

**PLAN DE USOS DEL PUERTO DE SANCTI-PETRI
(CHICLANA DE LA FRONTERA, CÁDIZ)
BORRADOR PARA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA**



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Junio 2018

EQUIPO REDACTOR

- Rafael BORDONS GANGAS: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
- Fernando COPADO GARCÍA: Arquitecto

Director de los Trabajos: Manuel OLLERO MARÍN: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Junio 2018

ÍNDICE

1. Objeto.....	5
2. Antecedentes.....	5
3. Objetivo del Plan de Usos.....	16
4. Situación actual.....	16
4.1. Localización.....	16
4.2. Actividad Portuaria.....	17
4.3. Diagnóstico.....	20
5. Ordenación Territorial.....	22
6. Planeamiento urbanístico.....	24
7. Pautas de ordenación.....	28
7.1. Esquema funcional propuesto.....	30
8. Intervenciones propuestas.....	31
9. Usos en el dominio portuario.....	35

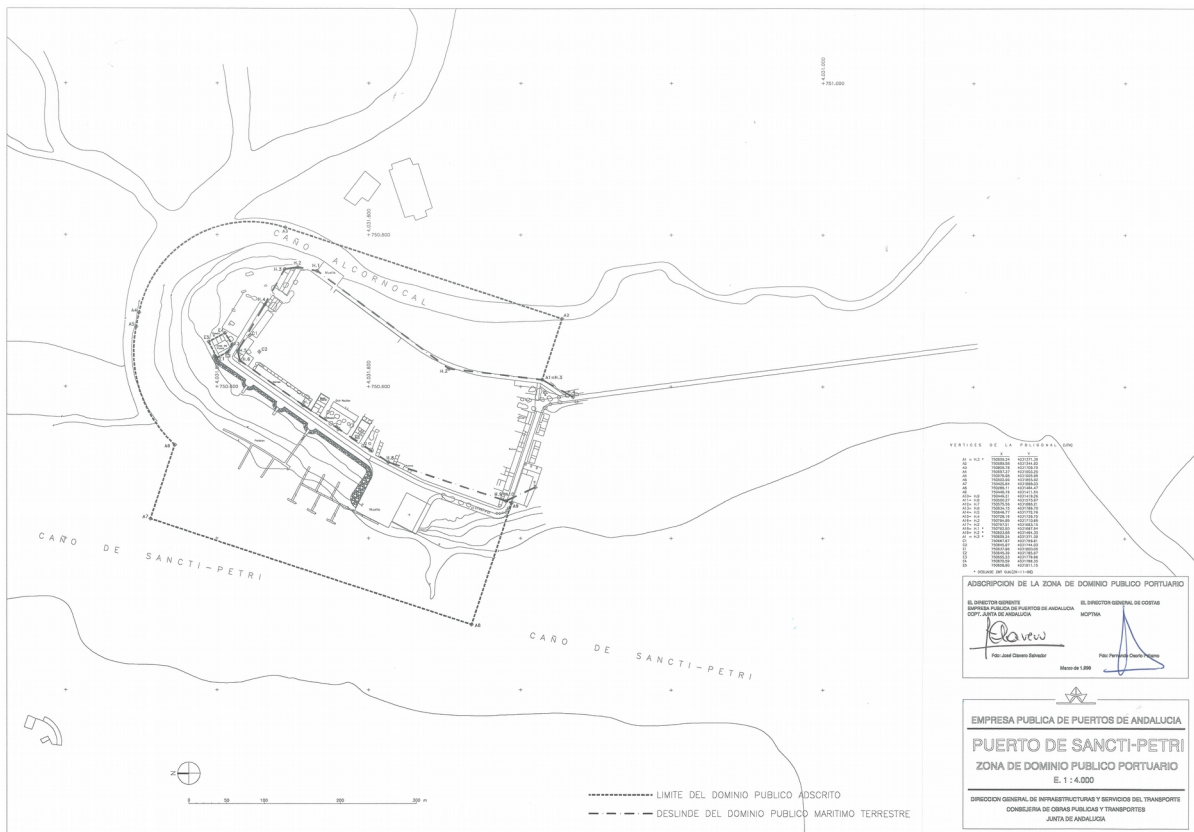
1. Objeto

El objeto del presente documento es iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan de Usos del puerto de Sancti-Petri, de acuerdo con el artículo 38 de la Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

2. Antecedentes

El puerto de Sancti-Petri fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3.137/1983 de 25 de agosto. En los anexos de dicha disposición no se indicaba ningún título a favor de terceros. Con fecha 8 de marzo de 1996 fueron suscritos por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía Acta y Plano de Entrega y Recepción. La actual delimitación del espacio portuario en Sancti-Petri es la definida en dichos documentos.

ACTA de ENTREGA y RECEPCIÓN [Marzo 1996]



● **Configuración del espacio portuario**

Con anterioridad a la transferencia por parte del Estado, cabe señalar como antecedentes en la delimitación de las instalaciones portuarias de Sancti-Petri el acta que suscriben el Jefe de Costas y Puertos del Sur y el Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Cádiz-Málaga en julio de 1969 fijando como zona de servicio, con carácter provisional, la zona marítimo terrestre de la península de Sancti-Petri y el faro de la isla del mismo nombre.

VISTA AÉREA [1956]



En la comunicación que se dirige a la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial en marzo de 1986 se describe la zona de servicio del puerto de Sancti-Petri fijando por tierra los deslindes aprobados por órdenes ministeriales de 1968 y 1977 y sobre la lámina de agua por líneas paralelas a las alineaciones del deslinde y separado una distancia variable entre 10 y 30 metros de aquellas.

En la configuración actual del recinto portuario resulta de relevancia el convenio de cooperación para la gestión del puerto de Sancti-Petri suscrito en agosto de 1992 entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera, mediante el que ambas administraciones acuerdan *“mantener y ampliar el vínculo corresponsabilidad e impulso”* del conjunto del puerto una vez ejecutada la segunda fase del proyecto. A tal fin ambas partes intervinientes definirán de común acuerdo *“la fórmula de gestión del puerto que consideren más idónea”*, valorando la oportunidad, en su caso, de hacer *“participar en dicha gestión al Club Náutico de Sancti-PPetri”*, el cual, con la aquiescencia del Ayuntamiento, ha venido desarrollando anteriormente labores de gestión, tanto respecto de sus propias instalaciones náutico-deportivas, que ocupan actualmente parte de la zona que se verá afectada por la segunda fase del proyecto del puerto, como de las instalaciones de titularidad pública, ejecutadas con motivo de Mundo Vela. La ejecución de la primera fase de las instalaciones náutico deportivas del puerto de Sancti-Petri que se consideraban necesarias para el Mundial de Vela de clases olímpicas, supuso una inversión de 230 millones de pesetas.

Posteriormente, en mayo de 1994 se suscribe convenio entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera *“con objeto culminar la infraestructura del puerto deportivo de Sancti-Petri, ordenación urbanística de la península y ejecución de las vías de acceso y conexión de la misma a la red viaria metropolitana de la Bahía de Cádiz”*. Cabe destacar los siguientes aspectos del convenio:

- En el punto segundo de la exposición de motivos de dicho convenio se reconoce que la COPT ha subvencionado al Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera los estudios previos y el Avance del plan Especial de Reforma Interior (PERI) de Sancti-Petri que tiene por objeto la rehabilitación del poblado, y que se encuentra pendiente de aprobación inicial.
- En el punto cuarto de la exposición de motivos se reconoce los trabajos que se vienen llevando a cabo para que el Ministerio de Defensa transmita al Ayuntamiento la titularidad de los suelos de naturaleza patrimonial en la península y los restos del poblado ubicado en la misma.
- El punto sexto establece que corresponde a la Empresa Pública de Puertos e Andalucía creada por ley 3/91, *“la directa participación en los procesos de ejecución y gestión de las instalaciones náutico deportivas de Sancti-Petri”*.
- El convenio contempla tres intervenciones:
 - Ejecución de las infraestructuras náutico deportivas definidas como 2ª fase,
 - Ejecución del vial perimetral con arreglo a las determinaciones de trazado y diseño que se recogen en el PERI,
 - Reparación del muelle pesquero en el caño del Alcornocal.

Estableciéndose que la contratación de dichas actuaciones deberá estar precedida de *“la aprobación definitiva del PERI, de la iniciación de los procedimientos de otorgamiento de concesiones en el poblado y que se haya ajustado la situación del Club Náutico tanto formal como funcionalmente a las previsiones de actuación de las administraciones públicas en la península de Sancti-Petri”*.

Entre los años 1994 y 1996 se invirtieron más de 550 millones de pesetas en el puerto de Sancti-Petri.

VISTA AÉREA [1984]



ORTOIMAGEN [2016]



Por otra parte, en diciembre de 1997 se realiza el acta del deslinde de la zona de dominio público marítimo terrestre de la península de Sancti-Petri que reconoce la delimitación del espacio portuario recogida en el acta de marzo de 1996, y se suscribe con la disconformidad del Ayuntamiento, el Club Marítimo Deportivo de Sancti-Petri y la Asociación de Pescadores de Caño Chanarro. En marzo de 2002 se dicta la orden ministerial aprobatoria del deslinde DL-103-CA quedando establecida la naturaleza de dominio público marítimo terrestre de la península de Sancti-Petri y la carretera de acceso.

Desde que en el año 2002 se aprobó el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, la Agencia ha solicitado formalmente a la Administración General del Estado en distintas ocasiones (la última en octubre de 2007) la ampliación de la zona de servicio portuario incorporando el poblado almadrabero.

● **Ordenación del recinto portuario**

No se dispone de un documento de ordenación funcional del espacio portuario, habiéndose realizado distintos intentos de ordenación, en todos casos proponiendo la incorporación al espacio portuario de dominio público colindante sobre el que se extendía el poblado almadrabero, con el objeto de completar los espacios destinados a servicios a la flota recreativa y propiciar una ordenación integral de la península de Sancti-Petri que constituye un enclave singular.

