

ALEGACIONES DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN AL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

PREÁMBULO

El Plan de Ordenación del Territorio (POT) de la Bahía de Cádiz, que por fin se tramita administrativamente tras años de injustificada demora, debe convertirse en un instrumento fundamental para ordenar un territorio muy presionado y tensionado por las importantes poblaciones que se asientan en este espacio y por la multitud de usos que se desarrollan, y a veces se superponen, en el mismo.

Este Plan debe solucionar el desorden urbanístico existente, poner freno a la creciente especulación urbanística, acabar con la competencia entre municipios que lleva a duplicidades innecesarias de infraestructuras y equipamientos, garantizar la conservación de los importantes y valiosos recursos y espacios naturales que se extienden en este entorno privilegiado, en definitiva, poner en práctica los principios del desarrollo sostenible en un espacio que por sus características, sus potencialidades y sus valores debe ser pionero en una política sustentable de ordenación del territorio.

Aunque Ecologistas en Acción no ha sido consultada por el equipo redactor en la fase de redacción del POT de la Bahía de Cádiz -a pesar de que la participación ciudadana es una premisa imprescindible en toda política de ordenación del territorio- hemos realizado un minucioso estudio de este Plan y elaborado un conjunto de Alegaciones que entendemos vienen a mejorar el texto del POT y a garantizar estos principios de sostenibilidad. Ecologistas en Acción se ofrece al equipo redactor y a los responsables de la Consejería de Obras Públicas y Transporte a mantener las reuniones que se estimen oportunas para debatir sobre las Alegaciones que a continuación se exponen, con el convencimiento que sólo un Plan de Ordenación que se base en principios de sostenibilidad puede garantizar un futuro de prosperidad y de equilibrio territorial a los municipios de la Bahía de Cádiz.

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Ley 7/1994 de Protección Ambiental estipula en su art. 11 que "Estarán sometidas al requisito de Evaluación de Impacto Ambiental las actuaciones, tanto públicas como privadas, que se lleven a cabo en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y que se hallen comprendidas en el Anexo primero de la presente ley". En dicho anexo se incluyen los "Planes Generales de Ordenación Urbana, Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento, así como sus revisiones y modificaciones", así mismo incluye "Planes y Programas de Infraestructuras Físicas que supongan alteración del medio ambiente".

Si la Ley de Protección Ambiental de Andalucía entiende que los Planes de Ordenación Urbana de los municipios deben someterse, por su gran repercusión territorial y ambiental, al procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental, es evidente que un plan que tiene rango normativo superior a los PGOUs y una repercusión territorial y ambiental también mayor, debe someterse a dicho procedimiento. También es evidente que el POT de la Bahía de Cádiz es un "Plan de Infraestructura física", pues incluye autovías, ferrocarriles, puentes... construidos algunos sobre espacios naturales protegidos o zona de dominio público marítimo terrestre. Dicha Evaluación de Impacto Ambiental "recogerá expresamente sus efectos globales y las consecuencias de sus opciones estratégicas... deberá establecer expresamente, en su caso, las condiciones específicas para la prevención Ambiental de las actuaciones posteriores" (art. 13).

Por tanto, entendemos que es legalmente obligatorio, además de conveniente por razones obvias, que un plan de esta envergadura, que incluye un importante cúmulo de proyectos y determina los PGMO de cinco municipios, se someta al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental por lo que tiene que realizarse el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental que debe ser sometido a información pública junto con el propio POT, según prescribe el art. 18.1 de la mencionada ley.

SOBRE EL ÁMBITO DEL POT

Parece imprescindible que el ámbito afectado por el POT se amplíe hacia el norte, para englobar también a **Jerez**, al menos a la parte de su territorio más cercana al núcleo principal. Estas son algunas de las justificaciones más relevantes:

- Su presencia es imprescindible para la definición de una propuesta de articulación territorial, y para la organización de un sistema intermodal de transportes basada en la línea ferroviaria de cercanías de Cádiz al Aeropuerto de Jerez.
- Es necesario contar con su territorio es básico para conseguir una correcta y equilibrada distribución de los usos y actividades urbanas.
- La definición de algunas propuestas de protección del paisaje y de los recursos naturales saldría reforzadas con su inclusión. En particular, algunas actuaciones del sistema de espacios libres podrían salir muy beneficiadas, como ocurre con una intervención integral en toda la Sierra de San Cristóbal, o para el desarrollo de una red de itinerarios verdes y de reservas naturales en las márgenes del río Guadalete.
- Puede ser de gran interés para la planificación y organización de algunas redes de infraestructuras básicas, especialmente la que se refiere a la recogida y tratamiento de los residuos sólidos.
- Además, Jerez ya pertenece a la Mancomunidad de la Bahía de Cádiz, pero aún no se ha integrado en ninguno de los Planes de Ordenación Subregional en redacción / tramitación en la provincia de Cádiz.

TITULO PRIMERO: LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

CAPÍTULO PRIMERO: DE LA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

- Se considera que la asignación de funciones a cada una de los núcleos es excesivamente suave y genérica (art. 19).
- Se echa en falta una mayor concreción en establecimiento de usos prohibidos o restringidos en determinadas áreas, o incluso los que se pueden considerar que están saturados, y por ello deben ser limitados: centros comerciales, ciertos usos turísticos como los campos de golf, etc.
- También falta una mayor concreción de los usos condenados a ser eliminados, por su nocividad o peligrosidad (ciertas actividades o industrias, campos de tiro), o de los que deben entrar en un proceso de transformación o una sustitución, como algunas industrias obsoletas o las instalaciones militares.

CAPÍTULO SEGUNDO: EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

Valoración general de los objetivos y propuestas

En cada uno de los sucesivos documentos que se van redactando, tanto del **POT**, como con anterioridad del **Plan Intermodal de Transportes (PIT)**, se viene observando una progresiva disminución del peso de las propuestas de **Transporte Público**, frente a una progresiva proliferación de las infraestructuras al servicio del tráfico rodado privado.

En general, el aumento de propuestas y la incorporación de nuevos tramos de RED VIARIA, va acompañada de una creciente falta de definición de propuestas concretas de infraestructuras directamente ligadas al Transporte Público Colectivo.

A pesar de que se sigue proclamando que la máxima prioridad es el Sistema de Transporte Público, al analizar el documento se observa que, salvo en lo que se refiere al **Ferrocarril**, las propuestas concretas de actuación en materia de **Transporte Público** son bastante vagas, o excesivamente genéricas, mientras que en las propuestas de viario se aporta una mayor profundización, tanto de jerarquización como de contenidos, siempre con un mayor nivel de concreción.

En el **Plan Intermodal de Transportes**, ese Plan del que muchos han hablado, solo algunos se han leído y casi nadie se ocupa de aplicarlo, quedaba claramente demostrado que la única manera de articular el territorio de la BAHÍA DE CÁDIZ, con su especial configuración física y territorial, era hacer una apuesta clara por las infraestructuras que soportan el SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO. Solo así se podría invertir la tendencia, evitando agravar aún más el desequilibrio en el reparto intermodal entre medios de transporte (en su momento de 81% privado - 19 % público, este último a la baja) y en consecuencia los problemas de movilidad. Posiblemente, y dada la casi nula inversión en infraestructura de transporte, esta relación sea actualmente bastante más desfavorable al Transporte Público, cada vez más lejos de la relación objetivo, bastante poco ambiciosa por cierto, del 65 / 35.

Por ello nos encontramos bastante lejos de cumplir los objetivos que el PIT planteaba para el 2007, horizonte tan cercano, que ni tan siquiera se va a conseguir que se pueda comenzar a invertir la actual tendencia antes de esa fecha, ante los reiterados retrasos en la ejecución del desdoblamiento de la vía férrea. Es evidente que las fechas y plazos del PIT han quedado claramente superadas por los interminables plazos de redacción / tramitación de los documentos, la falta de coordinación entre Administraciones y la escasez de actuaciones concretas.

Incluso desde la redacción de los primeros documentos del PIT y del POT se han ido dando pasos hacia atrás, abandonando soluciones de transporte colectivo, y asumiendo sin suficiente justificación nuevas infraestructuras viarias, entre las que destaca el denominado Tercer Acceso a Cádiz, infraestructura faraónica que estaba expresamente desaconsejada en los documentos de análisis del PIT. Al mismo tiempo se multiplican las reservas para viario, tanto en los trazados longitudinales como transversales.

Si se considera que la futura autovía A-381 va a ser el principal eje para comunicar a Jerez, y todo lo que queda al norte, con la parte sur de la provincia, así como la zona de El Puerto de Santa María a través de la carretera del Portal (denominado como ARV 3), no se justifica que se hagan nuevas reservas para infraestructuras de gran capacidad que vayan a cubrir funciones similares.

En consecuencia no se justifica la necesidad de la reserva de circunvalación de la Bahía de Cádiz (ARV 5), menos después de anunciar el desdoblamiento total de la actual carretera N-IV, así como la proliferación de enlaces transversales que, aunque en algunos de ellos no se explicita, pueden tener secciones con diseño de vías de gran capacidad, es decir de autovías.

Las propias contradicciones del esquema viario que se plantea pueden visualizarse en la proliferación de nuevas vías que deben conectar con la A-4 en su tramo más cercano a Puerto Real, lo que provoca la necesidad de varios nuevos enlaces: al menos aparecen cuatro nuevos, algunos de ellos separados por una distancia muy corta. Es necesario realizar una labor de racionalización de todo el sistema viario, con una visión que supere los estrictos límites del ámbito del actual POT.

Además resulta imprescindible que las **medidas de disuasión al uso del vehículo privado**, sobre todo en los cascos urbanos de Cádiz y San Fernando, y en los centros históricos del resto de núcleos, pasen de ser meros objetivos o directrices, para convertirse en normativas de obligada aplicación. Solo de esta manera se conseguirá una disuasión real, que siempre debe ser en origen y nunca cerca del destino; los aparcamientos deben estar en el exterior de los cascos urbanos, y junto a las estaciones de intercambio, nunca bajo los escasos espacios libres de los centros históricos.

TRANSPORTE FERROVIARIO

- Totalmente de acuerdo con el eje básico de ferrocarril que se plantea, aunque sean mejorables algunos detalles, sobre todo en lo que se refiere a los dos ramales planteados, y a la localización de algunos apeaderos. Lo urgente es completar ya la doble vía.

