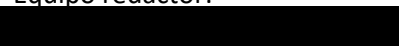


DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS PUERTO DE CHIPIONA

Noviembre 2025

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. PUERTO DE CHIPIONA. Junio 2025

Director de los trabajos:
Rafael Bordóns Gangas
Jefe Departamento Planeamiento y Desarrollo Portuario
Agencia Pública de Puertos de Andalucía

Equipo redactor:

Ingeniero de caminos, canales y puertos
Incat Infraestructuras, S.A.

INDICE

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

Documento nº1. **MEMORIA**

- Anejo 1. Acta de delimitación del dominio público portuario.
- Anejo 2. Relación de afectados

Documento nº 2. **PLANOS**

1. INF.01 Ámbito Territorial
2. INF.02 Situación Actual
3. INF.03 Situación Actual Sobre Ortoimagen
4. ORD.01 Ordenación Funcional
5. ORD.02 Ordenación Funcional Sobre Ortoimagen



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

MEMORIA

MEMORIA

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

ÍNDICE

1	OBJETO	3
2	EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ANTECEDENTES	4
2.1	CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO	4
2.2	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	8
3	SITUACIÓN ACTUAL	10
3.1	DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO	10
3.2	ÁREAS FUNCIONALES.....	12
3.3	ACTIVIDADES EN EL RECINTO PORTUARIO	12
3.3.1	ACTIVIDAD PESQUERA	12
3.3.2	ACTIVIDAD NÁUTICO - RECREATIVA.....	15
3.3.3	ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS	16
3.4	OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.....	17
4	RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO	18
5	ORDENACIÓN TERRITORIAL	20
6	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA	24
7	ASIGNACIÓN DE USOS	25
7.1	USOS EN EL DOMINIO PORTUARIO	25
7.2	ORDENACIÓN FUNCIONAL.....	25
8	VIGENCIA Y MODIFICACIÓN	28

MEMORIA

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1. Carta náutica costa sudoeste de España 1873.....	4
Fig. 2. Antiguo muelle del vino a finales del siglo XIX.....	5
Fig. 3. Espigón de 1935, con los corrales y el faro al fondo.....	5
Fig. 4. Puerto de Chipiona en 1984. Se observa una draga trabajando y la flota a resguardo del dique	6
Fig. 5. Puerto de Chipiona en 1990 con las principales infraestructuras ya construidas.	6
Fig. 6. Configuración del puerto entre 1991 y 2007. Foto PNOA 2007	7
Fig. 7. Configuración actual del puerto desde 2023. Foto 2023	7
Fig. 8. Cuadro resumen de las características del puerto de Chipiona	10
Fig. 9. Conexiones territoriales	11
Fig. 10. Atraques deportivos (Febrero 2025)	11
Fig. 11. Cuadro de pesca fresca desembarcada 1993 - 2024. Fuente: APPA	14
Fig. 12. Cuadro de atraques deportivos	15
Fig. 13. Dársenas náutico – recreativas del puerto de Chipiona (Febrero 2025)	15
Fig. 14. Cuadro de avituallamientos 2010 – 2024. Fuente APPA	16
Fig. 15. Muelle Gourmet (Febrero 2025)	16
Fig. 16. Cuadro de títulos de ocupación de dominio público	17
Fig. 17. PGOU 2004. Zonificación y usos del suelo urbano	18
Fig. 18. PGOU 2004. Clasificación del suelo	19
Fig. 19. Espacios libres en el contacto con la trama urbana (Febrero 2025)	21
Fig. 20. Delimitación de la zona de servicio portuaria	24
Fig. 21. Cuadro de superficies de dominio público portuario.	25
Fig. 22. Cuadro de usos asignados en las superficies terrestres útiles.....	26
Fig. 23. Ordenación funcional de los espacios portuarios sobre cartografía y ortoimagen.....	27

MEMORIA

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

1 OBJETO

El objeto de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es establecer la ordenación funcional del puerto de Chipiona, de acuerdo con las determinaciones del artículo 9 de la ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

A tal efecto, se determina la zona de servicio portuario integrada por los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de las actividades que resulta justificado encuentren soporte en el dominio público portuario.