En este sentido, cabe señalar que en octubre de 2007 la Empresa Pública de Puertos de Andalucía remitió a la Dirección General de Costas el "*Proyecto de delimitación de la zona de servicio del puerto de Sancti-Petri*", solicitando la adscripción adicional de bienes del dominio público marítimo-terrestre, quedando en suspenso la emisión de informe por necesidad de subsanación de las siguientes carencias: incidencia del aumento de la navegación en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz y las instalaciones ligadas a la Defensa Nacional, incoherencias entre planos y texto en la delimitación de la zona de servicio, y justificación de usos, al entenderse exceso de aparcamiento y actividades complementarias.

En consecuencia, se consideró oportuno abordar la elaboración de un Plan de Usos, sometido al procedimiento de evaluación ambiental estratégico, justificando la necesidad de ampliación del dominio para propiciar el desarrollo náutico-recreativo y su compatibilidad con las necesidades de preservación de los valores naturales del ámbito.

En la documentación objeto de evaluación ambiental se incorporaban las distintas alternativas de desarrollo portuario analizadas en el ámbito de Sancti-Petri, incluyendo las opciones de implantación de nueva infraestructura en el Canal del Molino.

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA. ESTUDIO de ALTERNATIVAS



En julio de 2008 se remitió al órgano ambiental documento de Avance del Plan, siendo fijado mediante Documento de Referencia en octubre de 2008 por dicho órgano el alcance del procedimiento de evaluación ambiental, en base al cual la Agencia elaboró Versión Preliminar del Plan de Usos (julio 2009) e Informe de Sostenibilidad Ambiental (septiembre 2009). La propuesta de Plan de Usos fue objeto de distintas reuniones técnicas con el ayuntamiento de Chiclana de la Frontera, remitiendo la Agencia en noviembre de 2009 una propuesta final de

ordenación consecuencia del debate mantenido que pudiera ser objeto de tramitación a los efectos sectoriales y ambientales. Pero al no obtener pronunciamiento del ayuntamiento sobre la documentación remitida, finalmente se paralizó el procedimiento de tramitación del Plan de Usos.

La ordenación planteada implicaba la incorporación al dominio portuario de la totalidad de la península, y la ampliación de las aguas adscritas a la zona de servicio con el objeto de regularizar la estancia de embarcaciones de recreo en campos de fondeo. De este modo, partiendo del reconocimiento de la situación actual, así como de las grandes potencialidades del recinto de Sancti-Petri, se daba respuesta a las demandas tanto estrictamente portuarias como de puesta en valor y apertura a los usos comunes generales del ámbito.

Los ejes estratégicos básicos que orientaban la ordenación portuaria eran los siguientes:

- Relevancia de la actividad portuaria y la navegación en el contexto de un espacio de gran singularidad como el caño de Sancti-Petri.
- La dimensión territorial de los espacios portuarios, atendiendo a su gran potencialidad de desarrollo como equipamiento singular de gran capacidad cualificadora.
- Búsqueda del necesario equilibrio entre la actividad portuaria y la protección de los importantes valores ambientales del entorno.

La ordenación de usos desarrollada posibilitaba la disposición de más de 400 puestos de atraque, y cerca de un centenar de fondeos en adecuadas condiciones de compatibilidad ambiental y operatividad portuaria, así como el destino de cerca de 20.000 m² a áreas técnicas y varaderos, permitiendo el cumplimiento de los objetivos de mejora de la infraestructura y equipamiento portuario para el desarrollo de la actividad pesquera y náutico-recreativa, ampliación de la zona técnica y varadero para dar servicio a la flota profesional y recreativa y regeneración del entorno social y urbano, con recuperación de edificios y espacios, dotación de aparcamientos y servicios para la actividad portuaria y los nuevos equipamientos previstos, convirtiendo la península de Sancti-Petri en un nuevo centro de actividad económica en el ámbito municipal, mediante una adecuada articulación de las relaciones de los espacios portuarios con su entorno inmediato, de acuerdo con las determinaciones de orden territorial y urbanístico.

Entre las intervenciones precisas para alcanzar la ordenación propuesta cabe destacar las siguientes:

- Consolidación funcional de los espacios destinados a las actividades propias del sector pesquero.
- Implantación de una nueva zona de atraque para la flota recreativa en la zona norte y sureste del puerto.
- Desarrollo de actividades complementarias.
- Solución del acceso terrestre y el contacto con el borde urbano.

Por otra parte, mediante Orden Ministerial 14/04/2011 es otorgada por la Administración General del Estado concesión al Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera, en base a una disposición transitoria de la ley 22/1988, de Costas, para implantación de los usos existentes en el momento de la entrada en vigor de la citada ley.

El Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera promovió en abril de 2012 concurso de proyectos o ideas para elaboración de un Plan de Usos de la Península de Sancti-Petri. La Agencia, al tener conocimiento de dicha convocatoria, mediante comunicación de 6 de junio de 2012, advierte que los espacios portuarios de Sancti-Petri constituyen dominio público titularidad de la Comunidad Autónoma por lo que su ordenación debe materializarse a través del

correspondiente Plan de Usos a elaborar por la Agencia. No obstante, se ofrece a acometer una ordenación integrada de todo el ámbito de la península compatibilizando las necesidades de re-equipamiento de la corona exterior portuaria con el desarrollo de actividades complementarias de perfil terciario en los suelos interiores, por lo que propone retomar las discusiones técnicas interrumpidas en el año 2009.

Aunque el junio de 2015 el ayuntamiento de Chiclana solicitó a la Administración General del Estado la desafectación de los terrenos que conforman el poblado de Sancti-Petri y la revisión del deslinde apelando a la disposición adicional tercera de la ley 2/2013, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la ley de costas, dicha solicitud fue denegada, por lo que se mantuvo la clasificación del suelo del poblado a efectos urbanísticos como suelo no urbanizable de especial protección, sujeto a las limitaciones establecidas por la legislación de costas.

Finalmente, con fecha 30 de noviembre de 2017, la Agencia recibe comunicación del ayuntamiento de Chiclana de la Frontera indicando que se ha iniciado el procedimiento para la aprobación del Plan Especial ENC-08 Poblado de Sancti-Petri-Istmo de Sancti-Petri, de iniciativa municipal, remitiendo la documentación técnica correspondiente al objeto de aunar criterios en la ordenación del ámbito.

3. **Objetivo del Plan de Usos**

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 Sancti-Petri se incorpora al sistema portuario autonómico en virtud de las transferencias del año 1983, formalizándose la delimitación de la zona de servicio mediante acta de 8 de marzo de 1996. La Aprobación del deslinde DL-103-CA en marzo de 2002, estableciendo la naturaleza de dominio público marítimo terrestre de la península de Sancti-Petri, no afecta directamente a la delimitación del dominio portuario.

- **Asignación de usos**

El plan asigna usos a cada una de las áreas que conforman el puerto de Sancti-Petri, atendiendo a una propuesta de ordenación integral de la totalidad del ámbito de la Península de Sancti-Petri, que deberá acometerse en coordinación con el planeamiento urbanístico de los suelos del interior de la península.

- **Justificación de usos**

El puerto de Sancti-Petri debe ser soporte de funciones portuarias de carácter pesquero y náutico-deportivo, acogiendo igualmente usos auxiliares de éstos, que igualmente podrán desarrollarse en los espacios adyacentes exteriores a la zona de servicio portuario atendiendo a las pautas de ordenación de carácter global que deben regir la ordenación de la totalidad de la península, y de acuerdo con las posibles limitaciones establecidas por la legislación de costas para los espacios no adscritos a la función portuaria.

4. **Situación actual**

4.1. **Localización**

El denominado Complejo de Sancti-Petri de Chiclana está constituido por tres unidades geográficas: La península de Sancti-Petri, la isla de Sancti-Petri y la Punta del Boquerón.

La península de Sancti-Petri es la lengua de tierra que forma una de las orillas del Caño de Sancti-Petri sobre la que se asentaron las instalaciones del antiguo Consorcio Nacional Almadrabeto. Esta unidad constituye el objeto principal de las actuaciones que se proponen en el presente documento de ordenación.

La isla de Sancti-Petri es un arrecife natural situado a poniente de la península que guarda los restos arqueológicos del *fanum* de Hércules que constituyó uno de los límites geográficos del mundo helénico.

El Cabo del Boquerón constituye la orilla norte de la desembocadura del Caño hacia la mar abierta. Es una zona incluida en el Parque natural de las Marismas de la Bahía de Cádiz y afectada por el uso militar del Ministerio de Defensa.

El acceso a la península de Sancti-Petri se realiza a través de la CA-2134, carretera de Sancti-Petri, prolongación de la CA-9001 denominada carretera de la Barrosa desde la salida del núcleo urbano.



4.2. Actividad Portuaria

■ Localización (extremo sur pantalán de espera).-

- 36° 23' 41,40 '' N
- 6° 12' 33,710'' O

■ Condiciones operativas.-

- Calado en bocana: dársena recreativa: 2,2 m
- Calado en muelle: 2,5 m

■ Superficie de la zona de servicio (Plan de Usos vigente).-

- | | |
|--------------------------------------|------------------------|
| • Agua e infraestructuras interiores | 25.324 m ² |
| • Suelo | 2.150 m ² |
| • Total | 147.474 m ² |

■ Equipamiento y servicios.-

- Línea de atraque pesquera: 55 m
- Tendedero de redes
- Línea de atraque transporte pasajeros y espera. 35 m
- Puestos de atraque recreativos: 307 Ud
- Edificio de Administración y servicios de acogida.
- Locales desmontables para servicios a la náutica de recreo.
- Rampas de varada: 2
- Carretilla: 2,5 Tn

ESQUEMA USOS ACTUALES en el DOMINIO PORTUARIO



<ul style="list-style-type: none"> PESQUERO NÁUTICO-DEPORTIVO VARADERO VIARIO Y APARCAMIENTO 	<ul style="list-style-type: none"> PESQUERO (Fuera de la zona de servicio) NÁUTICO-DEPORTIVO (Fuera de la zona de servicio) COMPLEMENTARIO (Fuera de la zona de servicio) VARADERO (Fuera de la zona de servicio)
--	---

● Actividad náutico-recreativa

En la zona de poniente se localizan las instalaciones náutico-recreativas. En el extremo norte, el Club Náutico Sancti-Petri gestiona un peine de cuatro pantalanes con capacidad para 220 embarcaciones de esloras comprendidas entre 6 y 12 m, mientras que la Agencia

gestiona directamente un peine de seis pantalanos que albergan 87 puestos de atraque para embarcaciones de esloras comprendidas entre 6 y 12 m, y se dispone a partir del extremo norte del muelle.