- Resulta preocupante que hayan hecho algunas inversiones muy importantes y de gran dificultad (soterramiento de Cádiz), mientras que se siguen retrasando los tramos intermedios. Al haber empezado el desdoblamiento por los extremos (Cádiz y Jerez), se está consiguiendo mejorar las condiciones urbanísticas de ambos núcleos, pero apenas se ha avanzado en la resolución de los problemas de movilidad de la Bahía. Se han gastado casi 20.000 millones de pesetas, pero por la Bahía siguen circulando los trenes con las mismas frecuencias.
- En la línea principal se debe añadir un **nuevo apeadero** a la altura del **Poblado de Doña Blanca**, para el servicio de este núcleo de población, pero sobre todo para servir de acceso a las futuras actuaciones culturales y recreativas de la Zona Arqueológica de Doña Blanca y la Sierra de San Cristóbal.
- Aparece un **ramal ferroviario** (ARF 3) que pretende ser la conexión de la Bahía de Cádiz con la Bahía de Algeciras, con paradas de cercanías en El Marquesado y Chiclana (junto carretera de Medina). Sin embargo su trazado es bastante extraño y problemático, además de no responder a ninguna de las funciones que se le pretenden asignar:
 - Como enlace entre Bahías y como salida al Puerto de Algeciras no parece que su lugar de conexión y su trazado sea el más idóneo. Si finalmente se plantea como una línea de velocidad alta, lo más lógico es que conecte con la línea Sevilla - Cádiz fuera de la Bahía (antes o después de Jerez), con un trazado alejado de las áreas urbanas, que puede ser sensiblemente paralelo a la A-381.
 - Como línea con servicio de cercanías, parece que el trazado está excesivamente alejado de los desarrollos residenciales, industriales y turísticos de Chiclana, como para que pueda dar un servicio mínimamente aceptable a esta población.
 - En estas circunstancias, estas funciones pueden ser ejercidas de forma mucho más satisfactoria por la línea de **metro ligero** o **tranvía** entre **San Fernando y Chiclana**, con un trazado mucho más ajustado a las distintas partes del casco de Chiclana (puede discurrir por calles o Avenidas existentes o previstas), con la posibilidad de prolongación a las zonas turísticas costeras (Barrosa, Novo Sancti Petri, Loma del Puerco), e incluso hasta Conil o Vejer.
- El **ramal al Bajo de la Cabezucla** (ARF 1), además de dar salida ferroviaria a las mercancías del muelle y de los polígonos industriales, también puede dar servicio de viajeros a esa zona, con dos nuevos apeaderos al servicio de la Universidad / Polígono Industrial, y Polígono del Río San Pedro.

TRANSPORTE PÚBLICO EN PLATAFORMA RESERVADA

- Características, de las **plataformas reservadas para el transporte público**. Se citan junto a algunos trazados viarios, pero casi de pasada, sin convicción, y sin compromiso firme. No hay mas que observar los últimos proyectos tramitados como para comprobar que estas plataformas son pura literatura.
- La línea de **Metro ligero** o de **Tranvía**, entre **Cádiz, San Fernando y Chiclana**, aparece citada en algunas páginas del documento, pero muy de pasada. En la

normativa aparece muy difuminado, y en las fichas de actuaciones no se recoge de forma explícita.

- Una actuación de esta importancia debería mucho más concretada en la memoria y en la normativa, y además debería disponer de una **ficha propia**.
- En el extremo noroeste del ámbito falta una propuesta seria de conexión con los núcleos de la **costa noroeste**, mediante una plataforma reservada, que también podría plantearse como una línea de **metro ligero**. Además de enlazar El Puerto de Santa María con Rota, Chipiona y Sanlúcar (casi 200.000 habitantes residentes), podría también cerrar el anillo de transporte de cercanías, conectando a Sanlúcar con alguna de las estaciones de Jerez.
- En esta zona se dispone del antiguo trazado ferroviario fuera de uso, que aunque no sea recuperable en todo su trazado, sí lo puede ser en alguno de sus tramos, sobre todo los interurbanos, abaratando los costes de implantación.

TRANSPORTE MARÍTIMO

- La propuesta del POT se puede considerar como excesivamente escasa y además poco concreta.
- Además de las conexiones principales, pueden existir otras de diverso tipo. Por ello se deben añadir referencias explícitas al menos a las siguientes conexiones e infraestructuras:
 - Otras líneas regulares, permanentes o estacionales: Gallineras - Chiclana (Poblado de Sancti Petri), Puerto Real (casco) - San Fernando (Casería - La Clica - La Carraca - Caño Sancti Petri), etc.
 - Líneas de interés recreativo o turístico, con funcionamiento estacional regular o discrecional
 - Infraestructuras portuarias mínimas para que se puedan desarrollar al menos las líneas regulares permanentes y las estacionales.

FICHAS DE LAS ACTUACIONES EN RED VIARIA

Estas son las consideraciones que creemos pertinentes a la hora de presentar mejoras en la red viaria de la Bahía. ¿Solucionan algo? ¿Suponen un riesgo para el territorio y sus recursos naturales?. Si alguna de las dos respuestas es negativa, nuestra opinión será siempre que no se construya. Si las dos son negativas, imaginense.

ARV 1.- Acceso Central de la Bahía

- Se declara que la funcionalidad directa de esta vía de Primer Nivel es la conexión para el tráfico pesado de las áreas industriales y portuarias de la Bahía de Cádiz con las de la Bahía de Algeciras, mediante una vía rápida, desde la autopista A-4, en el área de servicio proyectada junto a la Dehesa de las Yeguas, con la autovía A-381 (Jerez-Los Barrios) en la Zona del Pedroso en Puerto Real.

- El trazado propuesto discurre junto a los humedales del Complejo Endorreico de Puerto Real, junto al Pinar de Santo Domingo e, igualmente, interesaría la continuidad de las vías pecuarias de Puerto Real (Cañada Real de Arcos San Fernando, Cordel de Servidumbre y Vereda del Camino viejo de Paterna). Todos ellos elementos de alto interés ecológico y/o estratégico para el desarrollo del Parque de las Cañadas que tantas expectativas ha despertado, incluso en el propio POT de la Bahía de Cádiz.
- La propuesta no se justifica de ninguna manera para los tráficos actuales, muy escasos, ni para futuros que pudiera captar ya que no es la vía natural para relación con la bahía de Algeciras. Mucho menos para la conexión con la zona norte y eje del Guadalquivir. Esta claro que el tejido industrial de la bahía no gravita geográficamente en esta zona, sino mucho más al sur, dado el peso específico de las zonas portuarias y del tejido industrial de Puerto Real, Cádiz y San Fernando. Por tanto la vía natural de relación de los tráficos pesados de la Bahía de Cádiz hacia la A-381 se deberían canalizar hacia San Fernando y Chiclana.
- Por todo ello se considera que esta solución no se justifica y debe ser desestimada íntegramente, tanto en su funcionalidad como en su trazado, con el agravante de que esta obra inútil se puede hacer a costa de poner en grave riesgo la conservación de recursos naturales de altísimo valor como los humedales del Complejo Endorreico de Puerto Real y las vías pecuarias del Parque de las Cañadas.
- Por otra parte la conexión urbana de Puerto Real con la A-381 ya existe y tiene unos tráficos muy escasos, por lo que si se quiere mejorar esta conexión no es necesario construir una nueva autovía entre Puerto Real al Pedroso, sino mejorar la vía actual, sobre todo en su tramo final desde la Miconá al Pedroso. Se mantendría como una carretera de dos carriles y arcenes, con una mejora puntual de los tramos más conflictivos del trazado. En su tramo más cercano a Puerto Real podría tener dos conexiones con la N-IV: en el nudo actual con la autopista, mejorando o cambiando el trazado final, y en el nudo de acceso a Puerto Real junto al Hospital, prolongando el actual tramo de carretera que conecta al Hospital con la carretera de Paterna (por el borde exterior del pinar existente).

ARV 2.- Acceso sur a la Bahía

- No necesita desdoblamiento de calzada; solo mejoras puntuales de trazado y ligera ampliación de sección, sobre todo en el término de Medina Sidonia.
- El enlace con la N-340 puede ser el mismo existente actualmente, que también sirve de acceso oeste a Chiclana.

RV 3.- Acceso Central de la Bahía

- La ampliación de la carretera de El Puerto a El Portal puede afectar negativamente a la zona arqueológica de Doña Blanca, a los espacios libres de la Sierra de San Cristóbal y a los pinares situados al sur de la carretera (Coig y Pozos de la Piedad).

ARV 4.- Desdoblamiento de la N-340

- Deben crearse accesos o enlaces entre la actual carretera del Pago del Humo y el proyectado distribuidor Puerto Real - El Marquesado - Chiclana (ARV 12), con el desdoblamiento de la N-340, actualmente en ejecución.
- El desvío de parte de los usuarios que provengan de estas zonas hacia la circunvalación descongestionaría el área urbana de Chiclana, haciendo innecesarias otras Rondas.

ARV 5.- Reserva circunvalación de la Bahía Cádiz

- Se declara su necesidad en base a la conexión del área urbana de los municipios costeros Conil / Chiclana / San Fernando con la zona de Jerez y el Eje del Guadalquivir. El itinerario se plantea, así mismo, para la conexión de los destinos turísticos del litoral sur de la provincia con los aeropuertos de Sevilla y Jerez.
- Sin embargo es innecesaria si finalmente se desdobra el trazado entre la A-4, Puente Melchor y Tres Caminos. Los tráficos de paso de más largo recorrido pueden discurrir por la A-381 y los accesos norte y Centro a la bahía.
- Esta iniciativa, como apoyamos hace años, debería haber sido la solución aceptable para desviar el tráfico de los núcleos urbanos del área central de la Bahía y su conexión con Jerez. Sin embargo se optó por la circunvalación que cruza las marismas del parque natura. En breve plazo se duplicará la vía Puerto Real - San Fernando.
- Por tanto esta nueva obra se presenta tarde y por tanto, ahora, innecesariamente según nuestro criterio. Existen conexiones desde Cádiz con Jerez más que suficientes. Además, la nueva circunvalación, al este y en buena parte paralela a la otra, representa un recorrido mucho mayor para ir al mismo sitio y -sobre todo- pondría en tensión los usos actuales del territorio comprendidos entre los dos itinerarios, territorios no urbanizados, algunos de ellos de gran valor ambiental.
- Se delimitaría una enorme franja de suelo que, ensanchándose en dirección sur, serían presa fácil de nuevos desarrollos urbanos. En esta zona persisten usos del territorio que es preciso preservar a toda costa como los aprovechamientos agrarios, las zonas forestales, las marismas reinundables, las nuevas definiciones de espacios libres, los espacios salineros del sur, etc.. Sobre todos ellos se cerraría el arco este del nuevo viario proyectado que terminaría incorporándolos definitivamente a la trama urbana de Chiclana, San Fernando, Puerto Real y en menor medida El Puerto de Santa María.

ARV 6.- Desdoblamiento Puente Melchor - La Ardila

- Debería hablarse del desdoblamiento entre el nudo con la A-4 y el de Tres Caminos (el desdoblamiento de la variante de San Fernando y el nuevo puente sobre el Caño de Sancti Petri ya están en funcionamiento).

- Como se ha dicho, este desdoblamiento es incompatible con las nuevas reservas de viario. Debe elegirse ahora, antes de que se materialicen los proyectos ya redactados.

ARV 7.- Tercer acceso a Cádiz

- Debe desaparecer totalmente del fichero de actuaciones. Es una infraestructura cuando menos innecesaria, incluso contraproducente para lograr los objetivos de articulación territorial y de movilidad.
- Además resultan incompatibles las directrices y recomendaciones de la ficha con el impacto territorial que provoca una infraestructura de este tipo.
- La justificación de que puede llevar plataforma reservada para transporte público es burda y casi absurda. Ni aún en el caso de que planteara sobre él un metro ligero estaría justificada la fuerte inversión, para resolver pocos problemas (la ganancia de tiempo en el acceso a muchas zonas de Cádiz, respecto del ferrocarril, sería mínima) y generar muchos otros: aumento del tráfico, falta de aparcamiento, contaminación, ruido, dificultades al tráfico portuario, agresiones al medio natural, etc.

ARV 8.- Desdoblamiento acceso Puente León de Carranza.