Corresponde a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios establecer la delimitación de la zona portuaria y la asignación de usos.

Delimitación física

El Puerto de Chipiona se incorpora al sistema portuario autonómico en 1993, formalizándose la correspondiente adscripción por parte de la Administración General del Estado mediante suscripción de plano y acta con fecha 10 de febrero de 1993. Hasta ese momento, el puerto de Chipiona formaba parte de la zona de servicio del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir y su configuración se limitaba al dique de abrigo y una mínima línea de muelle.

El 15 de septiembre de 1995 se aprueba mediante Orden Ministerial el deslinde del dominio público marítimo-terrestre en el tramo de costa en el que se ubican las instalaciones portuarias de Chipiona, motivo por el cual con fecha 28 de marzo de 1996 se firma un acta de adscripción complementaria para adecuar la zona de servicio a dicho deslinde y a las obras marítimas ya ejecutadas. A partir de esta delimitación se configura el actual recinto portuario de Chipiona cuya delimitación y ordenación constituye el objeto del presente documento.

Asignación de usos

Se asignan usos a cada una de las áreas que conforman el puerto de Chipiona, de acuerdo con las funciones portuarias de carácter pesquero, náutico-recreativo, y las actividades auxiliares y complementarias de éstas, así como los usos compatibles con la actividad portuaria, que encuentran soporte en el puerto de Chipiona de acuerdo con las previsiones de la ordenación sectorial y territorial y las potencialidades del espacio portuario para contribuir al desarrollo socioeconómico del entorno de Chipiona.

2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ANTECEDENTES

2.1 CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO

Chipiona se asienta en la desembocadura del río Guadalquivir, en la Punta del Perro, donde la costa gaditana gira hacia el noroeste para dar inicio al estuario del río. Su economía se basa hoy en el turismo estival y la agricultura, después de la crisis del cultivo de la flor y de la industria vinícola. La pesca, a pesar de no ser la principal actividad económica, ha estado históricamente presente en la localidad, sobre todo a través de la explotación de los corrales que, junto al faro situado en esa misma punta, dominan el paisaje de esta costa.

De acuerdo con la información recabada en el estudio de la Universidad de Sevilla “Atlas del patrimonio cultural en los puertos de interés pesquero de Andalucía” presenta un resumen de la formación y evolución del puerto de Chipiona, la mención más antigua del puerto se remonta al siglo XV, en pleno apogeo del comercio de Indias organizado en torno a la ciudad de Sevilla. Para franquear la barra (bajo rocoso) de Sanlúcar de Barrameda, a lo largo de la desembocadura, era necesario esperar condiciones adecuadas, para lo cual se usaba el fondeadero de Los Pozos, en Chipiona, si bien estaba expuesto a vendavales y resultaba vulnerable ante ataques corsarios. Su única protección la constituía el arrecife de las piedras de Salmedina.