La oferta se completa con los puestos de fondeo gestionado por la Asociación de Pescadores de Caño Chanarro que permiten la estancia del orden de un centenar de embarcaciones de pequeño porte.

Del mismo modo, cabe señalar que en aguas exteriores al dominio portuario se detecta un gran número de fondeos, que se extienden, fundamentalmente hacia el norte del Caño de Sancti-Petri, pero también por los demás brazos del sistema marítimo-fluvial.

● **Actividad Pesquera**

La flota pesquera que utiliza habitualmente el puerto de Sancti-Petri es de carácter totalmente artesanal, y se ha venido cifrando en torno a doce embarcaciones dedicadas a artes menores con esloras comprendidas entre 8 y 10 m, que realizan la descarga entre los puertos de Conil y Sancti-Petri, trasladando en este último caso la pesca hasta los puertos de Conil y del Puerto de Santa María para su adecuada comercialización.

Desde mayo de 2016, como consecuencia de la entrada en vigor de las determinaciones del R.D 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros, en Sancti-Petri no está permitida la descarga de pesca fresca, habiendo dejado de emitirse los documentos que habilitaban el desembarco de productos de la pesca para su traslado a lonja. De este modo, algunos barcos han optado por trasladarse a los puertos de Conil o Rota, y el resto permanecen inactivos u operan en Conil algunos días para después regresar a Sancti-Petri que tiene en la actualidad carácter de puerto de refugio.

En el periodo 2013-2015 el volumen medio anual de pesca fresca desembarcada se situó próximo a los 87.000 Kg con un importe medio superior a los 300.0000 €, lo que implica un valor unitario medio de 3,85€/kg.

ACTIVIDAD PESQUERA. 2013-2016

AÑO	CRUSTÁCEOS			MOLUSCOS			PECES			TOTAL		
	kg	€	€/Kg	kg	€	€/Kg	kg	€	€/Kg	kg	€	€/Kg
2013	114	200,85	1,762	155.328	468.260,26	3,015	11.010	56.147,36	5,100	166.452	524.608,47	3,152
2014	120	990,71	8,256	23.677	116.863,64	4,936	18.816	104.614,07	5,560	42.613	222.468,42	5,221
2015	114	838,80	7,358	28.301	142.508,25	5,035	22.066	109.685,69	4,971	50.481	253.032,74	5,012
2016 [*]	120	1.418,31	11,819	1.746	9.001,13	5,155	15.144	88.416,08	5,838	17.010	98.835,52	5,810

Datos. Agencia Pública de Puertos de Andalucía. [*] hasta mayo

Las especies tradicionalmente desembarcadas en Sancti-Petri han sido la urta, dorada, salmonete, pargo y sargo, así como moluscos como el choco .

● **Área técnica e industrias auxiliares**

Las operaciones de puesta en seco y botadura de embarcaciones a través de las dos rampas disponible en el espacio portuario alcanzan una gran intensidad, y durante los meses de mayor demanda dichas infraestructuras se encuentran próximas a la saturación por la gran cantidad de usuarios de embarcaciones ligeras. Además, el tráfico rodado en el viario de cintura de la península dificulta la relación de las rampas con las explanadas y zonas de varada, resultando determinante el hecho de que muchas de éstas se encuentran fuera del dominio público portuario, desarrollándose las actividades de reparación, mantenimiento y

estancia en seco en suelos del interior del poblado ajenos a la administración portuaria.

● **Otras actividades turísticas y recreativas**

Atendiendo al atractivo de Santi-Petri y su entorno natural, las actividades turísticas de carácter náutico son de gran importancia en Sancti-Petri, y vienen experimentando un notable incremento en los últimos años. De este modo, en el año 2017 el número de usuarios de los servicios de turismo náutico superó los 27.00. El año anterior, las malas condiciones operativas por temporales de levante de larga duración únicamente habían permitido la participación de cerca de 17.000 personas en dichas actividades.

Los servicios de carácter náutico-turístico se corresponden con traslado y transporte de personas en rutas turísticas, y alquiler de embarcaciones con y sin tripulación.

Durante el año 2017 estuvieron autorizadas para la prestación de estos servicios nueve empresas que pusieron a disposición de los usuarios del puerto diecisiete embarcaciones de muy variadas condiciones operativas.

● **Ocupación del dominio público portuario**

Las características principales de las autorizaciones que actualmente se encuentran otorgadas en el puerto se detallan en el cuadro adjunto:

AUTORIZACIONES

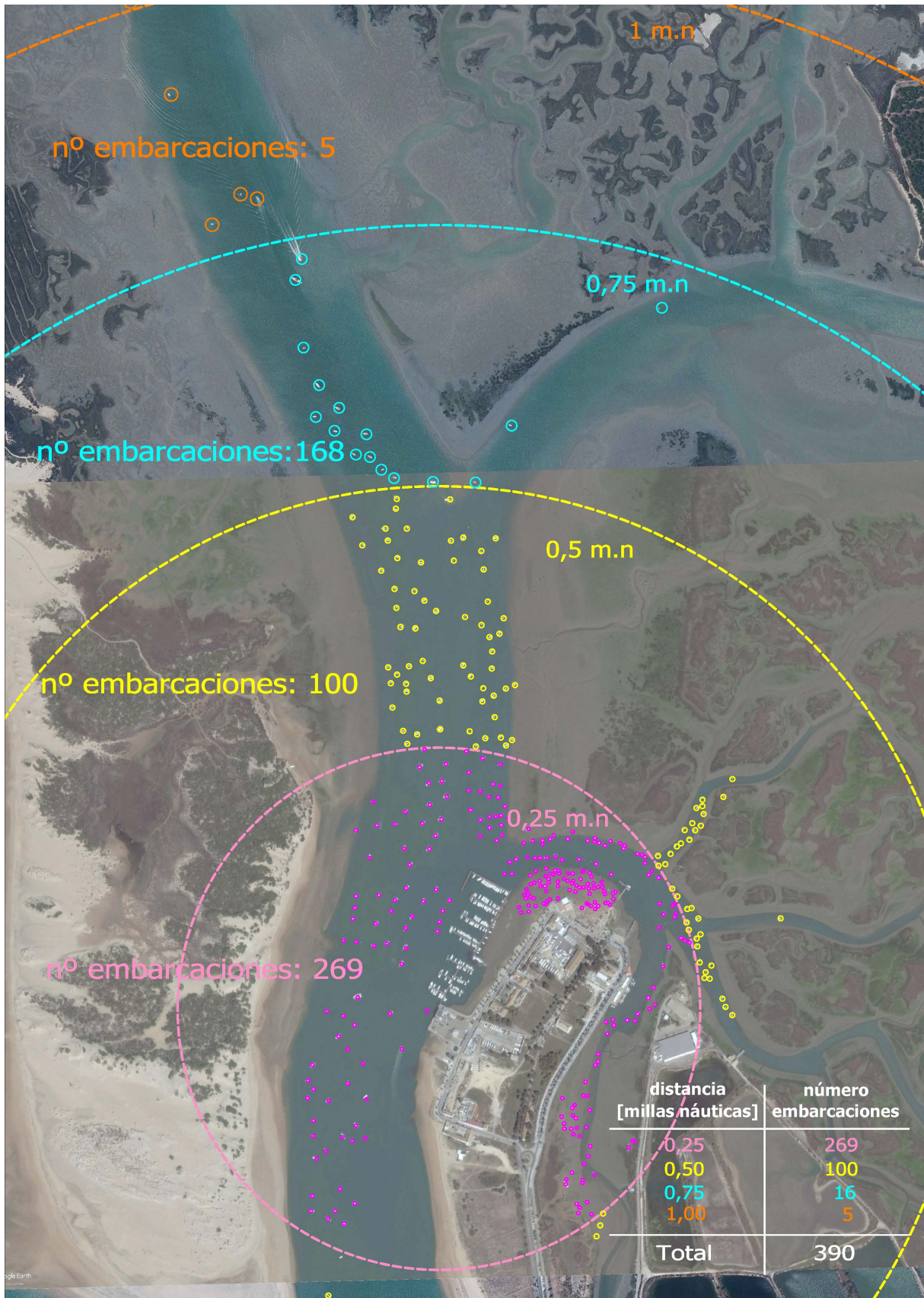
CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
ADMON,Y GEST.PANTALAN	CLUB NÁUTICO SANCTI-PETRI	10/02/2016	31/12/2018
OFICINA Y ALMACÉN ACTV. DEPORTIVAS	MARIA ZAIDA DIAZ HERRERO	18/01/2016	31/10/2018
BAR-CHIRINGUITO	ROSA COLON PEREZ	10/10/2015	30/06/2018
ACTIVIDADES NÁUTICAS	NOVOJECT VELA, S.L.	31/08/2015	30/04/2018
DEPOSITO, ALQUILER Y VENTA DE PIRAGÜAS	EDUARDO QUIJANO SÁNCHEZ	28/05/2015	31/01/2018
INST.ADMON,Y GEST.FONDEOS Y PANTALAN-DE-ESPERA	ASOCIACIÓN DE PESCADORES CAÑO DE CHANARRO	11/05/2015	31/01/2018

4.3. Diagnóstico

Los espacios terrestres útiles del puerto de Sancti-Petri se extienden sobre una superficie ligeramente superior a las dos hectáreas que se corresponde con la corona exterior de la península de Sancti-Petri y cuya delimitación resulta prácticamente coincidente con las fachadas de los edificios en ruinas del Consorcio Nacional Almadrabeto. El ancho medio de la banda portuaria es del orden de los 20 m.

Tanto las aguas situadas dentro de la zona de servicio portuario como las adyacentes son utilizadas intensamente como fondeadero por la flota de recreo. De este modo, sobre la imagen de marzo de 2016 se contabilizan cerca de 400 embarcaciones fondeadas y varadas en un radio de una milla náutica desde el pantalán de espera del puerto de Sancti-Petri, según se recoge en la siguiente figura.