- Puede ser una solución más adecuada para resolver algunos de los problemas de acceso a Cádiz en vehículo privado o en Transporte Público en plataforma reservada, sobre todo si se combina con una nueva penetración hasta Puntales a través del puerto de la Zona Franca.

ARV 9.- Acceso N-IV al Puerto Comercial de El Puerto de Santa María.

- Además de resultar innecesario, puede tener un gran impacto ambiental y visual en una zona de borde del Parque Natural, sobre todo en el punto de cruce sobre el Río Guadalete (molino y caño del Molino). En muy poco espacio se tiene que cruzar sobre una zona de marisma, el cauce del río, el ferrocarril y la travesía de la carretera N-IV.
- No hay objeción a la conexión con la variante de la carretera a Rota, cruzando sobre el ferrocarril.
- La conexión de la variante de la N-IV se puede hacer sin problemas a través de la antigua travesía de la N-IV, tanto desde el norte, como sobre todo desde el sur.

ARV 11.- Conexión Valdelagrana - Carretera de Rota.

- El propio nombre de la actuación es poco afortunado e induce a error. Parece que se quiere convertir en un eje transversal lo que únicamente debe ser una conexión transversal entre dos barrios de El Puerto, enlazando las dos orillas del río.
- El punto exacto más conveniente para situar este puente, así como su diseño específico, deben estudiarse para no afectar a la actividad portuaria y a la

navegación por la desembocadura del Río Guadalete, y en especial a la de los barcos de viajeros que deben seguir llegando lo más cerca del casco histórico (sea el “Vaporcito”, el “Catamarán”, o cualquier otro nuevo tipo de barco).

ARV 12.- Distribuidor Puerto Real-El Marquesado-Chiclana

- Se deben crear accesos o enlaces entre este distribuidor y la N-340. El desvío de parte de los usuarios que provengan del Norte hacia la circunvalación descongestionaría el área urbana de Chiclana haciendo innecesarias otras Rondas.

ARV 13.- Conexión Puente Carranza - Plaza de España.

- Es urgente el enlace entre el Puente Carranza y la glorieta de Loreto - Puntales, a través del tráfico a los barrios situados en sus márgenes (Loreto, Puntales, Cerro del Moro, La Paz). Pero nunca debe convertirse en una vía de acceso al centro de Cádiz, y mucho menos rápida.

ARV 15.- Ronda del Estero en San Fernando.

- Además de su función como vía urbana de circunvalación del Centro Histórico de San Fernando (con la prolongación por la Avenida de la Constitución), puede también servir de acceso a los futuros desarrollos de Camposoto, los equipamientos de la Leocadia y la playa, mediante una prolongación que puede tener una sección más reducida que en el tramo norte (trazado similar al previsto en el vigente PGOU de San Fernando).

ARV 16.- Ronda de Los Gallos en Chiclana.

- Es una vía innecesaria por existir actualmente dos accesos a la playa desde el centro urbano y otros dos más desde la N-340, y sólo se justifica por la congestión de tráfico que se da en apenas uno o dos meses al año en época estival.
- En la ficha de actuación aparece que “el trazado de la vía respetará los recursos naturales del Parque Bahía de Cádiz”. Para que esto sea cierto su trazado ha de ir completamente por fuera de los límites del Parque Natural y a una distancia tal que la contaminación atmosférica que produciría el tránsito de vehículos tuviera un efecto reducido sobre la producción acuícola y la contaminación acústica no afecte a la diversidad faunística.
- Con el trazado previsto se destruirían marismas de “alto valor ecológico” según recoge el E.I.A. y potencialmente productivas, se reduciría el espacio, ya bastante constreñido por otras infraestructuras viarias, donde habitan especies protegidas de importancia reconocida internacionalmente, como muestra la propuesta de inclusión en la Lista de Zonas Húmedas de Importancia Internacional conforme al Convenio Ramsar.

ARV 17.- Distribuidor Sancti Petri - N-340.

- Puede tener una importante afección a las márgenes del Arroyo Carrajolilla, sobre todo en el tramo más al oeste (ver consideraciones sobre el ZERPLA 7).

FICHAS DE ACTUACIONES EN LA RED FERROVIARIA

ARF 1.- Acceso al muelle de la Cabezuela

- Este ramal también puede incluir el servicio de viajeros de cercanías, con al menos dos nuevos apeaderos, al servicio de las áreas dotacionales y residenciales: Universidad / Polígono Industrial (frente a Airbus), y Polígono Río San Pedro (una vez cruzada la carretera de acceso al Puente Carranza).
- Este servicio se vería beneficiado si el enlace con la línea principal se produce en la Estación de Puerto Real, pues permitiría una mejor conexión de transporte urbano entre el núcleo principal y una de sus principales barriadas.

ARF 2.- Desdoblamiento de la vía férrea

- En los esquemas y planos del POT no se recoge la prevista variante de trazado en la zona del Portal. Aunque está en el municipio de Jerez, puede tener una importante incidencia ambiental en el tramo bajo del río Guadalete, que se puede ver agravada por la ampliación de la carretera del Portal a El Puerto, y el previsto trazado para el tramo de conexión de la A-381 con la N-IV.
- Como se explica más adelante (ver ARF 4), debe estudiarse la prolongación del ferrocarril dentro de la ciudad de Cádiz, hasta un punto más cercano al Casco Histórico, además de adecuar un mejor acceso al puerto comercial, con un menor impacto urbano.

ARF 3.- Conexión entre Bahía de Cádiz y Bahía de Algeciras.

- Ya se ha explicado en otro lugar que el trazado que aparece en los planos y esquemas es extraño, y no parece que sea el más idóneo para dar salida al Puerto de Algeciras.
- El punto de conexión dibujado, además de no ser excesivamente idóneo (radios de giro escasos) puede afectar muy negativamente al entorno natural de la Bahía (Parque Natural y entorno del Zurraque).
- Los apeaderos / intercambiadores previsto no se pueden considerar que den un buen servicio a Chiclana. Sus localizaciones son bastante teóricas y alejadas, al encontrarse en medio del campo chiclanero.
- El servicio de viajeros de cercanías hacia Chiclana se podría cubrir mucho mejor con mayor eficacia mediante una línea de **metro ligero** que conectara con el ferrocarril en San Fernando, la cual se puede adaptar mejor a la estructura urbana de Chiclana.

ARF 4.- Adecuación en el área urbana de Cádiz.

- Debe figurar una alusión concreta a la construcción de un ramal de acceso al puerto de Cádiz que no afecte al tráfico de superficie en la zona. De esta manera se podría

obligar a que una parte importante del tráfico de mercancías portuarias saliera por vía ferroviaria, hasta una estación de intercambio modal.

- Con el soterramiento casi toda la ciudad de Cádiz ha visto mejorada su accesibilidad a la línea de ferrocarril. Pero quizá sea el propio centro histórico la zona que más lejos ha quedado de una estación / apeadero.
- Por ello, y salvo que se recupere la antigua propuesta de un tranvía que circulara por el perímetro exterior del Casco, conectando con la nueva estación, se puede plantear una prolongación, deprimida o totalmente soterrada, para el tráfico de cercanías hasta el entorno de la Plaza de España, como forma de acercar aún más el ferrocarril al centro comercial y dotacional de Cádiz (con una solución similar a la Málaga).

ARF 5.- Adecuación en el área urbana de San Fernando.

- Si el actual apeadero de Bahía Sur va a ser la **estación principal** de San Fernando, debería ser el momento de cambiarle el nombre. No se puede seguir haciendo publicidad gratuita de un Centro Comercial Privado.
- En esta ficha no hay una sola referencia a las conexiones con la línea de metro ligero o tranvía, la cual se supone que debe conectar con el ferrocarril en La Ardila, o en la nueva estación principal.
- Esta línea que, como ya se ha dicho debiera tener una ficha propia, constituye la infraestructura de transporte de mayor entidad, aparte del ferrocarril. Por ello el Nodo donde se produzca el intercambio de modos de transporte (también con el bus urbano e interurbano) puede ser uno de los más importantes de la Bahía.

ARF 6.- Adecuación en el área urbana de Puerto Real.

- Debe optarse por la solución que tenga una mejor relación entre los costes y los beneficios urbanos y sociales que se obtengan, dando prioridad al soterramiento en el tramo urbano para mejorar la interconexión entre las zonas que actualmente divide el trazado ferroviario.
- Como ya se ha dicho anteriormente, el ramal al Bajo de la Cabezuela debe dar también servicio de viajeros de cercanías. La conexión entre los trenes que circulen por la línea principal y los que hagan el servicio de lanzadera se podría hacer en las Aletas, aunque sería mucho mejor que fuera en Puerto Real, para dar así un servicio urbano entre el núcleo principal y su barriada.

CAPÍTULO TERCERO. DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES

La configuración de una amplia Red de Espacios Libres de ámbito metropolitano es una de las apuesta del POT de la Bahía de Cádiz, que considera estos espacios como elementos básicos de articulación del territorio.

Por eso extraña que, en un contexto tan urbanizado y presionado como es la Bahía de Cádiz, donde en esta última década han sido destruidas amplias zonas forestales, sobre todo en el litoral de Chiclana y El Puerto, no se realice una propuesta más ambiciosa, y se incluya una normativa más rigurosa que salvaguarde los escasos espacios forestales que quedan y se adapten para un doble objetivo: la conservación del paisaje y la biodiversidad, y la utilización como parques metropolitanos por la población de la bahía.

En relación con la Red de Espacios Libres, Ecologistas en Acción propone:

- Homogeneizar terminologías, no se justifican hasta seis tipologías distintas de espacios libres (Art. 42). Así mismo se debe dotar a los parques metropolitanos de una figura legal. Consideramos que lo más apropiada es proponer que se declaren como "Parque Periurbano de la Bahía de Cádiz". Este parque periurbano sería discontinuo, situación que no sólo no mermaría eficacia a su gestión, sino que la favorecería, pues estando bajo una gestión unificada es más factible un solo espacio protegido que la dispersión en los 25 espacios distintos que incluye el POT.
- Las zonas de reservas de espacios libres deben tener garantías de que no se dedicarán a otros usos, ni se recortará su superficie. Por ello no se debe permitir reducir los bordes de los espacios libres, y menos de forma general con la sola justificación de "cuando sean necesarias actuaciones de reforma urbana" (Art. 43.4).
- Las Áreas de Reserva para Sistema General de Espacios Libres deben tener la clasificación de Suelo No Urbanizable de Especial Protección, y no permitir, como hace el art. 43.6, que se clasifiquen como "suelos urbanizables" para áreas de servicios y dotaciones. En estos espacios libres solo se deben permitir dotaciones y equipamientos ligados a la conservación y uso público, que tienen perfecta cabida en el suelo no urbanizable, y deben delimitarse en las correspondientes fichas la localización de dichos equipamientos y la ocupación máxima en relación con la superficie de cada espacio libre.
- Se deben incluir como base de los itinerarios verdes la zona de Dominio Público Marítimo Terrestre y de su zona de servidumbre, que en un espacio con tanta fachada litoral y tan amplias zonas de dominio público y servidumbre pueden aportar múltiples posibilidades.

FICHAS DE ACTUACIONES: ÁREAS PARA LA RESERVA DE ESPACIOS LIBRES

Área de la Sierra de San Cristóbal

- Ampliar esta área a la totalidad del Pinar de Coig (el POT excluye una zona ocupada por parcelaciones ilegales, a pesar de que el PGMO de El Puerto prescribe su demolición y la restauración de estos terrenos forestales a su estado natural), y a los colindantes pinares del madrugador y del Rancho Linares, configurando un gran espacio forestal de alto valor ecológico, paisajístico y recreativo.