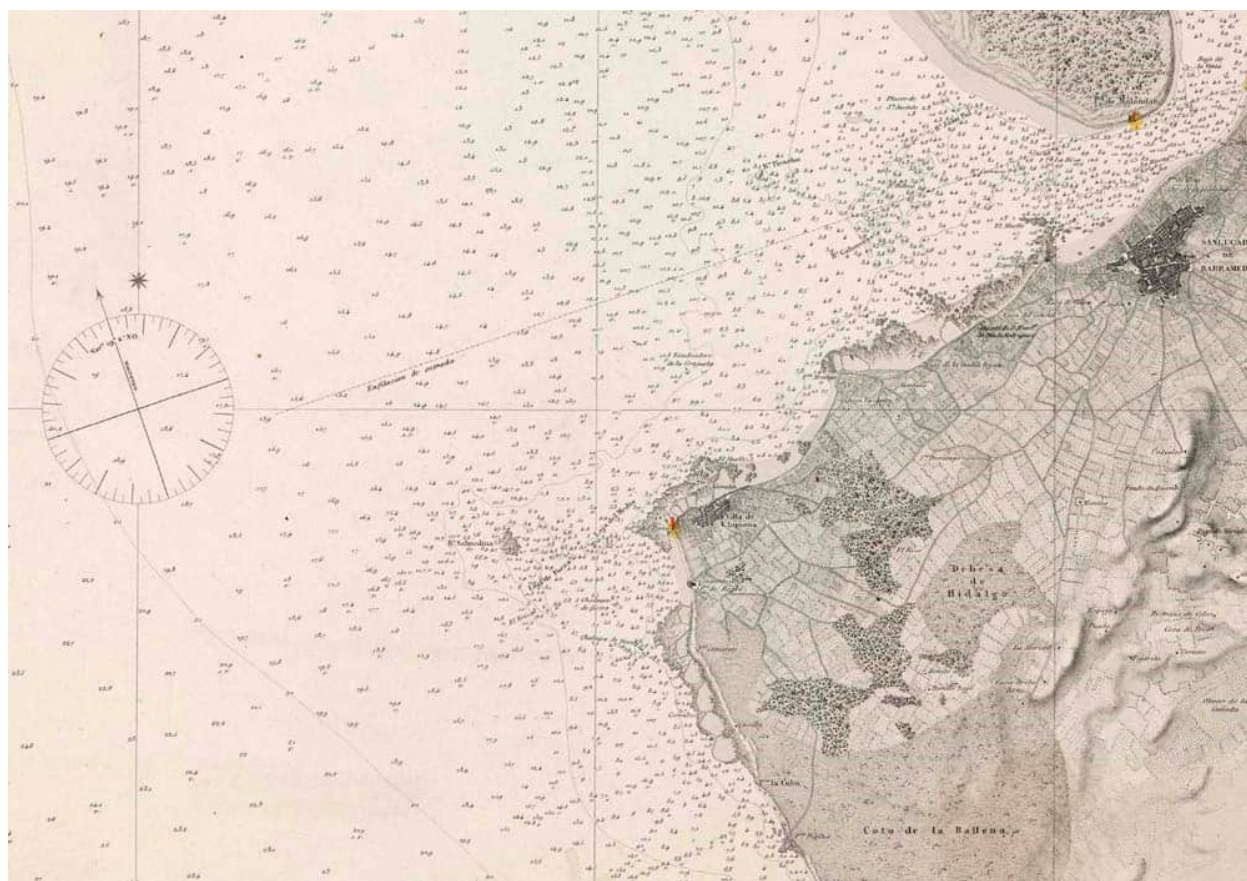


Fig. 1. Carta náutica costa sudoeste de España 1873

En 1805 se construye un primer muelle, modesto, con un embarcadero, en la zona de la Cruz del Mar, en un limpio entre los corrales La Longuera y El Trapo. Este muelle tuvo dos funciones principales: servir como abrigo de los prácticos de la barra, lo que, junto a la implantación de un pequeño faro en el bajo de Salmedina, permitía asegurar la entrada y salida de la barra de Sanlúcar. Además, se convirtió en punto de carga y descarga de vinos y productos agrícolas. Los barcos fondeaban junto a la conocida como Laja del Amarradero, que todavía se aprecia en bajamar de mareas de gran coeficiente. Del mismo modo, aún subsisten los restos del muelle construido, que se conoce entre la población local como “muellcito”, unidos al inicio (calón) del corral de La Longuera.

A finales del s. XIX, se construye una nueva infraestructura, hoy colindante con el actual puerto, que se conoce tradicionalmente como "*puerto del vino*", por ser punto de embarque de este producto local. Todavía se aprecian los restos de esta infraestructura, que salía mar afuera desde un punto colindante al calón del corral La Longuera en su flanco próximo al puerto.