EMBARCACIONES FONDEADAS y VARADAS. Marzo 2016



Del mismo modo, como actividades emergentes aparecen:

- La utilización como punto de embarque y desembarque para realizar recorridos turísticos por la amplia marisma que se sitúa en las orillas del caño y sobre la que se extienden la calificación medioambiental de parque natural, así como la potenciación de las visitas al islote de Sancti-Petri que se viene desarrollando en los últimos años.
- El botado y varado de embarcaciones de vela ligera, así como la práctica creciente del piragüismo y otras actividades náutico-recreativas y deportivas que no precisan de infraestructura portuaria para su desarrollo.
- La proliferación de puntos de alquiler de motos de agua y otros artefactos rápidos.

Además el espacio portuario soporta una fuerte afluencia de personas y vehículos que deben desenvolver su actividad en la estrecha franja de suelo disponible. Esta alta demanda, sobre todo en la temporada alta, deriva principalmente del descubrimiento de Sancti-petri como enclave litoral de potentes atractivos naturales e históricos.

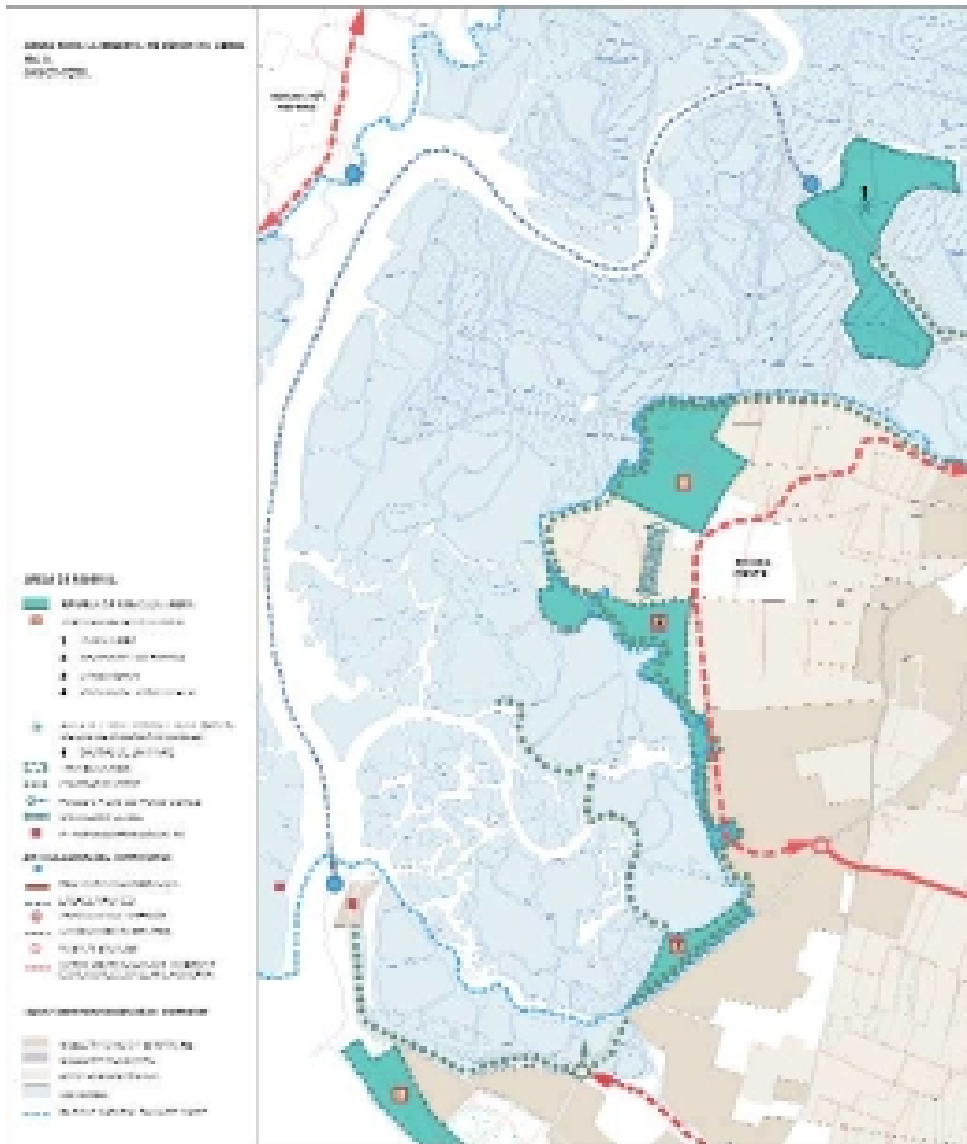
5. Ordenación Territorial

Mediante Decreto 241/2011, de 12 de julio, se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera. El Plan, que se encuentra en redacción tiene su antecedente y punto de partida en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, aprobado por Decreto 262/2004, de 27 de julio, y que establecía un modelo territorial para incardinar el sistema urbano de la Bahía en el sistema regional además de generar actuaciones y estrategias para fortalecer el sistema urbano y las relaciones internas entre los municipios comprendidos en su ámbito territorial. Parte de las actuaciones y estrategias previstas en ese modelo han sido ejecutadas o se están poniendo en marcha mediante nuevos proyectos y los recientes planeamientos municipales

El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera comprenderá los términos municipales completos y contiguos de: Cádiz, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando.

Por lo que respecta al Plan aprobado en 2004, en cuanto a antecedente en la planificación subregional cabe señalar algunos aspectos de incidencia en la ordenación del ámbito de Sancti-Petri.

De este modo, en el apartado en el que se hace referencia al transporte marítimo se recoge la oferta de navegación recreativa así como el transporte marítimo, indicando que *“el servicio de transporte marítimo a las ciudades de Puerto Real, San Fernando y Chiclana dependerá de alternativas capaces de resolver los problemas de calado y ataque de las embarcaciones”, así como que “ligadas a las instalaciones portuarias de Sancti-Petri y Gallineras se posibilitará una oferta de navegación recreativa por el caño de Sancti-Petri y caños principales compatible con las determinaciones del Plan de Ordenación de Recursos Naturales y del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural.”*



Esquema de enlaces náuticos propuestos

Los objetivos para las instalaciones náutico-deportivas se recogen en el capítulo Tercero *De las instalaciones portuarias de la Bahía de Cádiz* de la normativa del Plan, que establece en su artículo 47 las siguientes determinaciones:

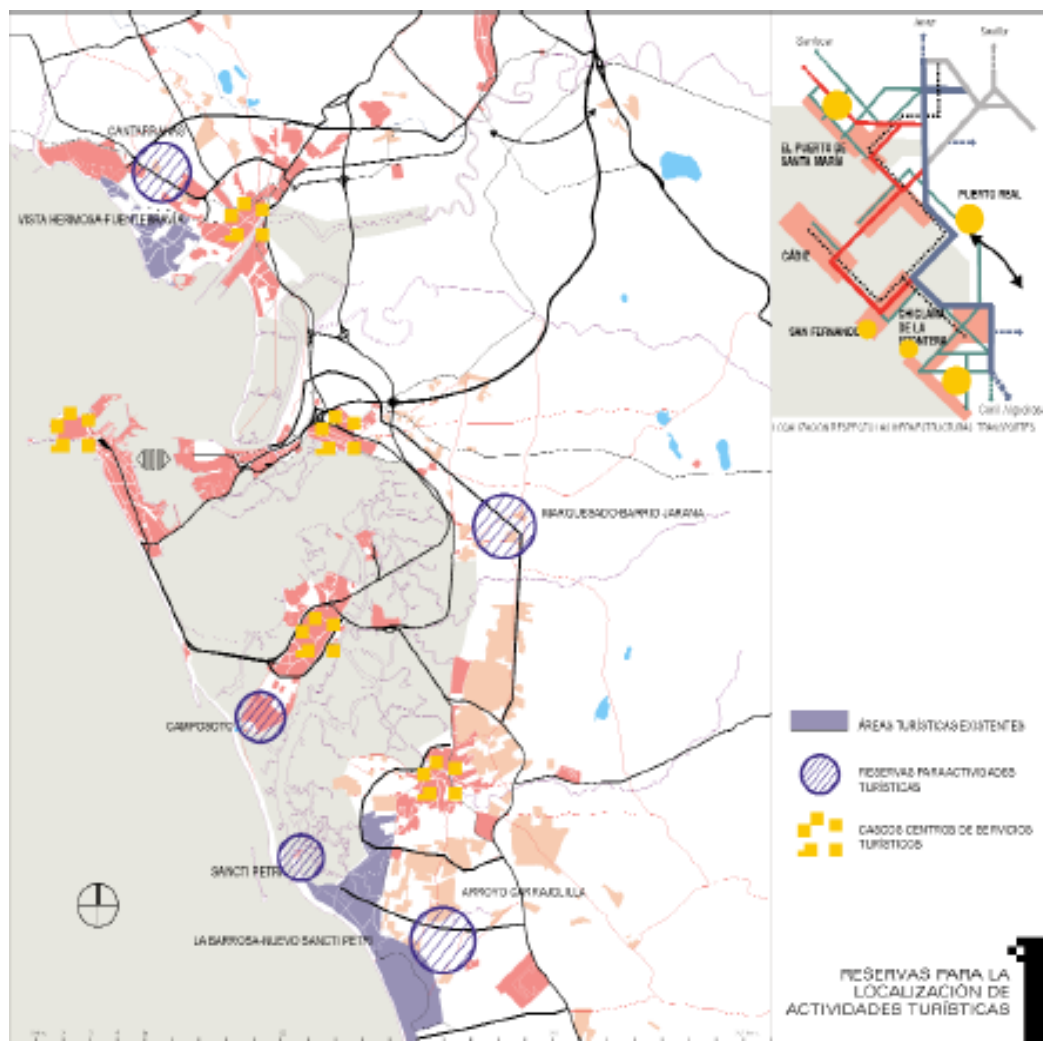
Objetivos generales para las instalaciones náutico deportivas de la Bahía (D y R).