- Debe concretarse la superficie máxima destinada a área de servicio y dotacional, pues la indicada en el plano de ordenación es muy amplia e imprecisa.
- Las antenas de comunicaciones se concentrarán junto a los depósitos de agua de la Confederación Hidrográfica.
- Prohibir la apertura de nuevas canteras y se procederá a la clausura y restauración de las existentes.

Área Toruños-Río San Pedro

- Incluir dentro de esta área los terrenos de marismas, retamas y pinos existentes entre la urbanización de Valdelagrana, el Río San Pedro y la N-IV, que quedó fuera, sin razones que lo justifiquen, del parque natural. El Área de Servicios y Dotaciones se circunscribirá exclusivamente a la zona de la venta El Macka.
- Incluir los terrenos del parque natural colindantes con el Campus Universitario y la N-IV, que se proponen como reserva de actividades, cuando es un terreno con ecosistemas y especies incluidos en la Directiva Hábitats, y que deben quedar protegidos por su alto valor ecológico y paisajístico. El PORN del parque natural no contempla la ampliación del Campus Universitario ni la implantación de estos "equipamientos supramunicipales".
- Excluir como Parque Metropolitano los terrenos del parque natural colindantes con el Campus. Este Parque debe circunscribirse a los terrenos forestales que rodean el Campus y que no están incluidos en el parque natural.
- En los terrenos del parque natural sólo se permitirá las instalaciones del Proyecto de la Red de Espacios Libres actualmente en ejecución, exceptuando los edificios a medio construir que existen en la entrada de Los Toruños y en el Río San Pedro, que deben ser demolidos por su alto impacto paisajístico, y su constatada innecesariedad.
- No se permitirá dentro de esta área tráfico motorizado, excepto el necesario para la gestión del espacio (guardería, limpieza...). Los itinerarios serán sólo de uso peatonal y ciclista.

Área: Parque de las Cañadas

- Esta área de Reserva de Espacios Libres debe incluir la totalidad de la red de cañadas contempladas en la cartografía de la ficha como "corredores verdes", añadiendo además, el Cordel Primero de Servidumbre y la Cañada del Higuérón. Todas ellas con su anchura legal establecida en las correspondientes clasificaciones, una longitud de aproximadamente 180 kilómetros y una superficie de unas 800 hectáreas. Además debe incluirse los proyectos ya en curso de la Consejería de Medio Ambiente y el proyecto de adecuación de la Dehesa de las yeguas del IMA (Instituto de Medio Ambiente de la Bahía de Cádiz).

Área Cierre Sur

- Incluir la totalidad del Pinar de Hierro, ya que el POT deja una buena parte de este importante pinar excluido del Área de Reserva de Espacios Libres, y por tanto de libre disposición para su ordenación por el PGOU del municipio de Chiclana, cuyo Ayuntamiento tiene prevista su urbanización.

Nueva Área de Reserva de Espacios Libres: Cantarranas (Pto. Sta. María)

- Estos terrenos, ubicados entre la carretera de Fuentebravía y la actual variante a Rota, no deben contemplar desarrollo urbanístico alguno, ni turístico ni residencial, debido a las amplias masas forestales de alto interés que mantiene: pinares, retamares y sabinars. Estos terrenos forestales deben incluirse en un Área de Reserva de Espacios Libres, configurando un gran parque metropolitano, en una zona que ha sufrido una fuerte deforestación en la última década, debido al salvaje proceso urbanizador de la Costa Oeste de este municipio. En esta Área de Reserva de Espacios Libres deben incluirse la totalidad de terrenos forestales de esta zona: Pinar del Conde , Perpetuo Socorro, El Lentiscal, Los Pinos, Hijuela del Tío Prieto, y pinares y retamares existentes en la margen derecha de la carretera de Fuentebravía frente a las urbanizaciones de El Ancla y El Manantial.

FICHA: ITINERARIOS VERDES

Itinerarios de El Puerto de Santa María

- Se deben enlazar los dos itinerarios por medio de un sendero que discurra a través de la Sierra de San Cristóbal propuesta como Parque Metropolitano. El sendero debe concluir en la zona occidental en la Vía Verde del ferrocarril El Puerto-Sanlúcar.

TITULO SEGUNDO: USOS Y ACTIVIDADES URBANAS EN EL TERRITORIO ZONAS DE ESPECIAL RESERVA PARA LA LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES

- El POT no realiza una cuantificación de los suelos, viviendas, equipamientos... existentes, ni evalúa las necesidades futuras en el ámbito metropolitano, por lo que las previsiones de "extensión de las áreas urbanas", de infraestructuras, o las Zonas de Especial Reserva para la Localización de Actividades, carecen del rigor necesario, no estando muchas de ellas plenamente justificadas.
- El POT da por válidas las propuestas de crecimiento urbanísticos de los municipios de la bahía, pues con la excepción del Suelo Urbanizable No Programado de Las Beatillas, en el Pto. de Sta. María, que lo contempla como suelo no urbanizable por lo que este Ayuntamiento deberá proceder a su desclasificación, el resto de suelos urbanizables se incluyen en el POT, incluso se prescribe la inclusión en el "proceso de urbanización" de la multitud de urbanizaciones ilegales existentes, sobre todo en los municipios de Chiclana y El Puerto, lo que implicaría la multiplicación de los actuales suelos urbanizables.

- El modelo actual de desarrollo de los municipios de la bahía de Cádiz es depredador e insostenible, pues está destruyendo su principal recurso y atractivo turístico: el paisaje. El desarrollo y crecimiento sin límites de las urbanizaciones turísticas, con la consiguiente masificación urbanística, está suponiendo la pérdida de prestigio y de competitividad de amplias zonas del litoral andaluz, y va a terminar por afectar muy negativamente al litoral de la bahía. El actual modelo de desarrollo de los municipios de Chiclana y El Puerto está basado en un continuo y desmesurado crecimiento urbanístico, sobre todo de segundas residencias, lo que genera un consumo de recursos naturales insostenible (suelo, agua, paisaje, biodiversidad...) y unas costes de mantenimiento de estas macrounizaciones imposible de asumir por los Ayuntamientos. Cádiz y San Fernando se han mantenido, por razones obvias, al margen de este proceso urbanizador, y Puerto Real se dispone a incorporarse a este modelo con su flamante campo de golf y sus grandes previsiones de crecimientos urbanísticos y turísticos.
- Ecologistas en Acción entiende que hay que pasar del crecimiento cuantitativo al desarrollo cualitativo, para ello hay que incluir las siguientes determinaciones en el POT:
 - Incluir una planificación estratégica a medio y largo plazo, evaluando la capacidad de carga, detectando el nivel de saturación y reversibilidad del territorio, y ajustando las actuaciones a las características y grado de vulnerabilidad.
 - Incluir una moratoria de nuevos crecimientos de segundas residencias, para invertir la actual dinámica depredadora del suelo y el paisaje y pasar de un turismo residencial, que genera poco empleo y actividad económica, a uno de alojamiento. El actual modelo de crecimiento urbanístico genera sólo beneficios a corto plazo y provocan una peligrosa economía dependiente del sector de la construcción que tiene que retroalimentarse constantemente, consumiendo más y más territorio.
 - En los nuevos desarrollos turísticos deben primar los usos hoteleros, pues generan más empleo y valor añadido que los residenciales, consumiendo menos recursos y suelo. La economía turística no se puede basar en la construcción, sino en el alojamiento y en las actividades turísticas.
 - Hay que incluir el concepto de "Zonas saturadas urbanísticamente", con la posibilidad de adoptar medidas novedosas y drásticas como:
 - El esponjamiento del territorio, procediendo a la demolición de los edificios más impactantes en primera línea de playa para rescatarlos como espacios libres de uso público.
 - Desclasificar de suelo urbanizable a no urbanizable, proceso del que existen experiencias en otras Comunidades Autónomas, con sentencias judiciales que ratifican que no son indemnizables cuando este proceso responde al interés general.
 - Programación de ritmos de licencias de construcción, con un máximo anual del 1% del parque de viviendas existentes.
- Es urgente el deslinde de la totalidad del Dominio Público Marítimo-Terrestre, garantizando su integridad, así como la de la zona de servidumbre de protección. Se estima muy conveniente ampliar esta zona de servidumbre de los 100 metros mínimos que estipula la Ley de Costas, a una franja entre 200.

CAPITULO TERCERO: DE LAS ÁREAS SUBURBANIZADAS

- El POT prescribe de forma temeraria y sin justificación alguna que las eufemísticamente denominadas "áreas suburbanizadas", en realidad urbanizaciones ilegales, deben incluirse en "los procesos de urbanización" de los PGOU, "mediante su progresiva integración en las redes de infraestructuras, comunicaciones, y la localización de equipamientos servicios necesarios para la población residente. Esta determinación es normativa, por tanto vinculante para los PGMO. Esto significaría que miles de viviendas ilegales pasarán a ser suelo urbanizable, y que con dinero público se le dotará de las infraestructuras y equipamientos necesarios, cuando en los procesos de parcelación y construcción ni se cedieron suelos, ni aprovechamientos urbanísticos ni tan siquiera se pagaron licencias de obras. La legalización de estas urbanizaciones con carácter general y vinculante será la espoleta que disparará nuevas urbanizaciones ilegales, ante el enorme negocio y facilidad que supone la construcción ilegal en los municipios de la bahía.

Algunas de estas urbanizaciones podrían ser legalizables, aunque con múltiples cautelas y recayendo las cargas en los propietarios de las parcelas y construcciones. Aquellas que se han realizado en terrenos forestales, zonas de alto valor paisajístico e, incluso en espacios naturales protegidos, deben quedar fuera de ordenación y el POT debe prescribir su demolición y la restauración del terreno a su estado original.

ZERPLAS (art. 57 y fichas de actuaciones)

1: Zona de San José-El Madrugador

- Eliminar usos residenciales. Por su aislamiento en relación con otros núcleos residenciales y con los equipamientos básicos, no es aconsejable un desarrollo residencial en esta zona. El Puerto no está necesitado precisamente de suelo residencial. El complejo del Madrugador debe dedicarse a equipamientos metropolitanos.
- Se debe incluir todas las áreas forestales existentes en esta zona (pinos del Madrugador y Rancho Linares) como zonas verdes protegidas. El espacio libre previsto en el borde sur debe ampliarse a todos los terrenos de la actual escombrera, que deben restaurarse, previa inertización de los residuos tóxicos existentes. La vía sobre el muro del Guadalete se adecuará como itinerario del parque natural, no permitiéndose tráfico rodado.
- Eliminar el acceso al puerto comercial, por no estar suficientemente justificado y suponer un elevado impacto paisajístico sobre el parque natural.

ZERPLA 2: Zona de Cantarranas

- Eliminar esta ZERPLA. No tiene justificación alguna dedicar estos terrenos como de interés metropolitanos para la localización de actividades turísticas. Parte de la zona está ocupada por parcelaciones y urbanizaciones ilegales, y otra buena parte lo constituyen terrenos forestales, actualmente clasificados como no urbanizables, con

una interesante y valiosa cubierta vegetal, formada por pinares, retamares y sabinares. Además, es una de las zonas de mayor importancia para el hábitat del camaleón.