Fig. 2. Antiguo muelle del vino a finales del siglo XIX

En 1935 se termina la construcción de un primer espigón que constituyó un primer puerto refugio para dar cobijo a una pequeña flota artesanal. Fue diseñado por José Delgado Brackenbury con una orientación diferente al del "*puerto del vino*", en el mismo sentido de la costa (suroeste-noreste). Este espigón resguardaba a la flota de los temporales de poniente, pero se quedaba en seco con bajamar y no desarrollaba ninguna superficie en tierra. Este puerto de refugio fue construido por la empresa "Canales y Tábora, S.A." en el año 1935 tras aprobarse en el Parlamento de la República el día 16 de septiembre de 1931.



Fig. 3. Espigón de 1935, con los corrales y el faro al fondo



Fig. 4. Puerto de Chipiona en 1984. Se observa una draga trabajando y la flota a resguardo del dique



Fig. 5. Puerto de Chipiona en 1990 con las principales infraestructuras ya construidas.

A partir de este espigón se construirá la actual infraestructura (1991), un recinto portuario de grandes dimensiones con dos dársenas deportivas y una zona pesquera, además de amplias superficies en tierra destinadas a servicios a la flota pesquera, varadero, aparcamientos y usos comerciales.



Fig. 6. Configuración del puerto entre 1991 y 2007. Foto PNOA 2007

En 2008 se finalizaron las obras de ampliación de la dársena deportiva, que pasa a ocupar terrenos originalmente destinados a usos comerciales.

