. A tal efecto, se asume básicamente la organización funcional actual, y debe potenciarse fundamentalmente la disponibilidad de espacios para el desarrollo de la ampliación del área técnica actual, para varadero y espacio para estancia en seco y/o invernaje, entendiendo que las necesidades pesqueras y náutico-recreativas están en líneas generales debidamente resueltas, por lo que únicamente cabría contemplar la posibilidad de incremento de la lámina de agua destinada a flota de recreo como una opción a largo plazo, mediante ampliación interior de las dársenas sin modificación del actual contorno exterior de las obras de abrigo.

De acuerdo con el artículo 16.1 y 2 de la ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, cabe considerar que en el puerto de Chipiona además de los usos propios portuarios encuentran justificación los usos complementarios de éstos y los usos no portuarios compatibles, donde puedan desarrollarse actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos, y que se ajusten al planeamiento urbanístico. Atendiendo a la configuración del espacio portuario de Chipiona y sus relaciones con el entorno que resulta necesario potenciar, así como la gran disponibilidad de suelo vacante en posiciones excéntricas de los núcleos de la actividad propia portuaria, la asignación de los usos compatibles y complementarios a aquellas zonas susceptibles de desarrollo debe constituir uno de los ejes estratégicos del plan de usos. En este sentido, como ya se ha señalado anteriormente, resultará necesario el desarrollo urbanístico del sistema general portuario tanto para posibilitar nuevas edificaciones ajenas a las actividades propias portuarias como para la debida formalización de los espacios de borde entre puerto y ciudad aún no resueltos, facilitando la conexión con la trama viaria y la consolidación del esquema urbano, así como la eliminación de las ocupaciones indebidas del dominio público.

9. *Usos en el dominio portuario*

De acuerdo con el artículo 16 de la ley 21/2007, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, los usos admitidos en el dominio portuario de Chipiona serán los siguientes:

Usos terrestres

■ Uso Pesquero

Se corresponde con las actividades propias del sector pesquero profesional extractivo y acuícola que permitan la adecuada realización de todas las tareas que requiere la explotación pesquera posibilitando que los productos de la pesca lleguen hasta los mercados organizados en condiciones eficientes y con el adecuado control sanitario, y que se desarrollan en el extremo noroccidental de la dársena sur.

Por tanto, en la zona pesquera se podrán ubicar las distintas edificaciones destinadas a la función pesquera, incluyendo las de administración y servicios, así como los elementos precisos para el tránsito rodado y el movimiento de pertrechos, aprovisionamiento de la flota (incluyendo en su caso suministro directamente desde camión de combustible), y transporte de productos de la pesca, y las explanadas precisas para el desarrollo de operaciones relacionadas con la actividad pesquera extractiva y acuícola y, específicamente, el tendido de redes. Entre las edificaciones propias de la actividad pesquera cabe señalar la lonja o edificio de comercialización de productos de la pesca, fábrica de hielo, cuartos de armadores, así como edificios que puedan albergar industrias y

actividades de transformación de la pesca y las instalaciones de recogida y tratamiento de los residuos generados por la actividad de la flota pesquera.

Del mismo modo, podrán alojarse edificaciones o instalaciones que complementen la actividad pesquera, constituyendo soporte de actividades de carácter pesquero-turístico, cuando quede debidamente justificada su implantación en el recinto pesquero. Se admitirán de este modo actividades de restauración, venta de efectos navales, y prestación de servicios náuticos cuyas intensidades de uso no interfieran en la operatividad de la flota pesquera.

El recinto donde se desarrollan las actividades de comercialización y transformación de la pesca estará dotado de cerramiento y control de accesos limitándose el tránsito a los vehículos y peatones directamente relacionados con la actividad pesquera extractiva y de transformación, y las operaciones asociadas a éstas. No obstante, podrá permitirse el acceso de personas ajenas a las actividades productivas debidamente autorizadas que participen en acciones divulgativas o de perfil pesquero-turístico facilitándose, en ese caso, los recorridos por muelles, explanadas, centro de comercialización de la pesca y otras zonas del puerto en condiciones compatibles con las exigencias de seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias.

Con el objeto de garantizar la operatividad de la plataforma pesquera deberá quedar libre de ocupación una franja de 6 m de explanada asociada a la línea de atraque destinada a estancia de la flota.

■ **Uso Náutico-recreativo**

Se corresponde con las actividades propias de la flota y tripulaciones recreativas y los servicios y equipamientos por éstas requeridos.

Por tanto, en la zona náutico-recreativa podrán implantarse aquellos elementos destinados a atención al público y administración, servicios de acogida a tripulaciones recreativas, incluyendo aseos, lavandería y aprovisionamientos básicos, venta de efectos navales y comercialización de servicios náuticos, y almacenamiento de pertrechos o pañoles, así como suministro de combustible. Podrán igualmente habilitarse espacios para la atención a personas usuarias de actividades relacionadas con el ocio, esparcimiento, restauración y divulgación cultural y ambiental desarrolladas en el puerto, así como transporte marítimo de pasajeros, pero siempre de modo complementario al uso principal de carácter náutico-recreativo, así como las zonas de estacionamiento de los vehículos directamente relacionados con la función náutico-recreativa.