- La Directriz de "Proteger las zonas arboladas" y "acondicionarlas como parques o jardines" demuestra la falta de valoración de las formaciones arbustivas, sobre todo retamares y sabinares, que para algunas especies de la fauna protegida, como el camaleón, es de mayor interés que las zonas arboladas. Así mismo se debe excluir la transformación a parques y jardines de las formaciones forestales bien conservadas, como es el caso.

ZERPLA-3: Zona de Aletas-Río San Pedro

En la página 200 del POT aparece claramente establecido el propósito de estas nuevas figuras urbanísticas como Zonas de Especial Reserva Para la Localización de Actividades. *“La ZERPLA-3 Aletas-Río San Pedro se considera de carácter supramunicipal, de forma que su puesta en funcionamiento está al servicio del total de la aglomeración, por lo que el Plan opta por su incorporación inmediata a los procesos urbanos, estableciendo una ficha de actuación **vinculante** en cuanto a usos previstos, siendo el planeamiento urbanístico quien establezca su ordenación detallada”.*

La mayor parte de esta Zona de Localización de Actividades, a la que se refiere este ZERPLA, es un Parque Natural y una gran zona de marismas erróneamente desecadas hace 30 años y que -afortunadamente- ya tienen proyecto redactado por la Universidad, por encargo de La Demarcación de Costas, para su reinundación y posterior puesta en valor ambiental y de uso público.

Las actividades que pretende “localizar” la Consejería de Obras Públicas y el POT -su herramienta- se parece el proceso cinematográfico de localización de exteriores para las grandes escenas bélicas, cuando el especialista-localizador en cuestión apunta con su dedo un lugar del mapa, y añade “aquí los cañones, aquí la infantería, todo esto (la selva) hay que despejarlo con los bulldozer”.

Parece evidente que alguien debe haberse sentido con la suficiente prepotencia delante del mapa de la bahía de Cádiz para formular un pensamiento de “ordenación” para toda esta zona “virgen”, “desordenada” e “improductiva” y “propone con carácter vinculante” que hay que **redelimitar** el Parque Natural de la Bahía de Cádiz en el área del río San Pedro (pag. 247). Suponemos que habrá pensado que si el Parque estorba, lo mejor es cambiarlo de sitio y así ¡zas!, ya no hay Parque, ya no hay problema.

Se incluye en las Aletas una propuesta para 164 has, pero eso sí, se pinta en los planos una superficie 4 ó 5 veces mayor (chapuzas) para ubicar un Centro (conmutador/intermodal) del Transporte que, dicho así, hasta nos gusta; y un Parque Empresarial que ya venía recogido en el “cuasi agónico” PGOU de Puerto Real.

Y ahora, la novedad, la propuesta más “potente”: “Un Parque Comercial-recreativo” pintado en el plano en la zona de Dominio Público Marítimo Terrestre para “actividades comerciales, lúdicas y de ocio” (pag. 246). Esto es, un nuevo Bahía Sur, bueno “Bahía Norte”, o “Centro Multitudo Las Aletas”, o como quiera que le pongamos a la criatura. Si se hizo una vez sobre las marismas de San Fernando - habrán pensado- ¿por qué no va a colar una segunda vez?. ¿Quién lo va a impedir si lo propone el/la ZERPLA?

Pero la idea más "lúcida", más "potente" y más "original" es.... INCLUIR LA ZONA DEL RÍO SAN PEDRO COMO UNA MACROPROPUESTA UNIDA Y VINCULADA A LAS ALETAS, total si están próximas. Si la propuesta del río San Pedro estaba aún un poco "crudilla" para sus promotores (la Universidad y el Ayuntamiento de Puerto Real), ahora lo juntamos todo, y ya está. Además, la mayor parte del actual suelo que pretende ampliar la Universidad se declara en el POT de Extensión Universitaria, Educación Especial (?) y otros "equipamientos supramunicipales". Entre ellos se cita un estadio de atletismo, una vieja y megalómana idea recuperada del polvoriento fondo de algún cajón, seguramente para rellenar el disparate.

Alguien parece que no comprende nada. Todo esto es un Parque Natural, es zona ZEPA y un espacio totalmente afecto a la Directiva Habitat de la Unión Europea. La Universidad y el Ayuntamiento tendrán que demostrar que todas estas "potentes" ideas no pueden materialmente ubicarse en ningún otro sitio más que en un parque natural, si no con la música a otra parte. Ninguna ZERPLA debería dar cobertura a procesos urbanísticos interesados que -si bien están en marcha- tienen muy comprometida su viabilidad por afectar lesivamente a normativas de rango superior, pues el PORN del Parque Natural de la Bahía de Cádiz tampoco contempla ni permite semejantes actuaciones en esta zona del parque natural.

Por último -la guinda del pastel- el Parque Metropolitano del río San Pedro, solapándose/confundiéndose con el "Toruños/Río San Pedro" de la Red de Espacios Libres, que por cierto, ya está en marcha. ¿Qué añade esta última propuesta? Nada, sólo desconcierto. Ahora se pretende mezclar en una sola unidad de gestión los pinares públicos del frente de la Universidad y el Río, que están fuera del Parque Natural, con el Pinar de la Algaida que está dentro. Ambos espacios forestales tienen usos diferenciados. El primero soporta un intenso uso público estacional, ligado a la temporada de baños. El Pinar de la Algaida -en cambio- debe seguir acogiendo, como hasta ahora, actividades de menor impacto (senderismo, educación, investigación) si se quiere preservar el único pinar costero que hay dentro del Parque Natural.

Sinceramente creemos que todo este indigesto "gazpacho" urbanístico nada tiene que ver con la Ordenación del Territorio que sí debería ser - entendemos- una herramienta responsable al servicio del crecimiento ordenado y sostenible, y una garantía de conservación de los recursos naturales.

Nos parece que -si se quiere dotar al ámbito subregional de una herramienta que aporte coherencia a los planeamientos locales- no se puede revestir el POT de tal grado de "propuestas vinculantes" que contradicen normativas existente y afectan gravemente a estacios naturales protegidos o a zonas de dominio público. Supuestamente, estamos en un primer nivel de ordenación del territorio y nos parece que habría que haber hecho un mayor esfuerzo en precisar con coherencia los límites físicos de las propuesta. Tiempo ha habido desde el último Avance (¿5 años?). Lo contrario nos lleva a propuestas como esta ZERPLA-3 donde se confunde todo y esto es muy peligroso, porque puede llevar a modelos finales donde se ha pervertido la filosofía de Ordenación del Territorio. En esta propuesta -en concreto- no se respeta nada. Ni los límites de los espacios protegidos, ni los usos determinados que los regulan ni -especialmente- la pervivencia futura de los mismos, ya que lo que se propone es su eliminación física pura y simple.

La única explicación que cabe aquí es la falta de independencia con que se ha trabajado en estos últimos tiempos. Baste que un Alcalde vaya a un foro y meta cuatro voces para que al final tengamos esto: desarrollos “potentes” sólo para los alcaldes “pre-potentes”. Así estas **ZERPLAs** sólo serán una caricatura urbanística, es decir, **Zonas Especulativas Reservadas Para Los Alcaldes**.

Por todo ello proponemos:

- El ZERPLA-3 debería recoger exclusivamente propuestas para la localización de actividades en el futuro Polígono de las Aletas ligadas a la mejora del transporte y al desarrollo de un tejido industrial respetuoso con la conservación de los recursos naturales de la zona. Para ello debe ceñirse a las prescripciones del planeamiento vigente sin afectar ni un metro a la zona de dominio marítimo terrestre de las marismas del río San Pedro.
- El POT de la Bahía de Cádiz debe incluir íntegramente en sus determinaciones los objetivos que para esta zona se exponen en el PLAN DE RECUPERACIÓN AMBIENTAL DE LAS MARISMAS DEL SAN PEDRO Y GUADALETE, redactado por el GEAM de la Universidad de Cádiz en julio de 2.001, por encargo de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.
- El POT debe garantizar los límites del Parque Natural de la Bahía de Cádiz preservando la diversidad ecológica y paisajística de los pinares, zonas húmedas y estepas salinas que singularizan los enclaves del río San Pedro. Y prescribirá, con carácter normativo, la reversión a no urbanizable que estos espacios del Parque tenían con anterioridad al año 1993.

ZERPLA 4.- Zona de Camposoto.

- La **Salina de San Salvador**, al sur del Puerto de Gallineras, debe mantener su carácter natural (una vez completado el tramo más al sur de la Ronda del Estero), o como mucho plantearse como espacio libre, con su estructura original, pero nunca como edificable, aunque sea para equipamiento.
- La parte más alta del **Cerro de los Mártires**, la mayor elevación topográfica del interior de la Bahía y el mejor mirador del entorno natural debe quedar como espacio libre, como ampliación del vecino Parque del Cerro. Lo mismo ocurre con una parte de los terrenos más cercanos al Camino de Gallineras, donde además de existir importantes yacimientos arqueológicos, hay una topografía singular que debiera respetarse.
- En este sentido, el viario interior transversal que se dibuja en los esquemas debe ser respetuoso con la conservación de los elementos citados en el párrafo anterior.
- Restricción de usos en el borde sur y sureste, como consecuencia de las cautelas contenidas en la ficha del **LC-3** (por la presencia de yacimientos arqueológicos).
- Para ello puede ser muy conveniente que se amplíen las distancias de separación de las nuevas edificaciones al borde del Parque Natural y al deslinde del dominio público

marítimo – terrestre a distancias de un mínimo de entre 100 y 200 metros, según zonas, que se pueden dedicar a espacios libres y ciertos equipamientos al aire libre.

- Los suelos del antiguo vertedero de **la Leocadia** deben destinarse preferentemente a **espacios libres de uso público**, con algunos equipamientos de tipo ambiental y recreativo, complementarios del previsto **centro de visitantes** del Parque Natural, de próxima ejecución.
- Los suelos colindantes, pertenecientes a la **antigua Almadraba**, también deben formar parte de la actuación. Podrían albergar una pequeña zona portuaria y un centro de deportes náuticos (caño de los Hermanos), y algunos equipamientos de tipo recreativo, con una edificación que en ningún caso supere la ocupación de las instalaciones de la antigua factoría almadrabra.

ZERPLA-5: Zona de Marquesado - Barrio Jarana

Ya se ha indicado en el apartado de infraestructuras viarias que no estamos de acuerdo con la nueva vía de circunvalación este de la Bahía. Por ese mismo motivo no estamos de acuerdo en la enorme zonificación de suelo que define este ZERPLA-5 y que se configura precisamente tras el trazado en el mapa de esta carretera. Efectivamente no existe aforo o cuantificación del suelo que contempla la propuesta, pero en cualquier caso la superficie es excesiva ya que estamos hablando de la mayor parte del término de Puerto Real comprendido entre el Hospital y al Arroyo Zurraque, sin que se sepa tampoco a ciencia cierta qué actividades turísticas de baja densidad y dotacionales se pretenden incorporar. La mayor parte de estos suelos, al margen de las escasas masas forestales existentes en el pinar de los Ojuelos, el Hospital y las franjas de pinares de varias de las cañadas de la zona, son declarados -por el planeamiento vigente- como no urbanizables de interés agrícola. ¿Cual es la propuesta de calificación que estamos trasladando al futuro PGOU de Puerto Real con esta ZERPLA-5? Nosotros al menos, con lo que figura en la ficha, no acertamos a imaginarlo. Ahora bien si lo que se está planteando es una modificación de los usos agrarios en favor de una ocupación urbana/turística (?) de baja densidad, entonces tendríamos que mostrar nuestro total desacuerdo. Ese es el problema, la indefinición de la propuesta.