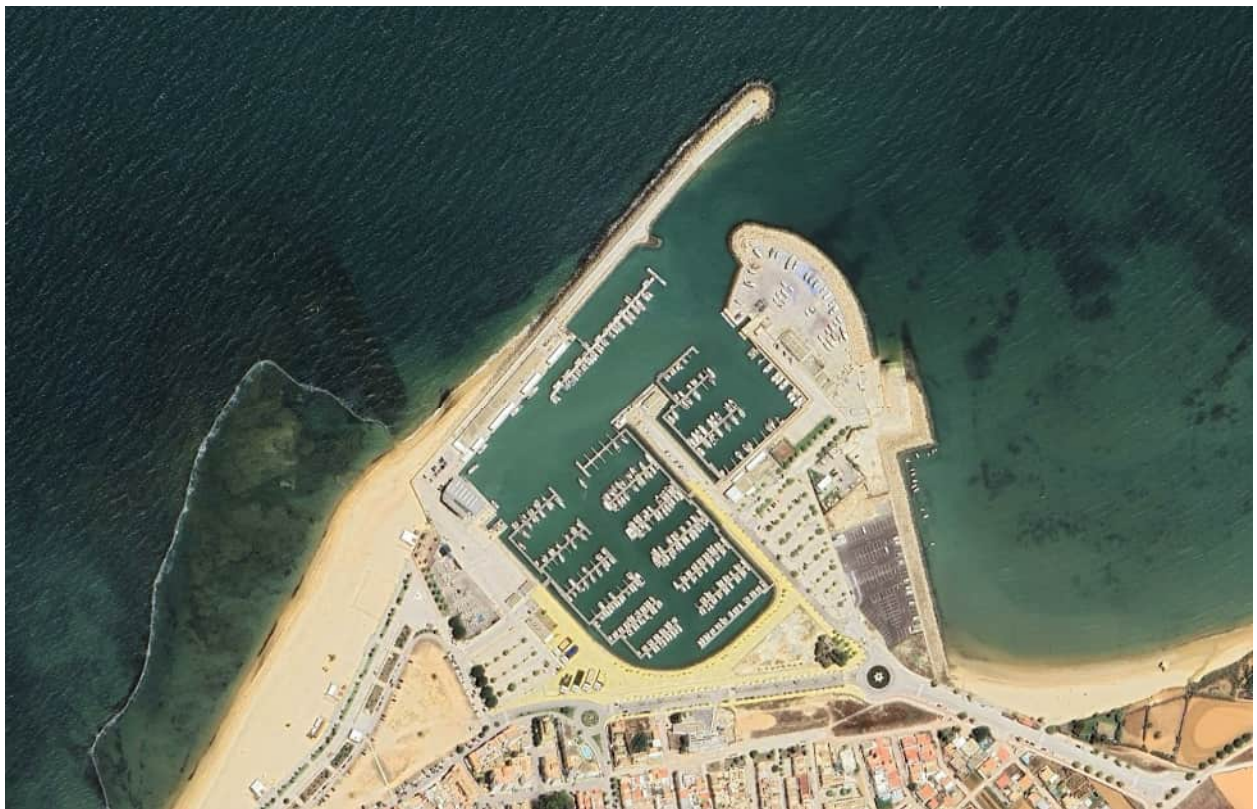


Fig. 7. Configuración actual del puerto desde 2023. Foto 2023

2.2 ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

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

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

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

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

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

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

En este sentido, cabe indicar que en el año 2018 fue elaborado un documento de Plan de Usos del puerto de Chipiona (noviembre 2018) cuya tramitación no llegó a completarse.

Con anterioridad, en el año 2002 había sido elaborado "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*", con el contenido formal correspondiente a un Plan de Utilización de acuerdo con la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que constituía en aquel momento legislación de aplicación supletoria en materia de puertos autonómicos, siendo objeto de Declaración de Impacto Ambiental por parte de la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Medio Ambiente de fecha 9 de septiembre de 2003, y de informe favorable por parte de la Dirección General de Costas con fecha 22 de octubre de 2003, posibilitando la adscripción adicional de bienes del dominio público marítimo-terrestre para ampliación de la zona de servicio hacia el noreste para ampliación de la zona de varadero e implantación de un nuevo recinto pesquero a levante que permitiera concentrar la actividad náutico-recreativa en torno a las dársenas. Atendiendo a esta tramitación, mediante Resolución de la Directora Gerente de la Agencia de fecha 22 de diciembre de 2003, fue aprobado el "*Proyecto de Delimitación de la Zona de servicio del puerto de Chipiona*", aunque no se formalizaron las correspondientes actas.

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

Finalmente, el Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, introduce modificaciones en la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, entre las que cabe destacar la introducción de la figura de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios como instrumento de ordenación funcional.

En consecuencia, procede la elaboración de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios con el objeto de establecer una ordenación del recinto portuario acorde con las previsiones de desarrollo del sistema portuario fijadas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y las potencialidades concretas del puerto de Chipiona de acuerdo con las determinaciones de orden territorial y las demandas puestas de manifiesto por los distintos agentes implicados en su desarrollo.

3 SITUACIÓN ACTUAL

3.1 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

El puerto de Chipiona se localiza en la costa norte de la provincia de Cádiz, a poniente de la Punta de Montijo y a la entrada del canal de navegación del río Guadalquivir.

La zona de servicio como espacio funcional se asienta sobre el dominio público portuario transferido en el año 1993 a la Comunidad Autónoma de Andalucía, y de acuerdo con las determinaciones básicas del acta de fecha 10 de febrero de ese año suscrita por la Dirección General de Costas y la Gerencia de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía.

El frente portuario operativo presenta una longitud próxima a los 475 m, en contacto directo con el extremo occidental del núcleo urbano de Chipiona. El recinto portuario se extiende sobre cerca de 28 Ha, albergando las instalaciones propias de la flota pesquera y de recreo, y constituye igualmente soporte de área técnica y actividades complementarias.