1. Las Administraciones Públicas adoptarán las medidas necesarias para garantizar la funcionalidad marítima y terrestre de las instalaciones náuticas de recreo en la Bahía y garantizarán la accesibilidad a las instalaciones. Para ello se preverán el viario rodado, con las dimensiones que precisen las áreas técnicas, los aparcamientos, el viario peatonal y los carriles bici.
2. Las instalaciones náuticas de recreo se impulsarán como centros de servicios para la flota y sus usuarios, en los que se implantarán las actividades de carácter complementario acordes con las expectativas de uso.
3. Se recomienda la realización de un estudio sobre la viabilidad de la navegación por la red de caños de la marisma.

Por su parte, en la ficha correspondiente a la zona de Sancti-Petri, se establece lo siguiente:

Las actuaciones promovidas estarán orientadas a desarrollar tres ámbitos patrimoniales especializados en la zona:

1. El núcleo urbano del antiguo poblado de pescadores, con posibilidad de convertirse en catalizador de la actividad en la zona, sirviendo de soporte a actividades lúdicas, recreativas y culturales, públicas o privadas.



Localización reservas turísticas

6. **Planeamiento urbanístico**

Mediante Orden de 28 de noviembre de 2016 de la Consejería de medio Ambiente y Ordenación del Territorio se resuelve la aprobación definitiva, de manera parcial, de la revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Chiclana de la Frontera (Cádiz), a reserva de la simple subsanación de las deficiencias señaladas en los informes del Servicio de Planeamiento Urbanístico y de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cádiz. Con fecha 20 de diciembre de 2016 se produce la aprobación del Documento de Subsanación.

El planeamiento urbanístico vigente recoge el dominio público portuario de Sancti-Petri como sistema general excluido de la clasificación del suelo, mientras que el resto de la península se corresponde con suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica vinculada a los bienes demaniales naturales (dominio público marítimo-terrestre).

Cabe señalar que el Catálogo Exterior de Inmuebles de Interés Arquitectónico y Etnológico del Catálogo General de Bienes protegidos establece un nivel de protección ambiental C para el conjunto denominado “ENC-08 Poblado de Sancti-Petri. Istmo de Sancti-Petri”, remitiendo el alcance de la protección y las intervenciones admisibles a la formulación y aprobación de un plan Especial que deberá ser informado favorablemente por la Consejería competente en materia de patrimonio histórico.

Con fecha 30 de noviembre de 2017, la Agencia recibe comunicación del ayuntamiento de Chiclana de la Frontera indicando que se ha iniciado el procedimiento para la aprobación del Plan Especial ENC-08 Poblado de Sancti-Petri-Istmo de Sancti-Petri, de iniciativa municipal, remitiendo la documentación técnica correspondiente al objeto de aunar criterios en la ordenación del ámbito.

Este documento plantea una ordenación integral de la península de Sancti-Petri, incorporando propuestas para el dominio portuario referentes a la movilidad y la distribución de usos que afectan a la actividad portuaria.



Esquemas de circulaciones y espacios libres del Plan Especial

En lo que se refiere a la movilidad, mantiene el viario de cintura de la península, aunque con uso restringido, proponiendo un cambio de sección que incorpore el carril bici y elimine el aparcamiento mediante la creación de un intercambiador (situado en el dominio público marítimo-terrestre, pero exterior fuera de la concesión administrativa otorgada al ayuntamiento por la Administración General del Estado) así como un aparcamiento alternativo.



Esquema de recorridos, espacios libres y edificaciones a mantener

El Plan Especial también propone una serie de sendas peatonales y espacios verdes cuya conexión se establece a través de las trazas preexistentes y manteniendo una serie de edificaciones.

Respecto a los usos y actividades puramente portuarios situados en el dominio portuario y fuera por tanto del ámbito de ordenación del Plan Especial, se plantea la prolongación del muelle pesquero y una reserva de suelo para usos pesquero y la rehabilitación de los edificios contiguos. Del mismo modo, se propone la relocalización de las instalaciones del Caño Chanarro y la marina seca del caño Alcornocal en la zona sudoeste perdiendo, por tanto, su utilidad la rampa de varada existente en el extremo noreste de la península.

Finalmente, para uso común general se propone una zona de pasarelas y pantalanes en torno a una torre mirador localizada en el caño del Alcornocal, que pasaría a constituir un punto de operación de embarcaciones turísticas.



7. Pautas de ordenación

La ordenación del dominio portuario de Sancti-Petri debe necesariamente atender a las singulares condiciones naturales, históricas y socioculturales que concurren sobre la península de Sancti-Petri no resultando posible la consideración aislada del hecho portuario para el planteamiento de sus pautas de ordenación funcional.

En consecuencia, adicionalmente a los condicionantes de carácter medioambiental derivados del privilegiado emplazamiento del puerto, debe responderse a la necesidad de alcanzar, finalmente, una ordenación integral de toda la península superando los distintos intentos infructuosos acometidos en las últimas décadas. De este modo, la ordenación portuaria ahora propuesta se ha realizado coordinadamente con la propuesta de Plan Especial del poblado de Sancti-Petri-Istmo de Sancti-Petri planteada desde el ayuntamiento de Chiclana de la Frontera, desde el convencimiento de que únicamente una acción concertada de ambas administraciones permitirá el adecuado desarrollo del ámbito a través del cual pueda darse respuesta a las necesidades portuarias.

Las directrices básicas que deben guiar la ordenación del dominio portuario son las siguientes:

- Reconocimiento de la necesidad de ordenación integral de la península de Sancti-Petri.
- Compatibilización de las necesidades portuarias con la recuperación de las trazas básicas del antiguo poblado almadrabero que confieren a la península su singularidad y carácter.
- Mejora de las infraestructuras y equipamientos portuarios, con especial atención a las áreas técnicas y equipamientos para flota ligera y embarcaciones recreativas.
- Ampliación de la línea de atraque destinada a embarcaciones turísticas y de transporte de pasajeros que constituyen una de las actividades con mayor demanda en la actualidad y notable potencialidad en el contexto de reordenación integral de la península de Sancti-Petri.
- Reordenación del tráfico rodado motorizado, liberando el viario de cintura de la península del tráfico privado, conformando amplios espacios libres en la corona exterior en contacto directo con el agua.
- Posible transferencia de los usos de carácter portuario que demandan una utilización intensiva de suelo hacia la almendra central de la península que constituye dominio público marítimo-terrestre con gran disponibilidad de suelo, de acuerdo con las posibles limitaciones establecidas por la legislación de costas.

Atendiendo a dichas pautas, el dominio portuario actual constituye soporte suficiente para el adecuado desarrollo de la función portuaria, no resultando necesaria la ampliación de la delimitación del dominio portuario incorporando zonas adicionales del dominio público marítimo-terrestre, ya que la ordenación integral del ámbito propuesta posibilita destinar la corona exterior a las infraestructuras portuarias que necesariamente deben encontrar encaje en la fachada marítima mientras que las necesidades de aparcamiento, comunes a usuarios portuarios y al resto de visitantes, así como una posible ampliación en la dotación de explanadas para área técnica pueden resolverse en suelos del interior de la península sin necesidad de su adscripción específica a la función portuaria.

Para alcanzar la plena funcionalidad de la ordenación propuesta para los espacios situados en el dominio público portuario se hace necesario acometer las siguientes actuaciones estructurantes de carácter integral que afectan a la totalidad del ámbito de la península:

- Reorganización de los itinerarios de circulación rodada motorizada en los espacios portuarios, liberando la corona exterior de la fachada marítima del tráfico y estacionamiento de los vehículos privados, conformando nuevas vías de penetración a las áreas funcionales portuarias de carácter restringido, y estableciendo nuevas zonas de aparcamiento para el uso tanto general como de usuarios específicamente portuarios en el interior de la península.

ESQUEMA de ACCESOS VIARIOS PROPUESTOS



En consecuencia, el acceso a algunas piezas del recinto portuario, así como la dotación de las zonas necesarias para el aparcamiento de vehículos, pasa a resolverse a través de elementos que no se sitúan sobre el dominio público portuario.

- Posible desarrollo de usos directamente vinculados a la actividad portuaria en espacios del interior de la península adyacentes a la zona de servicio portuario que se corresponden con el dominio público marítimo-terrestre, con el objeto de completar la funcionalidad del puerto.

De este modo, de acuerdo con las determinaciones del futuro Plan Especial de ordenación del interior de la península, cabría contemplar que algunas de las operaciones asociadas al mantenimiento, reparación y estancia en seco de embarcaciones, que se corresponden con los usos portuarios de carácter auxiliar, pudieran igualmente desarrollarse fuera de la zona de servicio portuario, en los espacios adyacentes a las zonas del dominio portuario a las que se asigna el uso auxiliar.

Cabe también señalar que para el desarrollo de los posibles usos de carácter complementario y compatible no portuario previstos en la legislación portuaria, a los que cabría encontrar encaje en el dominio portuario atendiendo a su privilegiada posición en la corona exterior de la península, se ha optado igualmente por la utilización del interior de la península que dispone de un gran volumen de suelo, siempre de acuerdo con las posibles limitaciones inherentes a la legislación de costas y lo que establezca en su momento la correspondiente ordenación urbanística, liberando la fachada marítima adscrita a la función portuaria de los usos complementarios y compatibles con dicha función.

7.1. Esquema funcional propuesto

En desarrollo de las pautas de ordenación globales adoptadas para el ámbito de la península de Sancti-Petri, el esquema funcional de la zona de servicio portuario responderá a las siguiente organización de las actividades portuarias:

- **Actividades náutico-recreativas**

Se concentran en la ribera de poniente en torno a las actuales instalaciones para la flota de recreo y en la explanada adosada al muelle, así como en la corona exterior donde no se permitirá la implantación de nuevas edificaciones. El acceso viario a la ribera de poniente se realiza a través del nuevo viario estructurante de la península que se propone transversalmente en su zona intermedia y finaliza en una bolsa de aparcamiento a partir de la cual se permite el acceso únicamente a vehículos de servicio portuario autorizados.

Asociada a los espacios de uso náutico-recreativo se dispone la línea de atraque para embarcaciones turísticas y transporte de pasajeros.

- **Actividad pesquera**

Se localiza en torno al muelle del extremo norte de la ribera de levante. El acceso a esta zona se realiza a través del actual viario perimetral cuyo mantenimiento se propone para garantizar el acceso a la plataforma pesquera finalizando para el tráfico general en una nueva zona de aparcamiento que se propone disponer en el interior del poblado.