Lo analizaremos desde el punto de vista de los indicios que están en la calle. En abril del 2001 sale a información pública el anteproyecto de campo de Golf “Aldea Real” para su tramitación mediante E.I.A. Lo promueve Inversiones Turísticas y Deportivas SL y consta de un campo de Golf de 18 hoyos y 54 hectáreas ha implantar en la zona “Dehesa de Villanueva” (una pequeña zona del ZERPLA-5). No figura memoria urbanística pero se presenta según los promotores como la gran apuesta turística de Puerto Real. Textualmente dice la documentación: *“Aldea Real Golf supone la puesta en marcha de una ciudad que sin duda jugará un papel muy importante en el inmediato desarrollo turístico de la Bahía de Cádiz”*. Lo firman los Sres. R. Dávila y J.A. Bueno y declaran un capital social de 500.000 ptas (3.000 euros) como garantía y solvencia de sus buenas intenciones.

Ahora bien, nos preguntamos si será ésta la “propuesta germen” que ha llevado a la Consejería a poner en reserva de suelo que afecta a una gran extensión del territorio de Puerto Real. Si es así no aparece. De hecho ni siquiera aparece la más mínima alusión a campo de golf en este/a ZERPLA-5. Nos preguntamos también de quién depende hipotéticamente “crear” una ciudad turística, quién decide el sitio, quién decide si es

necesario/conveniente ese tipo de desarrollos, qué capacidad se les debe atribuir (hipotéticamente) a unos señores que declaran 3.000 euros de capital social para “supuestamente” poder influir en un Plan General o en un Plan Subregional de Ordenación. Demasiadas incógnitas, la mayor parte de ellas imputables a la falta de concreción de las propuestas. Por ello no podemos apoyarlas globalmente aunque sí estamos de acuerdo en varias de las ideas que se incorporan. Entre ellas la creación de los parques del Hospital y del Zurraque, los equipamientos para el Parque de las Cañadas, los equipamientos dotacionales para las áreas suburbanizadas (Marquesado, Barrio Jarana, Meadero y La Chacona), la obligación de dotar con agua bruta (depurada) para los jardines y zonas verdes deportivas (incluido campos de golf), los pasillos verdes y en general con todas las cautelas ambientales con que se obliga a las nuevas infraestructuras y dotaciones.

Por todo ello Proponemos:

- Debe revisarse drásticamente la propuesta de zonificación para el desarrollo de áreas turísticas de baja densidad y dotacionales. Ésta se circunscribirá exclusivamente al desarrollo y puesta en marcha un proyecto de Campo de golf siempre que se cumplan las cautelas ambientales mínimas (respeto a la vegetación existente, riego con aguas depuradas, respeto a los yacimientos arqueológicos de la zona, etc..).
- El POT garantizará el mantenimiento de los sistemas agrarios tradicionales de la zona, incluyénsolos dentro de las Áreas con Interés para la Preservación del Ambiente Rural, la conservación del Parque Natural y el Parque Metropolitano de las Cañadas de Puerto Real.

ZERPLA 6.- Zona de Chiclana – Río Iro.

- No se pueden plantear desarrollos residenciales sobre unos terrenos que se admite en la documentación que son inundables, sobre todo si se tiene en cuenta la suficiente cantidad de suelo de la que puede disponer Chiclana.
- Sin embargo estos terrenos pueden ser apropiados para el desarrollo de espacios libres de uso público y ciertos equipamientos públicos (zonas deportivas con instalaciones extensivas).

ZERPLA 7: Zona del Arroyo de Carajolilla

Esta propuesta pretende la construcción de una carretera de gran magnitud que conectaría la carretera N-340 con las zonas turísticas a línea de costa del municipio dirigiéndose hacia Sancti Petri. El trazado de esta carretera contraviene la Ley 4/89, de 27 de marzo, que en su artículo 31 establece para las especies incluidas en los catálogos de especies amenazadas la prohibición específica *de actuaciones que ocasionen la muerte, molestia, así como la destrucción de sus nidos, vivares, áreas de reproducción, invernada o reposo* y constituye una verdadera contradicción de la planificación propuesta ya que pasa justo entre dos de las manchas de pinares y alcornoques mejor conservados de Chiclana y actuaría aislando ambas manchas y cruzando por la mitad de una zona de pastizales y acebuchales adhesionados que forman, en conjunto con ambas masas de pinar/alcornocal, un área (conocida como El Chaparral de Vélez) de enorme interés biológico, derivado en gran parte de la enorme diversidad paisajística que el conjunto de ambas masas forestales y los

pastizales/acebuchales le confieren. Por otro lado hay que tener en cuenta la alta diversidad ecológica propia de los cursos naturales de agua.

- Sobre este proyecto se destacan las siguientes afecciones al medio ambiente:
 - Supone efectos de barrera, destrucción de vegetación, contaminación atmosférica y- acústica, contaminación de suelos, contaminación de aguas, incremento de riesgo de incendios por las zonas donde discurre, vertido de residuos, atropellos de fauna...
 - Tendría efectos devastadores para la fauna que utiliza este espacio como hábitat o zona de reproducción o alimentación. Lo s cauces y su vegetación asociada son auténticos corredores ecológicos, refugios de diversidad que desempeñan el papel de ecotonos, y que suponen un refugio de primer orden para la fauna.
 - En concreto, es el lugar de reproducción de numerosas especies de aves protegidas tales como ruiseñores (*Luscinia megarhynchos*), currucas (*Sylvia sp.*), carboneros (*Parus mayor*), mosquiteros (*Phylloscopus, sp.*), bisbitas (*Anthus trivialis*), carriceros (*Acrocephalus sp.*), mirlos (*Turdus merula*), trigueros (*Emberiza calandra*), buitrones (*Cisticola juncidis*), cucos (*Cuculus canorus*), abubillas (*Upupa epops*), y una larga lista que observamos criando en la zona propuesta como autovía y que desaparecerían de la misma entre otras cosas por no tolerar los 75 decibelios de ruido que emite cualquier autovía. Entre las especies que habitan este hábitat específico se encuentra el torillo (*Turnix sylvatica*), especie en peligro de extinción, y cuya existencia se conoce en el área concreta afectada por el paso de la carretera.
 - Con relación a los reptiles, en la vegetación de los márgenes y sotos del cauce, se refugian especies tales como el amenazado camaleón, el cada vez más escaso lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), el eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), la culebra de escalera (*Elaphe scalaris*), la culebra viperina (*Natrix maura*), la lagartija cenicienta (*Psammotromus hispanicus*) o la lagartija colilarga (*Psammotromus algirus*) por citar algunos ejemplos. La gran mayoría de estas especies están recogidas en el Real Decreto 439/1.990, por el que se aprueba el Catálogo General de Especies Amenazadas. Entre las causas de desaparición de estas especies destacan la alteración de sus hábitats y los atropellos en carretera.
 - Por lo que a anfibios se refiere, al llevar una doble existencia terrestre y acuática los hace ser especialmente sensibles a las alteraciones del hábitat, por lo que son reconocidos como auténticos bioindicadores. En la zona se han citado especies como el sapo corredor (*Bufo calamita*), el sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*), el sapillo moteado (*Pelodytes punctatus*), la ranita meridional (*Hyla meridionalis*) o el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*). Estas especies, todas ellas protegidas, es encuentran en franca regresión, por lo que su existencia en el Carrajolilla debe preservarse.
 - Además, muchas especies de insectos endémicas de la región del Estrecho de Gibraltar que mantienen poblaciones en la zona habitan exclusivamente este tipo de hábitats, como es el caso de *Hybalus ameliae*, *Onthophagus melitaeus* y *O. hirtus* (véase Baraud, J. 1992. *Coléoptères Scarabaeoidea d'Europe*. Société Linnéene du Lyon, Lyon; Martin-Piera, F. y López-Colón, J.I., 2000. *Fauna Ibérica. Vol. 14. Scarabaeoidea. I. C.S.I.C., Madrid*).
 - También se refugian algunos mamíferos protegidos (p. Ej. ambas especies de erizos). La carretera pondría en peligro a todas estas especies no sólo durante sus

- movimientos a estas zonas de alimentación, sino como consecuencia de la destrucción de un hábitat donde obtienen recursos para su supervivencia.
- Además de las especies que habitan exclusivamente este hábitat, gran número de especies se desplazan hasta él desde los pinares y alcornoques cercanos durante la búsqueda de alimento.
 - En este trazado se encuentran algunas especies de flora endémica de gran interés botánico por presentar áreas de distribución reducida y que sin duda la ejecución de este proyecto significaría la eliminación de las mismas de la zona. Entre ellas están la *Armeria macrophyla*, *Trisetaria dufforei* y *Centaurea aspera*.
 - La ejecución de este proyecto supone una afección irreversible a los bienes que componen el dominio público hidráulico, afección que vulnera los principios básicos recogidos en la legislación de aguas. En concreto destaca el art. 13.3º de la vigente Ley de Aguas en el que se establece como principio general la *compatibilidad de la gestión pública del agua con la ordenación del territorio, la conservación y protección del medio ambiente y la restauración de la naturaleza*.
- En definitiva el aprovechamiento potencial del arroyo Carrajolilla y sus usos públicos y su conservación es totalmente incompatible con la autovía, que supondría la destrucción de todo lo que se dice intenta proteger.
 - La red viaria de acceso a la costa con el itinerario oeste, las dos carreteras de acceso a la Barrosa desde el núcleo urbano, la carretera de Fuente Amarga y los dos accesos de la carretera nacional 340 por la laguna de la paja y loma del puerco, está de sobra garantizada.

TÍTULO TERCERO: LOS RECURSOS AMBIENTALES Y EL PAISAJE DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

El P.O.T. de la Bahía no protege adecuadamente los recursos naturales, llegando a constituir algunas de las actuaciones que contempla en las principales amenazas que se erigen contra aquellos. Entre éstas cabe citar ZERPLA 2, 3, 5, 6 y 7 y ARV 16, que contradicen las directrices establecidas en el art. 69 .1 del propio Plan. Se ignoran los valores naturales de espacios, que si bien no gozan de una protección específica, sí presentan especies que o están en peligro, o son vulnerables, raras o endémicas y por tanto, sí están protegidas por la Directiva Hábitats, transpuesta por el Real Decreto 1997/1995.

CAPÍTULO SEGUNDO: DE LAS ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIONES DE USOS EN EL LITORAL

- En la **Sección Primera** se añadirá un punto 4 al art. 75: Garantizar la servidumbre de tránsito en la zona de servidumbre del DPMT a lo largo de todo el frente litoral.
- En el art. 78 se especificarán los siguientes extremos:
 - 2.a.2. Las adecuaciones en el pinar de Mochicle se harán en la explanada existente junto al acceso rodado, nunca dentro del pinar.