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO DE CHIPIONA

La situación del puerto está definida por las siguientes coordenadas (morro del dique):	
Latitud:	36° 44' 57.52" N
Longitud:	6° 25' 42.48" O
Caracterización de la zona de servicio	
Total	27,7 Ha
Agua	12,5 Ha
Tierra	15,2 Ha
Calado en bocana	3,0 m (BMVE)
Carrera de marea	3,7 m
Longitud de muelles	300 m (pesquero + combustible)
Calado	Superior a 2,0 m (BMVE)
Edificios e instalaciones en la zona pesquera	
Lonja	1.423 m ²
Línea de atraque	240 m en muelle + 320 m en pantalán flotante
Fábrica de hielo	No operativa
Cuartos de armadores	78 Ud. 1.313 m ²
Cámara frigorífica	237,90 m ²
Naves uso industrial	269 m ²
Edificios e instalaciones en la zona de la náutica de recreo	
Atraques	453 Ud.
Varadero	12.000 m ²
Travel-lift	45 Tn con pluma de 1,5 Tn
Carretilla elevadora	2.5 Tn
Naves	450 m ²
Pañoles	20 Ud. 126 m ²
Rampa	25 m de ancho
Surtidor de combustible	Gasoil A, B y Gasolina

Fig. 8. Cuadro resumen de las características del puerto de Chipiona

Las instalaciones portuarias más próximas son el puerto de Sanlúcar de Barrameda, a unas 6,5 millas hacia el norte y remontando el Guadalquivir, y el puerto de Rota, unas 12 millas al sur.

3.2 ÁREAS FUNCIONALES

Actualmente la zona de servicio se estructura de acuerdo con las siguientes áreas funcionales:

Zona pesquera.

Las actividades pesqueras se desarrollan en las explanadas adosadas al dique de abrigo. En estas se sitúan la lonja, la fábrica de hielo, los cuartos de armadores y un aparcamiento asignado al que se accede desde la zona pesquera.

Zona náutico-deportiva.

Las actividades náutico-recreativas se desarrollan alrededor del contorno de las dos dársenas para embarcaciones de recreo y en el espigón central que las separa, en el que se ubica también el surtidor de combustible.

Actividades auxiliares y complementarias de las pesqueras y náutico-deportivas.

Corresponden a la construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones pesqueras y recreativas, así como a otras actividades complementarias, entre las que se incluyen los aparcamientos, área de autocaravanas, locales comerciales y de restauración y el muelle gourmet.

Espacios sin uso.

Existen espacios sin uso de notable extensión en la zona de contacto con la ciudad en la ribera sur, a ambos lados del vial de borde, que hasta el momento no han sido destinados a ninguna actividad.

3.3 ACTIVIDADES EN EL RECINTO PORTUARIO

El puerto de Chipiona presta funciones pesqueras y náutico-recreativas, y constituye el soporte para el desarrollo de actividades complementarias de perfil turístico y recreativo atendiendo a su posición privilegiada en el ámbito subregional de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz.

3.3.1 ACTIVIDAD PESQUERA

La flota pesquera que opera en el puerto de Chipiona está compuesta por 55 embarcaciones (2024) correspondientes a flota de arrastre, cerco y artes menores, resultando estas últimas las más numerosas.

CARACTERIZACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA [2024]

ARTE	ARRASTRE FONDO		ARTES MENORES			TOTAL
EMBARCACIONES	2		53			55

ESLORA	< 8 m	8 a 12 m	12 a 15 m	15 a 20 m	> 20 m	TOTAL
EMBARCACIONES	25	26	2	2	0	55

Fig. 5. Caracterización de la flota pesquera. Fuente. “La flota española. Situación a 31 de diciembre de 2024” del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Los datos del informe “La flota española. Situación a 31 de diciembre de 2024” del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cifraban en 55 las embarcaciones con puerto base en Chipiona, con un arqueo global de 231,54GT, potencia global de 1.634,92 Kw y eslora promedio de 8,70 m con antigüedad media de 31 años.

Los datos de empleo pesquero en Andalucía disponibles en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, correspondientes a la operación estadística “Empleo Pesquero en Andalucía”, recogen para el año 2023 un total de 152 puestos de trabajo correspondientes a los tripulantes de las embarcaciones con base en el puerto.

La línea de atraque se desarrolla tanto en el muelle adosado al dique y el muelle de la ribera de la lonja, con una longitud total de 240 m, como en el pantalán de 160 m atracable por las dos caras dispuesto a partir del extremo del muelle. De este modo, se dispone de una línea total de atraque próxima a los 560 m.