Atendiendo a la configuración del puerto de Chipiona se han diferenciado zonas a las que se asignan específicamente ciertos usos náutico-recreativos con carácter restrictivo respecto a los usos y actividades globalmente permitidos en los espacios a los que se asigna el uso náutico-recreativo genérico. Estos usos específicos se corresponden con las explanadas, y administración y servicios.

- *Uso Náutico-Recreativo. Administración y Servicios*.

  Los usos permitidos en esta zona son aquellos directamente relacionados con la atención al público y administración de los servicios náutico-recreativos, y de transporte marítimo de pasajeros, así como el almacenamiento de pertrechos y aprovisionamiento de combustible. Las edificaciones a disponer en esta zona podrán por tanto albergar oficinas de atención al público y gestión portuaria, servicios higiénicos, lavandería, pañoles, y elementos destinados al aprovisionamiento básico de tripulaciones recreativas, control de seguridad y gestión de residuos.

  Complementariamente a la prestación de los servicios básicos asociados a la función

náutico-recreativa, las edificaciones a disponer en esta zona podrán igualmente albergar actividades de restauración cuyas intensidades de uso no interfieran en la operatividad de la función náutico-recreativa, permitiéndose igualmente la implantación de terrazas, resueltas mediante elementos de carácter ligero y desmontable que se integren en la ribera portuaria sin interferir en la percepción del paisaje ni obstaculizar los espacios de tránsito y estancia, donde se desarrollen actividades relacionadas con el ocio, esparcimiento, restauración y divulgación cultural.

- *Uso Náutico-Recreativo. Explanadas*.

  Los usos permitidos en esta zona son aquellos directamente relacionados con el tránsito y acceso a las instalaciones náutico-recreativas, así como el estacionamiento de los vehículos directamente relacionados con la función náutico-recreativa, contemplándose como espacios libres de uso común general habilitados igualmente para paseo y estancia, y disposición del carril-bici. Complementariamente a la función náutico-recreativa, se permitirá la implantación en esta zona de terrazas, resueltas mediante elementos de carácter ligero y desmontable que se integren en la ribera portuaria sin interferir en la percepción del paisaje ni obstaculizar los espacios de tránsito y estancia, donde se desarrollen actividades relacionadas con el ocio, esparcimiento, restauración y divulgación cultural.

■ **Uso Auxiliar.**

Se corresponde con las actividades complementarias y auxiliares de la función pesquera y náutico-recreativa, asociadas a la estancia, mantenimiento y reparación de embarcaciones en el área técnica, y las actividades logísticas relacionadas con la flota pesquera y recreativa, así como otras actividades comerciales cuya localización en el recinto portuario encuentra justificación en los servicios que se prestan a las personas usuarias del puerto.

Los usos permitidos en los espacios habilitados como área técnica serán aquellos directamente relacionados con la estancia en seco, reparación, mantenimiento y construcción de embarcaciones, comprendiendo la instalación de los medios necesarios para el izado y botadura de embarcaciones (rampas, rampas armadas, *travel-lift*, grúa, etc.), y la implantación de naves y talleres náuticos, instalaciones para recogida de residuos, y zona de mantenimiento, reparación y carenado de embarcaciones. Del mismo modo, se permite el suministro de combustible, tanto convencional como alternativo, a embarcaciones pesqueras y recreativas, en adecuadas condiciones de seguridad, control, y operatividad.

Atendiendo a la configuración del puerto de Chipiona se han diferenciado zonas a las que se asignan específicamente ciertos usos auxiliares, con carácter restrictivo respecto a los usos y actividades globalmente permitidos en los espacios a los que se asigna el uso auxiliar genérico. Estas funciones específicas se corresponden con las explanadas auxiliares.

- *Uso Auxiliar. Explanadas*.-

  Esta zona se reserva para la estancia en seco, reparación y mantenimiento de embarcaciones de pequeño y mediano porte que emplean, fundamentalmente, la rampa para botadura y puesta en seco, así como los elementos destinados a almacenamiento de pertrechos, pañoles, aulas de formación, y servicios náuticos, así como instalaciones de entidades deportivas de carácter náutico, servicios higiénicos y equipamiento básico para recogida de residuos. Dichos elementos serán de carácter ligero y desmontable, no permitiéndose la construcción de edificaciones ya que esta zona se contempla como reserva para la ampliación de la lámina de agua. La disposición y tipología de los elementos a implantar en este ámbito perseguirá minimizar el impacto visual atendiendo a

su ubicación en las explanadas adosadas al contradique.

En los espacios a que se asigna este uso se admite el estacionamiento de autocaravanas, así como la instalación de puntos de suministro y recarga de combustibles alternativos, y de recarga eléctrica.