- 2.a.3. La regeneración del acantilado implicará la eliminación de la vegetación alóctona y de los escombros, y la reforestación con especies características de los acantilados costeros.
 - No se entiende que en el apartado 2.c.1. de éste último artículo se prevea la localización de “aparcamientos en el acceso a Puerto Sherry”, cuando el acceso al puerto por el frente litoral es peatonal; tampoco que se quieran instalar aparcamientos en el viario de las Dunas, que implicaría la ocupación de una franja de este Monte Público declarado parque periurbano.
 - En el punto 2.d.1 las bolsas de aparcamientos deben eliminarse, de hecho así se contempla en el proyecto en ejecución de la Red de Espacios Libres Toruños-Río San Pedro.
- El art. 84 concretará en el punto 3: La franja de protección al sur del polígono industrial San José (PMV-1) debe abarcar la totalidad de la escombrera, con una anchura media de 400 m. Los terrenos deben destinarse en su totalidad, previa inertización de los residuos tóxicos existentes y restauración de la escombrera, a parque público.
 - En el art. 85 se deben incluir en el punto 2 las marismas desecadas de la margen izquierda del Guadalete y del Río San Pedro y en el punto 3 actuaciones de regeneración para las mismas. No tiene justificación, ni explicación alguna el dividir estas marismas entre “Protección de marismas” y “Áreas con transformación cautelada”. Se deben incluir también en estas Directrices de Regeneración a las marismas incluidas en las Aletas que están en Dominio Público Marítimo Terrestre.
 - El artículo 88 concretará en el punto 2: Las dotaciones de uso público deben circunscribirse a los equipamientos contemplados en el Plan de Uso Público del Parque Natural de la Bahía de Cádiz.
 - El Punto 1.b. del art. 89 se debería sustituir por:
 - No se permitirán más ampliación o duplicación de los pasillos de infraestructuras que la necesaria para el desdoble de la vía férrea entre Jerez y Cádiz.
 - Y el 2 por: -en las zonas de marismas no se permitirán infraestructuras de transformación o distribución.
 - Al Punto 3 añadir: Las adecuaciones de uso público deberán estar contempladas en el Plan de Uso Público del Parque Natural de la Bahía de Cádiz.
 - Al punto 4 debería añadirse el siguiente apartado: No se permitirán transformaciones de marismas naturales en salinas o piscifactorías. No se autorizarán transformaciones de las salinas tradicionales en piscifactorías.
 - Al punto 5 el siguiente: Se permite la restauración de las casas salineras para usos relacionados con las actividades primarias, vivienda unifamiliar o turismo rural, en base a lo estipulado en el Decreto 20/202 de Turismo en el medio Rural y Turismo Activo.
 - Y adicionar un nuevo punto 6: Eliminación de todas las edificaciones ilegales.
 - En el art. 91 se concretará:

- En las Zona de Protección de Paisajes Singulares Marismeños no se permitirán más construcciones que las contempladas en el Plan Rector de Uso y Gestión y Plan de Uso Público del parque natural, y deberán basarse en la rehabilitación de edificaciones singulares existentes.
- Y se debería añadir: 1.a. Mantenimiento de las marismas en condiciones naturales. Los senderos serán exclusivamente peatonales y para bicicletas.

CAPÍTULO TERCERO: DE LAS ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIONES DE USOS EN LAS ÁREAS RURALES

- El art. 94 debería incluir entre los objetivos generales: La recuperación de las vías pecuarias, regenerando su vegetación natural para adecuarlas como elementos diversificadores del paisaje, corredores ecológicos y para actividades de senderismo y, cicloturismo y paseos a caballo.
- En el art. 95 se debería modificar el punto 2 en el sentido de que sólo se permitirán edificaciones de utilidad pública promovidas para equipamientos públicos por las distintas administraciones.
- El art. 96.2 debería diferenciar La superficie de la parcela mínima en función de que sea de secano o regadío: proponemos 2 has. de regadío y 5 de secano.
- En EL 96.3 había que restringir la posibilidad de construir instalaciones de utilidad pública a los servicios y equipamientos públicos que justifiquen de forma expresa la necesidad de situarse en estos terrenos no urbanizables, evitando así el abuso existente en muchos municipios que están declarando de utilidad pública hoteles, campos de golf o urbanizaciones.
- El art. 97 debería incluir la prohibición de apertura de nuevas canteras.
- En el art. 101.2 se debería incluir el mantenimiento de toda la superficie forestal, no sólo la arbolada, sino también la de matorral.
- En el art. 102 se debe prescribir la restauración de zonas con parcelaciones y viviendas ilegales, procediendo a su demolición y a la restauración del paisaje natural.
- En el art. 103 se deberían eliminar las marismas desecadas del Río San Pedro, que deben incluirse en la Zona de Protección de Marismas.

CAPÍTULO CUARTO: DE LA REGULACIÓN DE USOS EN LAS ZONAS SOMETIDAS A RIESGOS NATURALES

- Con relación al art. 109 debe incluirse la cartografía de las zonas de riesgo de inundación.
- Para evitar la alteración y agotamiento del acuífero Puerto de Santa María-Puerto Real-Chiclana ha de contemplarse en el art. 111 (Regulación de los usos en zonas sometidas a riesgo):

- El inmediato sellado del Vertedero de la Victoria y de cualquier otro que contravenga el Plan Director Territorial de R.S.U., a fin de evitar la contaminación actual o futura del acuífero.
 - El desdoblamiento de la red de distribución, separándose por un lado el agua potable y por otro, agua procedente de la depuradora que se emplearía para el riego de jardines y espacios deportivos (campos de golf sobre todo), prohibiéndose para estos usos la utilización de acuíferos.
 - El establecimiento de alcantarillado adecuado para la infiltración del agua de lluvia.
- Para evitar el riesgo de inundación, dado que la canalización o encauzamiento no lo elimina, como se ha demostrado en numerosos casos. Hay que recordar lo sucedido en el Rin en 1983 y en el Oder en 1997, que eran obras de ingeniería de reconducción de cauces modélicas en el mundo. Además en el III Informe del Panel Intergubernamental para el Cambio Climático se considera ya incuestionable la existencia de un calentamiento derivado de las actuaciones antrópicas y se prevé una subida del nivel del mar para las próximas décadas de 50 cm. a 1 metro. Esto elevaría el riesgo de inundaciones al coincidir avenidas de agua derivadas de fuertes precipitaciones con la marea alta.
 - Siguiendo el espíritu cautelar del art. 109 de la normativa del P.O.T. se ha de prohibir las construcciones, instalaciones o infraestructuras, si bien de forma permanente y absoluta y las actividades primarias agrícolas y ganaderas han de ser restringidas en la zona de servidumbre de D.P.H., a fin de evitar la erosión y disminuir la deposición de sedimentos en el cauce. Se han de retirar los escombros vertidos en la zona de inundación. Todo ello en sintonía con la tendencia actual en la Europa más desarrollada, donde se están realizando proyectos de recuperación y renaturalización de las llanuras de inundación y de remeandrización.
 - Es prioritaria la restauración del medio, recuperándose la cubierta vegetal de los cauces fluviales y en la memoria económica ha de figurar a corto plazo la partida correspondiente a esta actividad.
 - Por lo expuesto son totalmente rechazables las ZERPLAs 6 y 7. Sólo cabría admitir en las zonas de inundación zonas destinadas a actividades deportivas que no obstaculicen las avenidas de agua.
 - El art. 111 debería añadir:
 - No se autorizarán nuevos desarrollos urbanísticos, ni instalaciones deportivas (campos de golf...) sin contar previamente con disponibilidades de agua reutilizada de las EDAR para el riego de las zonas ajardinadas.

TITULO CUARTO: INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS, ENERGÍA Y RESIDUOS SÓLIDOS

PREÁMBULO

La larga tramitación de este documento de ordenación tiene como consecuencias negativas y evidentes las siguientes:

- El carácter de instrumento de planificación y de ordenación de este plan se ve seriamente hipotecado por los hechos consumados que los ayuntamientos han ido ejecutando al margen de toda determinación supramunicipal, por lo cual el plan llega tarde para poder frenar o regular actuaciones que ya son irremediables. No sabemos si de forma deliberada o involuntaria, los municipios han ido ejecutando obras al margen de toda perspectiva mancomunada, por lo que el Plan Territorial lo único que podrá efectuar es el espaldarazo a lo ya realizado.
- Los avances producidos en los últimos cinco años, dejan obsoletas muchas de las previsiones que realiza el Plan, sin que recoja la legislación más reciente. Esto se evidencia en la “planificación” de los residuos, en las previsiones energéticas y en la depuración/reutilización de las aguas residuales. En el primer caso ignora por completo el Plan Director Territorial de Residuos Urbanos de Andalucía, en el segundo no tiene en cuenta los compromisos del II Plan Energético de Andalucía y en el último no considera a la Estación Depuradora de Cádiz – San Fernando (que erróneamente ubica en el río Arillo) como una infraestructura plenamente operativa y necesitada de un proyecto para aprovechar las aguas depuradas. Así, leemos que el Plan de Residuos Urbanos de la provincia de Cádiz es “de reciente aprobación”, cuando hace exactamente cinco años que fue aprobado.

AGUA.

- El Plan tiene que establecer como prioridad evitar las pérdidas en el abastecimiento urbano, que en el caso de Cádiz representa más de la tercera parte de los volúmenes de agua que se extraen de Los Hurones; la modernización y arreglo de las conducciones es de la máxima urgencia. Las dotaciones previstas son superiores a las actuales. No se comprende que se proponga aumentar los consumos de agua y no reducirlos. No es acertado suponer que el consumo urbano continuará aumentando, porque los últimos datos aseguran que se ha conseguido disminuir el consumo de agua, sobre todo en la ciudad de Cádiz. Si a ello le unimos la necesidad de generalizar campañas de ahorro y de gestión de la demanda, podemos concluir que no cabe esperar mayores consumos de los actuales.
- Hay que establecer medidas concretas que fomenten el ahorro, el objetivo del POT no debe ser seguir aumentando obras de infraestructuras que aumenten la oferta, sino las que mejoren la gestión de la demanda, con objetivo de no superar el tope de consumo municipal de 1990:
 - Instalar en todas las EDARs de la bahía el tratamiento terciario que posibilite la reutilización de las aguas depuradas.
 - Todos los nuevos desarrollos urbanísticos deberán contar con doble red de abastecimiento: la de agua potable para el uso doméstico, y de agua reutilizada

de la EDAR para riego de zonas ajardinadas públicas y privadas. Así mismo los polígonos industriales utilizarán agua reciclada de la EDAR para usos que no necesiten obligatoriamente agua potable.

- Mejora de la red de distribución municipal hasta llegar a un máximo de pérdidas del 15%.
- Apuesta decidida por un aprovechamiento racional de las aguas depuradas, pues esta reutilización podría solucionar muchos problemas en baldeo, riego, acuicultura y recuperación de acuíferos. En el caso de la depuradora Cádiz – San Fernando la omisión es más grave porque la EDAR contempla tirar al océano ¡75.000 metros cúbicos de agua depurada al día!; el proyecto solo considera hacer un “estudio de viabilidad” para reutilizar el 0,6 % de las aguas depuradas, es decir, los paupérrimos 435 m³ de agua, mucho menos que los 6.000 m³ que reutiliza Chiclana y los 10.000 m³ que aprovecha Puerto Real.

RESIDUOS.