Fig. 5. Pantalán de atraque para la flota pesquera (Febrero 2025)

Los servicios disponibles para la actividad pesquera son: lonja, explanada, fábrica de hielo, cuartos de armadores y suministro de combustible.



Fig. 5. Lonja, muelle pesquero y cuartos de armadores (Febrero 2025)

En los últimos diez años el volumen de pesca desembarcado se ha situado en valores medios en torno a los 400.000 Kg al año, con un importe de venta medio anual de 2,5 millones de euros, y valor unitario medio de 5,85 €/Kg. Las mayores descargas registradas en los últimos veinte años corresponden al ejercicio 2005, cuando se superaron las 490 Tn de pesca, mientras que el importe máximo de la pesca desembarcada se produjo en el ejercicio 2009 facturándose cerca de 3,2 M€. En torno al 75% de las descargas corresponden a peces.

Desde el año 2015 en que se desembarcaron cerca de 450 Tn valoradas en 2,59 M€, se ha venido produciendo un descenso en las capturas, de tal modo que 2017 se cerró con poco más de 300 Tn y un importe de 2M€, con el consiguiente incremento del importe unitario que ascendió hasta 6,62 €/kg. No obstante, desde el año 2019 se ha experimentado un notable repunte de las capturas que han permitido cerrar el ejercicio 2024 por encima de las 400 Tn con un valor en primera venta próximo a los 2,3 M€.

PESCA FRESCA DESEMBARCADA SEGÚN GENERO. 2006-2024

GÉNERO	CRUSTÁCEOS		MOLUSCOS		PECES		TOTAL		IMPORTE UNITARIO
	AÑO	Kg	€	Kg	€	Kg	€	Kg	€
1993	14 591	117 810	76 880	121 043	207 372	655 697	298 843	894 549	2.99
1994	19 814	134 866	72 662	134 820	181 266	572 243	273 742	841 930	3.08
1995	33 714	258 054	31 759	78 681	181 162	588 986	246 635	925 721	3.75
1996	33 670	407 250	38 379	72 821	251 499	790 404	323 548	1 270 475	3.93
1997	48 325	660 562	19 384	32 257	266 497	839 680	334 206	1 532 499	4.59
1998	75 603	967 524	48 321	110 874	288 092	778 946	412 016	1 857 344	4.51
1999	70 729	1 045 733	50 951	151 334	279 745	1 022 624	401 425	2 219 691	5.53
2000	43 100	774 263	40 968	104 485	223 918	858 449	307 986	1 737 197	5.64
2001	57 233	808 651	27 546	101 347	224 787	930 123	309 566	1 840 120	5.94
2002	36 015	685 008	20 436	88 498	206 176	872 917	262 627	1 646 424	6.27
2003	35 137	620 145	20 600	92 219	228 938	1 024 925	284 675	1 737 289	6.10
2004	42 445	687 926	32 002	159 110	232 664	1 112 600	307 111	1 959 637	6.38
2005	70 233	1 234 662	156 616	619 770	265 004	1 272 341	491 853	3 126 772	6.36
2006	81 628	1 550 378	85 110	392 150	185 623	1 083 463	352 361	3 025 990	8.59
2007	64 824	1 217 118	58 993	305 172	198 233	1 269 131	322 050	2 791 420	8.67
2008	55 345	1 066 420	76 316	328 444	253 127	1 541 022	384 788	2 935 886	7.63
2009	65 640	1 387 599	59 016	253 400	297 033	1 620 781	421 689	3 261 780	7.74
2010	57 344	1 013 806	47 312	204 398	316 354	1 503 712	421 010	2 721 916	6.47
2011	62 550	960 577	65 380	343 023	276 084	1 309 268	404 014	2 612 867	6.47
2012	56 178	663 858	117 692	602 570	269 855	1 330 041	443 725	2 596 469	5.85
2013	56 200	702 181	63 456	306 437	328 315	1 473 666	447 971	2 482 284	5.54
2014	63 665	839 406	55 519	337 699	322 101	1 523 493	441 285	2 700 599	6.12
2015	62 903	765 193	66 963	411 714	318 366	1 472 089	448 232	2 648 995	5.91
2016	47 590	649 858	67 135	423 297	289 576	1 475 160	404 301	2 548 315	6.30
2017	46 107	534 019	50 614	412 007	207 427	1 066 682	304 148	2 012 707	6.62
2018	43 044	756 311	29 285	245 147	246 964	1 348 155	319 293	2 349 613	7.36
2019	75 673	846 275	36 401	271 865	373 473	1 677 792	485 547	2 795 933	5.76
2020	43 899	614 012	36 836	244 118	367 789	1 571 518	448 524	2 429 648	5.42
2021	17 390	339 290	22 975	181 915	399 929	1 755 865	440 294	2 277 070	5.17
2022	12 837	306 748	30 889	263 236	310 750	1 416 070	354 476	1 986 054	5.60
2023	14 484	290 023	30 698	246 759	419 720	1 707 732	464 902	2 244 514	4.83
2024	11 898	314 599	29 105	192 603	360 525	1 721 639	401 528	2 228 841	5.55