■ **Uso Complementario.**

Se corresponde con las actividades complementarias de la función pesquera y náutico-recreativa, incluyendo los usos correspondientes a empresas comerciales y otras entidades cuya localización en el recinto portuario encuentra justificación en las operaciones portuarias o los servicios que se prestan a las personas usuarias del puerto.

Se contempla, de este modo, la implantación de actividades, ya sean de carácter mercantil o las propias de otro tipo de entidades sin ánimo de lucro, relacionadas con el ocio, esparcimiento, y restauración, así como servicios náuticos, así como el estacionamiento de vehículos.

En esta zona pueden igualmente disponerse terrazas donde se llevan a cabo las actividades anteriormente descritas, ya sean de carácter mercantil o las propias de otro tipo de entidades sin ánimo de lucro, relacionadas con el ocio, esparcimiento, y restauración, así como servicios náuticos.

- *Uso Complementario. Explanadas*.-

  Esta zona se reserva para el estacionamiento de vehículos, no permitiéndose la construcción de nuevas edificaciones.

■ **Uso no portuario compatible.**

Se corresponde con los usos compatibles con los portuarios admitidos en el artículo 16.2 de la ley 21/2007, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, identificados con actividades culturales, deportivas, educativas, recreativas y otras actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos, y que deberán ajustarse al planeamiento urbanístico.

Usos en la lámina de agua

■ **Línea de atraque pesquera.-**

El frente operativo de las zonas a las que se asigna el uso pesquero se corresponde con línea de atraque para la flota pesquera profesional destinada a la estancia y aprovisionamiento (incluyendo en su caso combustible) de las embarcaciones pesqueras profesionales y las auxiliares de la actividad acuícola, correspondiente a los muelles de ribera y adosados al dique.

■ **Lámina de agua de uso recreativo**

Se contempla el uso específicamente recreativo de parte de las instalaciones mediante pantalanes para atraque de embarcaciones de recreo en puestos fijos, así como la disposición de línea de atraque de espera.

Con el objeto de garantizar las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, así como alcanzar un aprovechamiento óptimo de la lámina de agua abrigada, el sistema de elementos correspondiente a la configuración final de la dársena recreativa deberá cumplir los siguientes requisitos:

- El recorrido máximo sobre estructuras flotantes quedará limitado a 220 m.
- El ancho mínimo de los pantalanes será de 2 m para estructuras de hasta 100 m de longitud, debiendo los elementos flotantes de longitud superior a los 100 m adoptar un ancho mínimo de 2,5 m. La sección del pantalán será constante en toda su longitud.
- Las pasarelas de acceso a los elementos flotantes de longitud superior a 15 m deberán disponer de un ancho mínimo de 1,5 m.
- La embarcación tipo de tamaño mínimo a alojar en puestos de atraque fijos será de eslora no inferior a 6 m.
- Deberá habilitarse algún punto de embarque accesible a las personas con movilidad reducida.

■ **Línea de atraque para suministro de combustible**

Se dispone en el tramo final del pantalán central, prestando servicio a embarcaciones pesqueras y recreativas.

Utilización del dominio portuario

El dominio público portuario de Chipiona se extiendo sobre una superficie total de 27,8 Ha, correspondiendo cerca de 121.280 m² a superficies terrestres útiles, y el resto a aguas y obras de abrigo, según se recoge en el cuadro adjunto:

DOMINIO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

TIPOLOGÍA	SUPERFICIE [m²]	%
SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES	120.300	43,3
OBRAS de ABRIGO	31.427	11,3
AGUAS ABRIGADAS	94.045	33,8
AGUAS NO ABRIGADAS	32.001	11,6
TOTAL	**277.773**	**100,0**

La asignación pormenorizada de usos terrestres realizada sobre las superficies terrestres útiles portuarias implica la distribución recogida en el cuadro adjunto, incluyéndose, además, cerca de 16.400 m² correspondientes a viario estructurante, precisos para materializar las conexiones entre las distintas áreas funcionales portuarias así como con el sistema viario exterior.

SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES. USOS ASIGNADOS

USO	SUPERFICIE [m²]	%
PESQUERO	13.700	11,4
NÁUTICO-RECREATIVO	18.800	15,6
AUXILIAR	31.200	25,9
COMPLEMENTARIO	28.000	23,2
COMPATIBLE	12.200	10,1
VIARIO ESTRUCTURANTE	16.400	13,6
TOTAL	**120.300**	**100,0**

10. Vigencia y modificación del Plan

Las determinaciones establecidas por el Plan de Usos tendrán vigencia indefinida. Cuando se considere necesario por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se procederá a la revisión o modificación del Plan, de acuerdo con la legislación sectorial vigente.

Cabe considerar modificaciones del Plan que permitan dar respuesta puntual a las necesidades de la explotación portuaria sin que se produzca una alteración significativa de la asignación de usos establecida por el Plan. A tal efecto, tendrán la consideración de alteración no significativa aquellas que supongan una alteración individual o acumulada inferior al 15 por ciento de la superficie asignada a determinado uso. Dichas modificaciones podrán ser sustanciadas sin necesidad de acometer el procedimiento de modificación formal del Plan.