- El Plan sigue apostando por una red de vertederos en las ciudades que no sean isleñas, cuando la Directiva 1999/31/CE relativa al vertido de residuos establece que solo sean autorizados los vertederos de apoyo para aquellos residuos que no han podido ser recuperados. Más en concreto, la Directiva determina que la materia orgánica fermentable deberá ser reducida hasta el 75 % en el año 2006, el 50 % en el 2009 y el 35 % el 2016. El Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía (Decreto 218/1999) obliga a establecer planes de minimización para conseguir el crecimiento cero de los residuos, contrariamente a los supuestos de aumento del Plan y también obliga a valorizar la materia orgánica, de forma que se aproveche por lo menos el 70 % para obtener compost; para asegurar este objetivo, el Plan andaluz obliga a generalizar el contenedor gris para recoger de forma separada los restos orgánicos y solo ellos, política del todo ausente en el Plan y en la gestión cotidiana de los municipios de la Bahía de Cádiz.
- La planta de transferencia (que no de compostaje, como erróneamente la considera el Plan) en Puerto Real no ha podido ejecutarse, como preveía el Plan Provincial de Residuos, por lo que existe en la actualidad una carencia gravísima de una infraestructura del todo necesaria para poder hacer una correcta gestión en la planta de biorreciclaje de Miramundo. El intento de ubicarla en el polígono industrial de Tres Caminos, tampoco cuajó, ni el quimérico proyecto de situarla en el manchón de Dolores, junto a la EDAR de Cádiz – San Fernando. La última posibilidad que resta es en El Carpio (Puerto Real), aprovechando el “Punto Limpio” que la Delegación Provincial de Medio Ambiente pretende construir; el Plan pasa por encima de todas estas vicisitudes, por lo que debe fijar la mejor y más factible solución.
- Todo el capítulo 5º de la Normativa del Plan de Ordenación Territorial (página 236) debe ser sustituido por un articulado que incorpore las determinaciones más relevantes de la Ley Básica de Residuos, el Plan Territorial Andaluz y el Plan Provincial; el único artículo salvable es el 129. 2, que establece la necesidad de una Ordenanza Municipal común para los residuos. El artículo 128. 1 tiene que fijar como compromiso el compostaje de la fracción orgánica de las basuras,

precedido de una recogida selectiva. El Artículo 128. 2 se equivoca cuando determina la localización de vertederos en el interior del ámbito de la Bahía! y también cuando se olvida de que en el vigente Plan de Gestión y Aprovechamiento de Escombros de la provincia están contempladas dos plantas de clasificación, recuperación y reciclaje de escombros, una en Jerez y otra en Chiclana. El Plan tiene que referirse también a las plantas de transferencia del plan provincial de escombros en Cádiz, El Puerto y San Fernando, de forma que la prioridad se sitúe en el reciclado por encima del vertido.

- El Plan Territorial de Residuos Urbanos determina cuatro Puntos Limpios para la Bahía de Cádiz, en los que los ciudadanos puedan llevar los residuos domésticos separados, para poder recuperarlos con posterioridad, así como gestionar adecuadamente los residuos peligrosos domésticos; nada de estas previsiones se recogen tampoco en el Plan. Las chatarrerías ilegales no pueden continuar su actividad en la impunidad más absoluta, cuando existen en la actualidad instrumentos normativos y de gestión que pueden descontaminar y reciclar los vehículos fuera de uso; también el Plan tiene que definir cuántos y dónde centros de descontaminación y reciclado de vehículos se pueden erigir en el ámbito de la Bahía de Cádiz.
- El descuido y la antigüedad de los datos del Plan se evidencia en la repetición textual de párrafos enteros, como sucede en las páginas 65 y 136; ya es lo suficientemente denso el libro, además de la jerga urbanística innecesariamente críptica en muchas páginas, como para no necesitar de añadidos superfluos.

ENERGÍA.

- El Plan pasa de largo por una infraestructura de la máxima relevancia para la Bahía de Cádiz; se trata de la central térmica de Puntales de ciclo combinado (gas natural – vapor), que Sevillana – Endesa tiene previsto reemplazar a la actualmente desmantelada de fuel. El proyecto es muy controvertido, por los impactos que generaría en las aguas y atmósfera de la Bahía, por la proximidad de la población y por el exceso de centrales de ciclo combinado que se pretenden construir en la provincia de Cádiz, siete nada menos. No obstante, el Plan debe definirse al respecto y sopesar los pros y contras de esta infraestructura energética, que además va acompañada de una desaladora de agua del mar. Es en el marco del II Plan Energético de Andalucía, que el Plan no considera ni para bien ni para mal, como debemos valorar la idoneidad de la central, teniendo en cuenta también la necesidad de reducir los niveles de CO₂.
- El Plan debería exigir la preinstalación de energía solar térmica en todas las nuevas construcciones y sobre todo en edificios públicos, así como la necesidad de contar con Ordenanzas Municipales de Ahorro y Eficiencia energéticas. De esta forma, la Bahía podría contribuir a reducir los consumos eléctricos, que siguen subiendo a un ritmo desenfrenado del 6 % anual y colaborar en alcanzar el 15 % de energía de origen renovable para el año 2010. También tiene que ordenar y definir las plantas eólicas que se pueden construir en la Bahía de Cádiz (otra de las ignorancias del Plan), cuando existen ya varios proyectos de

instalación en el término de Puerto Real y el ayuntamiento carece de instrumentos de ordenación.

- El soterramiento de las líneas de alta tensión, sobre todo en la cercanía de núcleos poblacionales como el del Río San Pedro, debería también estar recogido en el Plan. De igual forma, el Plan no regula ni ordena el *boom* de las antenas de telefonía móvil, cuando la ausencia de regulación autonómica y la insuficiencia de la legislación estatal obliga a los ayuntamientos a dotarse de Ordenanzas Municipales que el Plan podría orientar; los niveles de densidad de potencia, la localización y las distancias de seguridad para la población, deberían ser los aspectos fundamentales que incorporara el Plan Territorial.
- El gas natural tiene que ser un recurso energético que llegue no solo a las industrias sino también al sector doméstico de la Bahía de Cádiz, para lo cual es inexcusable que la red de gasoductos no llegue todavía a empresas y casas.

TRANSPORTE.

- El Plan es muy tímido a la hora de asumir los compromisos del Plan Intermodal de Transportes de la Bahía de Cádiz. El tercer acceso a la ciudad de Cádiz es una obra del todo prescindible si se destinan los esfuerzos y la financiación a invertir la tendencia insostenible actual en los desplazamientos en el ámbito de la Bahía: solo el 15 % se hacen en transporte público y el 85 % restante se realiza con vehículos privados. Si se consigue desdoblarse la línea ferroviaria por lo menos hasta Jerez, aumentar los apeaderos, unificar tarifas con otros enlaces, aumentar las conexiones marítimas y potenciar el transporte público interurbano, el faraónico puente sobre la bahía sería del todo prescindible. Sin embargo, las actuaciones de los ayuntamientos van en sentido contrario de la racionalidad y la sostenibilidad; el ayuntamiento de Cádiz se ha lanzado a una política desmesurada e incongruente de aparcamientos subterráneos por todo el núcleo urbano: no son solamente los de Campo del Sur, Canalejas, San Antonio, Glorieta la Cierva, Polideportivo, sino además los de Telegrafía, San José, La Laguna, Loreto, Varela, San Roque, Santa Bárbara, plaza de Sevilla, los que harán invivible el transporte en la ciudad de Cádiz y se saltarán todas las determinaciones del P.I.T., sin darse cuenta de que los aparcamientos deben ir ligados al sistema de transporte público, por lo que los únicos justificados serían los de Cortadura y Estación (Plaza de Sevilla).
- El desdoblamiento de la vía férrea junto a la intermodalidad de los desplazamientos en la Bahía, con unificación en el billete, tiene que ser los ejes fundamentales que remedien el grado de saturación que soportamos. Las circunvalaciones previstas en el Plan de la Ronda de Los Gallos y la reserva de circunvalación de la Bahía, son del todo innecesarias. En el primer caso, por las tremendas afecciones que tendría sobre el Parque Natural de la Bahía y en el segundo por constituir un foco de más urbanización en el espacio rodeado, como evidencian todas las actuaciones basadas en “anillos” que arrastran la urbanización del espacio que circunvalan. Si se domestica el desplazamiento en coche privado, no serían necesarias más carreteras, liberándolas del desplazamiento privado y asegurando la conexión con autobuses y tranvías.

- La penetración del tendido ferroviario hasta La Cabezuela y Río San Pedro es una previsión muy conveniente, para aumentar la conexión con un espacio portuario, industrial, residencial y universitario. Hay que optar por la velocidad alta en los servicios ferroviarios para Cádiz, mejorando y desdoblado la vía hasta Sevilla, más que por la alta velocidad (AVE), mucho más costosa y que ocasionaría enormes impactos al tenerse que construir una nueva traza de doble vía.
- Si se consigue rescatar a la población hoy en día sometida a la tiranía del desplazamiento privado en el ámbito de la Bahía de Cádiz, estableciendo un Consorcio mancomunado para toda la bahía, con unificación tarifaria y billete único, con aparcamientos disuasorios, nuevas conexiones marítimas, enlaces de autobuses y tranvías para todas las poblaciones, carriles bici para trayectos urbanos e interurbanos, trenes rápidos, económicos y frecuentes, el problema del transporte estaría resuelto y gigantismos superfluos como el nuevo puente sobre la bahía serían del todo innecesarios.

LEGADO CULTURAL PARA EL RECONOCIMIENTO DEL TERRITORIO

LC.-1 Sierra de San Cristóbal

El cortijo de Las Beatillas no puede tener uso privado pues está incluido en el Área de Reserva del Sistema General de Espacios Libres e incluido en el PGOU de El Puerto también dentro de un Sistema General de Espacios Libres. El planeamiento municipal prohibirá expresamente las actividades extractivas en la sierra. Se procederá a recuperar para la titularidad pública y rehabilitar la totalidad del complejo de cuevas-canteras.

LC 2.- Puente Zuazo

Se debe ampliar el ámbito de la actuación, y de la reserva de espacios libres, a los suelos situados al norte del nuevo puente (salina de Nuestra Señora de la O), entre el Caño de Sancti Petri y las traseras del Polígono Tres Caminos, con traslado de los usos inadecuados existentes junto al caño (nave industrial).

LC 5.- Sancti Petri

Debe incluir el Poblado de Sancti Petri, como elemento etnológico y arquitectónico característico del litoral gaditano. De hecho se propone su rehabilitación aunque se deja fuera de este elemento del legado cultural.

LC 7.- Sistemas defensivos del saco de la bahía

Incluir la fortaleza de Urrutia, a orillas del caño de Sancti Petri (San Fernando) y la batería costera de Mochicle (Puerto de Santa María)

LC 8.- Explotación de la marisma

Hay que ampliar el inventario de casas salineras y molinos de mareas. La Consejería de Medio Ambiente acaba de publicar un estudio sobre los molinos de mareas donde se incluyen una relación exhaustiva de estas construcciones. También habría que incluir la totalidad de las escasas salinas tradicionales que siguen en actividad en la bahía, y que constituyen un auténtico legado cultural en peligro de desaparición.

Cádiz a 2 de Julio de 2002

Fdo:

Lola Yllescas. Coordinadora de Ecologistas en Acción-Cádiz

Juan Clavero: Coordinador de Ecologistas en Acción Andalucía

Adolfo Etchemendi

Representantes ecologistas en la Junta Rectora del Parque Natural de la Bahía de Cádiz

Juan José Rodríguez