- **Área técnica**

Se propone una nueva área técnica en el extremo sur de la ribera de poniente, asociada al nuevo frente propuesto en esta zona donde se implantará rampa y línea de atraque así como medios para izado y botadura de embarcaciones. El acceso rodado de usuarios autorizados

se realizará, al igual que en el caso de las instalaciones náutico-recreativas, por el nuevo viario transversal propuesto. Sobre el dominio portuario se propone localizar la parte activa del área técnica directamente asociada a la puesta en seco y a flote de las embarcaciones, contemplándose que en los suelos adyacentes puedan completarse el resto de operaciones de estancia, mantenimiento y reparación que demandan un uso extensivo de superficies terrestres no disponibles dentro de la zona de servicio portuario.

Complementariamente al área técnica de la zona sur, se plantea otro recinto para usos auxiliares ligado a la actual rampa de la zona norte orientado principalmente a embarcaciones de pequeño y mediano porte. Del mismo modo que en la zona sur, ante la escasa disponibilidad de suelo dentro del dominio portuario en esta zona, cabe contemplar la opción de que en los espacios correspondientes al extremo noroccidental del poblado, correspondientes al dominio público marítimo-terrestre, puedan desarrollarse actividades auxiliares portuarias, como ya se viene haciendo en la actualidad.

8. *Intervenciones propuestas*

Para alcanzar la ordenación propuesta resulta necesario acometer una serie de intervenciones dentro del dominio portuario, que deberán a su vez coordinarse y complementarse con otras actuaciones a desarrollar en el interior de la península.

■ **Ampliación de la línea de atraque destinada a embarcaciones turísticas y transporte de pasajeros.**

Se propone la prolongación de la línea de atraque actual en una longitud en torno a los 50 m hacia el sur para posibilitar la operación de embarcaciones de mediano porte destinadas al transporte de viajeros y la realización de cruceros turísticos.

■ **Nueva rampa de varada**

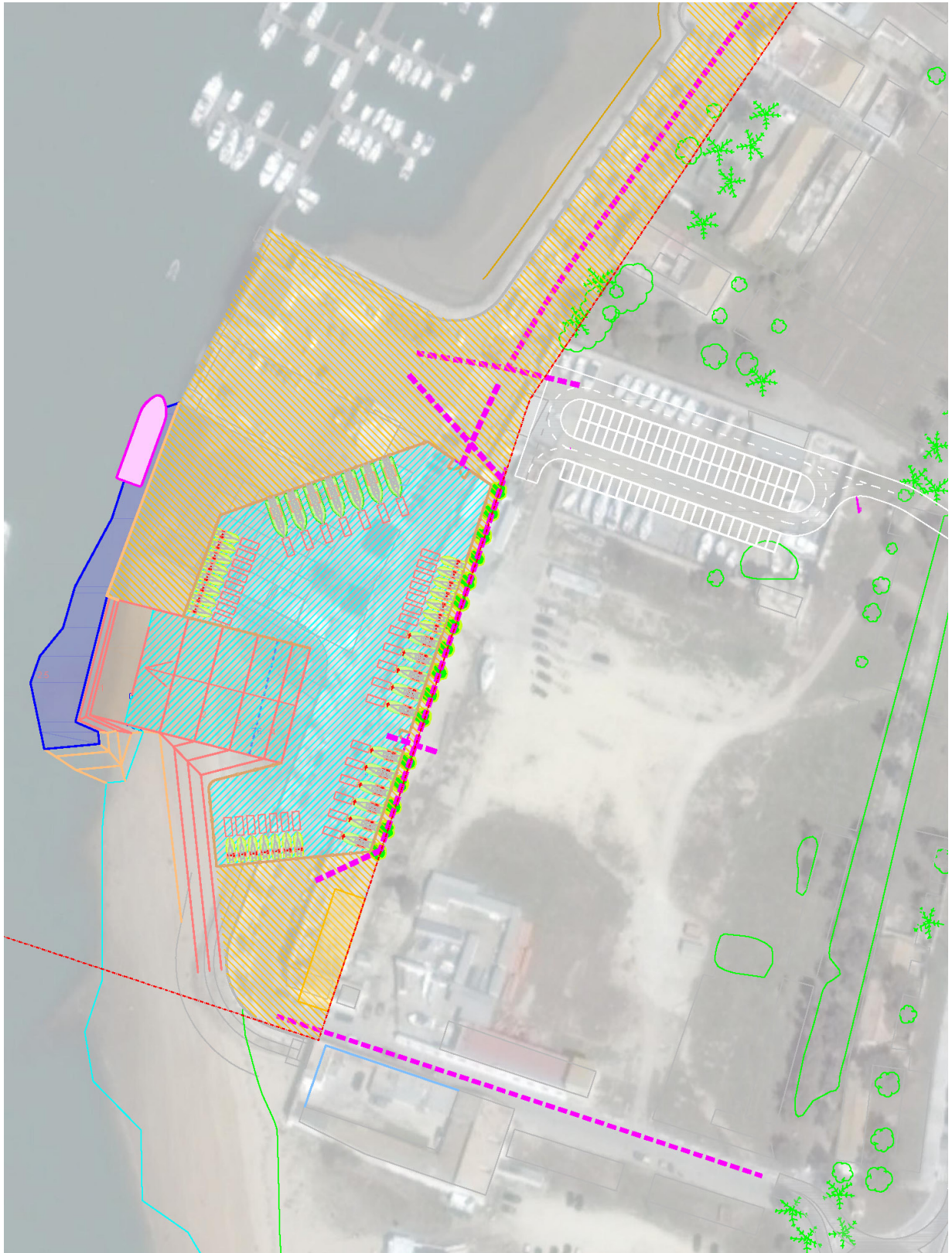
La nueva configuración de la zona sur de la ribera de poniente implica la necesidad de desplazar la actual rampa hacia el sur, por lo que debe construirse una nueva asociada al extremo sur del muelle cuya prolongación se propone. La implantación de la nueva rampa implica igualmente una nueva configuración del frente marítimo del extremo sudoeste del espacio portuario que se dispone en la actualidad sobre la playa.

■ **Nueva área técnica y mejora de los medios de izado y botadura de embarcaciones.**

La eliminación del tráfico en el actual viario de cintura hace posible el destino de la totalidad del frente marítimo de la zona sur de la ribera de poniente a usos propios portuarios conformando una nueva área técnica ligada a la nueva rampa y a la línea de atraque ampliada, permitiendo, igualmente, la implantación de nuevos equipos para izado y botadura de embarcaciones incluyendo, en su caso, la opción de foso para operación de travel-lift. La superficie de la nueva área técnica resultante se estima podría situarse en torno a los 4.700 m².

Aunque esta configuración surge de la necesidad de reservar una parte del borde marítimo de la península, que se corresponde con el frente activo del área técnica, a usos estrictamente portuarios estableciéndose necesariamente el cerramiento de las explanadas de varada, y significa una discontinuidad en la fachada marítima de la península, permite el establecimiento de una banda peatonal de conexión entre los espacios portuarios situados al norte y al sur de la nueva área técnica, que deberá desarrollarse en una franja que discorra por el dominio público portuario y los suelos adyacentes del dominio público marítimo-terrestre, que aportarán al ancho de la sección finalmente adoptada en función de las disponibilidades de suelo de cada uno de los ámbitos.

NUEVA LÍNEA de MUELLE DESTINADA a EMBARCACIONES TURÍSTICAS y TRANSPORTE DE PASAJEROS y NUEVA ÁREA TÉCNICA



■ **Nuevo frente marítimo del extremo sur de la ribera de poniente.**

La nueva configuración de la zona sur de la ribera de poniente, consecuencia de la necesidad de ampliación de la línea de atraque, y el consiguiente desplazamiento de la rampa de varada mediante intervenciones que alteran el contorno actual de las explanadas portuarias, hace necesario conformar un nuevo remate del extremo sur de la ribera de poniente del espacio portuario que se apoya en la playa.

■ **Reurbanización de la corona exterior acorde con la nueva asignación de usos y estructura de la península.**

La eliminación del tráfico en el actual viario de cintura hace posible el replanteamiento de la funcionalidad de dicha vía que pasa a constituir soporte únicamente del acceso de vehículos autorizados por necesidad del servicio portuario o de las actividades a desarrollar en los suelos inmediatamente adyacentes a la zona de servicio. De este modo, cabe reducir la banda de rodadura y plantear una nueva sección tipo que resuelva adecuadamente las nuevas necesidades de tránsito peatonal y en bicicleta y dotación de espacios libres para la estancia en la fachada marítima de la península.

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 Sancti-Petri serán los siguientes:

Usos terrestres

■ **Uso Pesquero**

Se corresponde con las actividades básicas de operación de la flota pesquera profesional, de acuerdo con las condiciones de utilización de las instalaciones portuarias de Sancti-Petri que establezca la autoridad portuaria para la flota profesional que, en virtud de las limitaciones que establezca la autoridad competente en materia de pesca, resulte usuaria del puerto.

Atendiendo a la configuración del espacio portuario de Sancti-Petri, el área pesquera se limita a las explanadas asociadas a la línea de atraque para la flota pesquera que se destinan al acopio y reparación de redes, y zona de maniobras, no contemplándose la construcción de nuevas edificaciones en este ámbito. Como consecuencia de la escasa disponibilidad de suelo en la plataforma pesquera, resulta de la máxima importancia alcanzar el mejor aprovechamiento de los espacios útiles por lo que deberán respetarse los recintos habilitados para el tendido de redes y acopio de pertrechos y artes con el objeto de no interferir en el resto de operaciones portuarias. No se permitirá la utilización de las explanadas para realizar el mantenimiento ni reparación de embarcaciones de ningún tipo, ni para la estancia en seco de embarcaciones en época de invernada.

Por tanto, en la zona pesquera únicamente se podrán implantar aquellos 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), transporte de productos de la pesca, en su caso y de acuerdo con las prescripciones que establezca la autoridad competente en materia de pesca, y las explanadas precisas para el desarrollo de operaciones relacionadas con la actividad pesquera extractiva y acuícola y, específicamente, el tendido de redes, así como las instalaciones de recogida y tratamiento de los residuos generados por la actividad de la flota pesquera.

El recinto donde se desarrollan las actividades pesqueras estará dotado de cerramiento y control de accesos limitándose el tránsito a los vehículos y peatones directamente relacionados con la actividad pesquera extractiva 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, el recorrido por el muelle y la explanada 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 4 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, así como el uso común general de la ribera marítima que se adscribe al dominio público portuario de Sancti-Petri.

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, control de seguridad y gestión de residuos.

Podrán igualmente habilitarse espacios para la atención a usuarios de actividades relacionadas con el ocio, esparcimiento, restauración, práctica deportiva 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.

De este modo, en la plataforma asociada a la línea de atraque donde operen las embarcaciones turísticas y de transporte de pasajeros se admitirá la implantación de aquellos elementos precisos para la prestación de estos servicios públicos en óptimas condiciones de seguridad, y comodidad, propiciando la intermodalidad e integración del espacio portuario en el conjunto de la península de Sancti-Petri. Entre estos, cabe indicar elementos de sombra y para la espera de viajeros, venta de pasajes y atención a usuarios resueltos mediante soluciones ligeras que minimicen la intrusión visual en la ribera marítima.

Atendiendo a la configuración de espacio portuario de Sancti-Petri 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. Este uso específico se corresponde con las explanadas.

• Uso Náutico-Recreativo. Explanadas.

Los usos permitidos en esta zona son aquellos directamente relacionados con el tránsito y acceso a las instalaciones náutico-recreativas, y el uso común general de la ribera marítima, contemplándose como espacios libres habilitados igualmente para paseo y estancia, y disposición de 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.

Atendiendo a la configuración del espacio portuario de Sancti-Petri, 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 la explanada de uso auxiliar.

● Uso Auxiliar. Explanadas.-

Esta zona se reserva para la estancia en seco, reparación y mantenimiento de embarcaciones en explanada, así como la implantación de los elementos necesarios para el izado y botadura de embarcaciones. Se contempla la posibilidad de disposición de instalaciones para el desarrollo de las actividades ligadas al mantenimiento y reparación de embarcaciones, así como para el almacenamiento de pertrechos, pañoles, aulas de formación, servicios náuticos, servicios higiénicos y equipamiento básico para recogida de residuos, siempre que dichas instalaciones serán de carácter ligero, y preferentemente desmontables, y su disposición y tipología permite minimizar el impacto visual atendiendo a su ubicación en la ribera.

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 auxiliares.

■ **Zona de estancia de las embarcaciones recreativas.**

Se contempla la estancia de embarcaciones recreativas en pantalanés flotantes para atraque en puestos fijos, así como en campos de fondeo organizados.

Con el objeto de garantizar las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, así como alcanzar un aprovechamiento óptimo de la lámina de agua abrigada, la estancia en pantalanés flotantes de las embarcaciones de recreo deberá cumplir los siguientes requisitos:

- El recorrido máximo sobre estructuras flotantes quedará limitado a 275 m
- El ancho mínimo de los pantalanés será de 2,25 m, y la sección del pantalané 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 1,75 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 embarcaciones turísticas y transporte de pasajeros

En el frente operativo de las zonas a las que se asigna el uso náutico-recreativo está previsto igualmente que se desarrollen las operaciones correspondientes a tráfico marítimo de pasajeros y actividades turísticas. La línea de atraque precisa para dar respuesta a estas demandas, de carácter creciente, se dispondrá a partir del actual muelle, resultando necesaria su ampliación hacia el sur, y contemplándose, igualmente, la opción de prolongación hacia el norte del pantalán flotante adosado al muelle. En esta línea de atraque podrá igualmente prestarse el servicio de aprovisionamiento de combustible.

Utilización del dominio portuario

El dominio portuario de Sancti-Petri se extienden sobre una superficie total próxima a las 15 Ha, de las cuales únicamente cerca de 30.000 m² corresponden a superficies terrestres, según se recoge en la tabla adjunta.

DOMINIO PORTUARIO PROPUESTO. TIPOLOGÍA

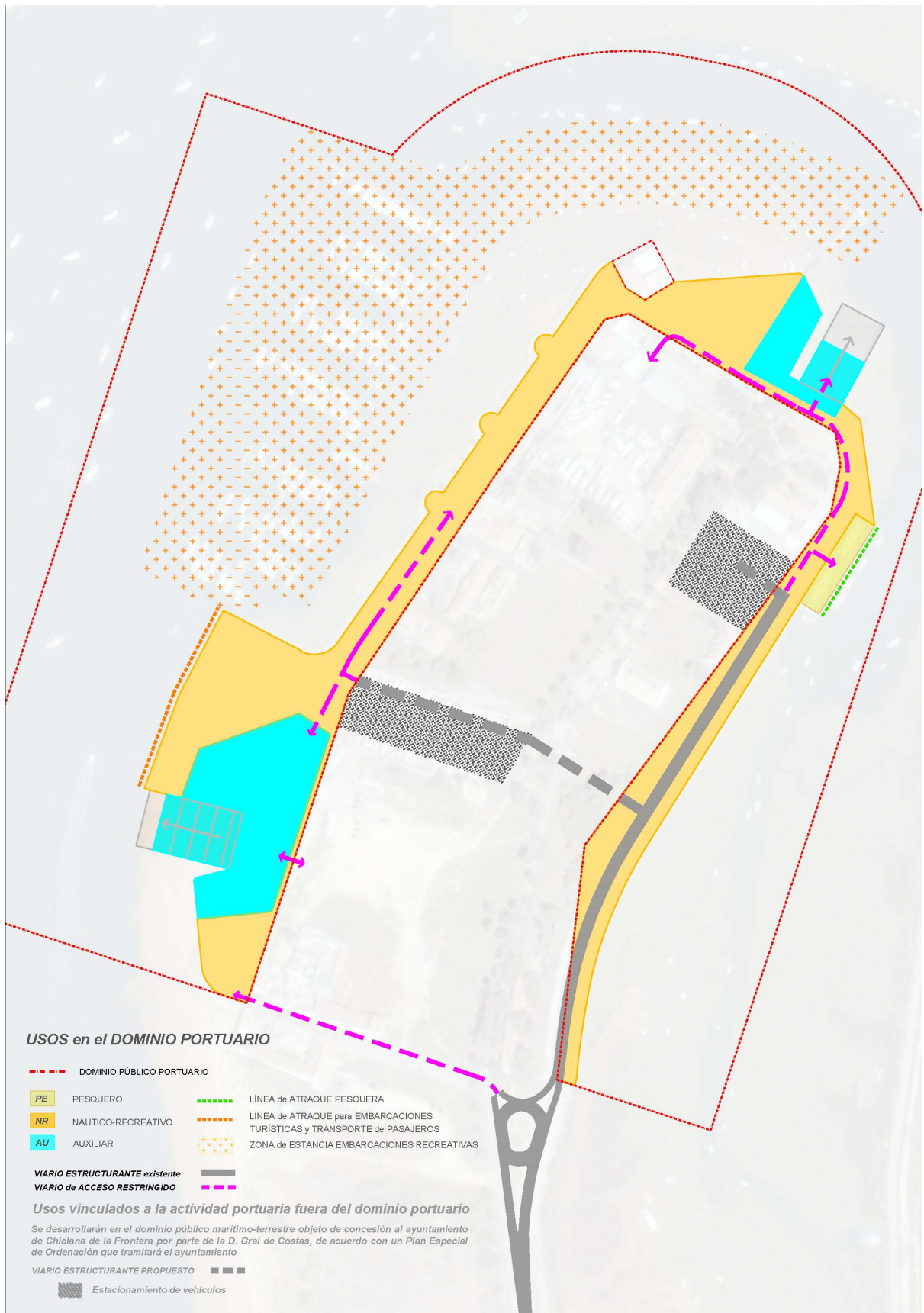
TIPOLOGÍA	SUPERFICIE [m ²]	%
SUPERFICIES TERRESTRES	29.368	19,9
AGUAS	118.106	80,1
TOTAL	147.474	100,0

La asignación pormenorizada de usos realizada sobre las superficies terrestres útiles resultantes al materializarse la ordenación propuesta, que implica la modificación del contorno del frente portuario en su extremo sudoeste con un incremento en torno a los 2.400 m² de superficie, significaría la distribución estimada recogida en el cuadro adjunto.

DOMINIO PORTUARIO PROPUESTO. USOS

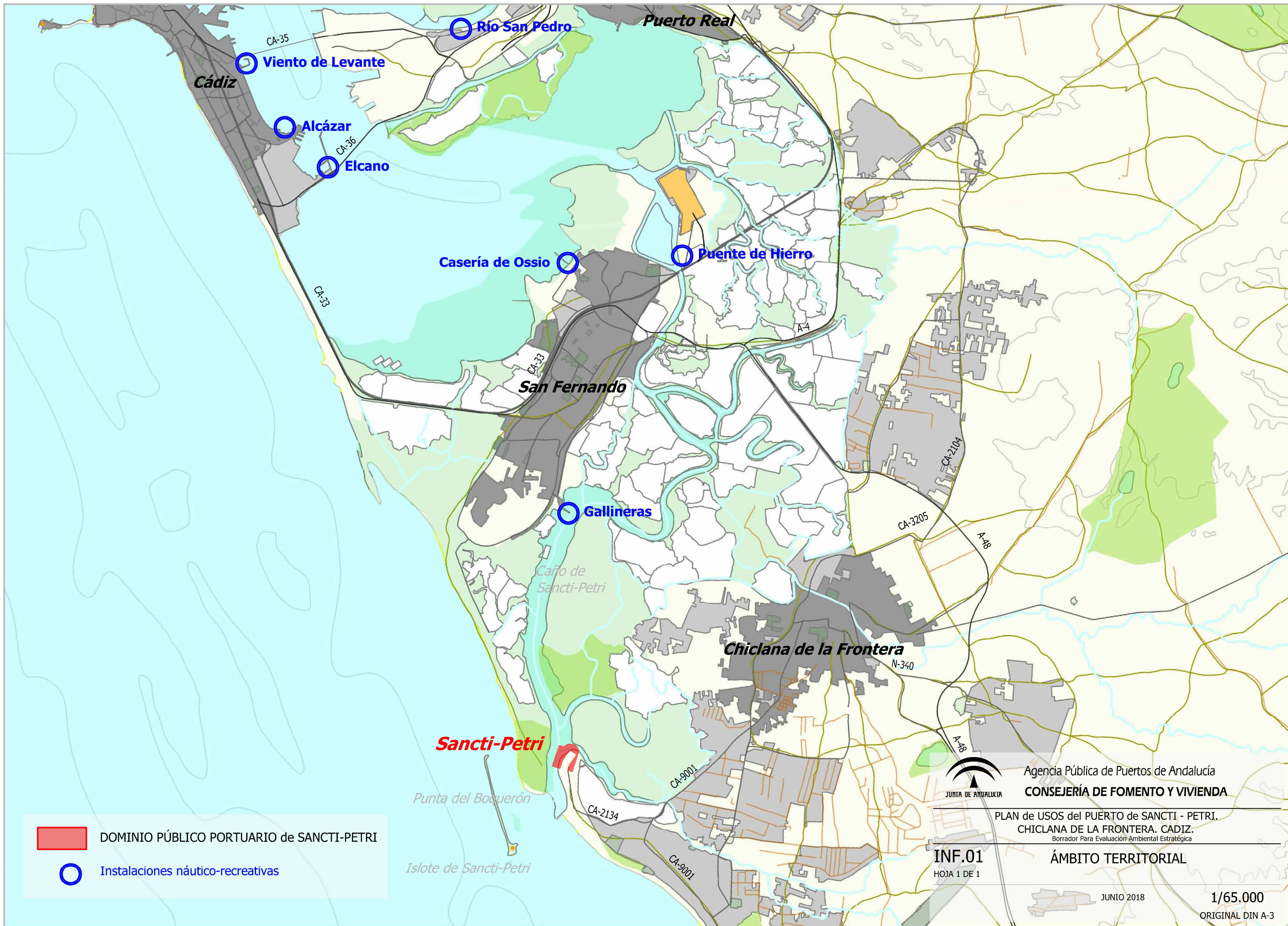
USO	SUPERFICIE [m ²]	%
PESCA	639	2,2
NÁUTICO-RECREATIVO	20.909	71,2
AUXILIAR	7.819	26,6
TOTAL	29.367	100,0

ESQUEMA de USOS PROPUESTOS



PLANOS

<i>INF. 01</i>	<i>ÁMBITO TERRITORIAL</i>
<i>INF. 02</i>	<i>SITUACIÓN. Ortofoto</i>
<i>INF. 03</i>	<i>ESTADO ACTUAL</i>
<i>INF. 04</i>	<i>ESTADO ACTUAL. Ortofoto</i>
<i>ORD. 01</i>	<i>ORDENACIÓN</i>



DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO de SANCTI-PETRI
 Instalaciones náutico-recreativas

JUNTA DE ANDALUCÍA
 Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN de USOS del PUERTO de SANCTI - PETRI.
 CHICLANA DE LA FRONTERA. CADIZ.
 Borrador Para Evaluación Ambiental Estratégica

INF.01
 HOJA 1 DE 1

ÁMBITO TERRITORIAL

JUNIO 2018

1/65.000
 ORIGINAL DIN A-3



Sancti Petri

DELIMITACIÓN PARQUE
NATURAL BAHÍA DE CÁDIZ



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN de USOS del PUERTO de SANCTI - PETRI.
CHICLANA DE LA FRONTERA, CÁDIZ.
Borrador Para Evaluación Ambiental Estratégica

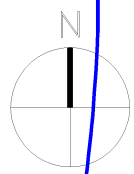
INF.02
HOJA 1 DE 1

SITUACIÓN
ORTOFOTO 2013

JUNIO 2018

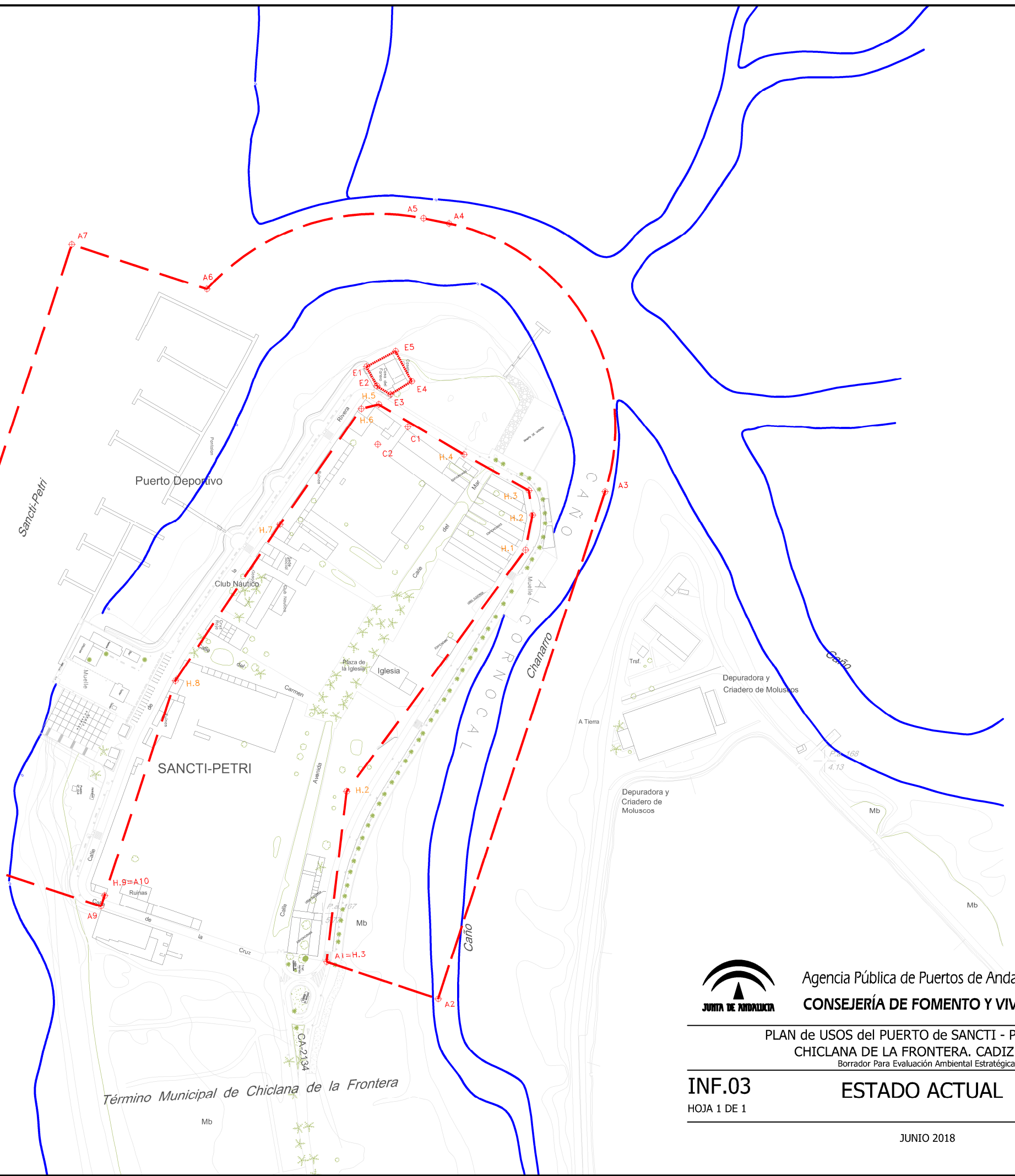
1/30.000
ORIGINAL DIN A-3

--- DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO



0 50 100 150 m

CAÑO DE SANCTI-PETRI
de
Caño



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN de USOS del PUERTO de SANCTI - PETRI.
CHICLANA DE LA FRONTERA. CADIZ.
Borrador Para Evaluación Ambiental Estratégica

INF.03

HOJA 1 DE 1

ESTADO ACTUAL

JUNIO 2018

1/3.000

ORIGINAL DIN A-3



DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

CAÑO DE SANCTI-PETRI

Sancti-Petri

Puerto Deportivo

Club Náutico

SANCTI-PETRI

CAÑO DE CHANARRO

Chanarro

Depuradora y Criadero de Moluscos

A Tierra

Depuradora y Criadero de Moluscos

P.ta 168

4.13

Mb

Mb



0 50 100 150 m

Término Municipal de Chiclana de la Frontera

Mb



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN de USOS del PUERTO de SANCTI - PETRI.
CHICLANA DE LA FRONTERA. CADIZ.
Borrador Para Evaluación Ambiental Estratégica

INF.04

HOJA 1 DE 1

ESTADO ACTUAL

ORTOFOTO 2017

JUNIO 2018

1/3.000

ORIGINAL DIN A-3

USOS en el DOMINIO PORTUARIO

- PE PESQUERO
 - NR NÁUTICO-RECREATIVO
 - AU AUXILIAR
 - Nuevos contornos del frente portuario a definir por Proyecto
 - VIARIO ESTRUCTURANTE EXISTENTE
 - VIARIO de ACCESO RODADO RESTRINGIDO
 - LÍNEA de ATRAQUE PESQUERA
 - LÍNEA de ATRAQUE para EMBARCACIONES TURÍSTICAS y TRANSPORTE de PASAJEROS
 - ZONA de ESTANCIA EMBARCACIONES RECREATIVAS
- NRe NÁUTICO-RECREATIVO. Explanadas
 - AUe AUXILIAR. Explanadas

Usos vinculados a la actividad portuaria a desarrollar fuera del dominio portuario

Se desarrollarán en el dominio público marítimo-terrestre objeto de concesión al ayuntamiento de Chiclana de la Frontera por parte de la D. Gral de Costas, de acuerdo con un Plan Especial de Ordenación que tramitará el ayuntamiento

- VIARIO ESTRUCTURANTE PROPUESTO
- CONEXIONES PEATONALES PROPUESTAS
- Estacionamiento de vehículos



- DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO
- ÁMBITO del PLAN de USOS



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

PLAN de USOS del PUERTO de SANCTI-PETRI.
CHICLANA de la FRONTERA. CÁDIZ.
Borrador para Evaluación Ambiental Estratégica

ORD.01
HOJA 1 DE 1

ORDENACIÓN

Junio 2018

1:1.500
ORIGINAL DIN A-2