Fig. 11. Cuadro de pesca fresca desembarcada 1993 - 2024. Fuente: APPA

3.3.2 ACTIVIDAD NÁUTICO - RECREATIVA

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

Las instalaciones presentan una notable demanda, registrando valores medios de ocupación superiores al 80 % en los últimos años.

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

ATRAQUES NÁUTICO - RECREATIVOS

ESLORA [m]	ATRAQUES
8	186
10	123
12	119
15	18
18	2
> 18	5
TOTAL	453

Fig. 12. Cuadro de atraques deportivos

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



Fig. 13. Dársenas náutico – recreativas del puerto de Chipiona (Febrero 2025)

3.3.3 ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS

INSTALACIONES PARA LA REPARACIÓN DE EMBARCACIONES.

El área técnica se extiende sobre cerca de 14.000 m², estando dotada de armarios de suministro eléctrico y agua, así como foso, rampa de varada, travel-lift de 45 Tn y carretilla elevadora de 2,5 Tn, así como naves para talleres. Presta servicio también a la flota pesquera de Bonanza, así como las embarcaciones recreativas de la costa norte de Cádiz. En el área técnica se disponen las instalaciones para la vela ligera.

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.

Se presta suministro de combustible, tanto de gasolina como de gasoil A y B, registrándose un descenso constante en las cifras de avituallamiento desde el año 2010.

AVITUALLAMIENTO. 2010-2024

AÑO	GASOLINA [litros]	GASOIL A [Litros]	GASOIL B [Litros]
2010	140 213	158 870	889 125
2011	135 948	150 743	819 831
2012	109 439	126 388	756 750
2013	94 191	101 411	582 440
2014	84 556	108 044	588 230
2015	100 497	127 136	625 421
2016	103 701	122 846	598 799
2017	122 528	133 142	670 788
2018	107 964	121 012	729 400
2019	110 986	107 274	378 957
2020	107 667	92 187	345 226
2021	115 790	102 687	312 089
2022	74 599	77 093	282 420
2023	76 195	71 679	324 073
2024	71 089	50 627	309 286

Fig. 14. Cuadro de avituallamientos 2010 – 2024. Fuente APPA

OTROS USOS COMPLEMENTARIOS.

Las actividades complementarias a la función portuaria se centran fundamentalmente en la hostelería, disponiendo de un edificio para locales comerciales y amplia zona de aparcamiento, así como en el área de estacionamiento para autocaravanas. En 2023 se inauguró el “*Muelle Gourmet*” en la explanada suroccidental de la dársena deportiva, con seis locales de restauración. Del mismo modo, en el extremo de poniente de la banda sur de contacto con la ciudad todavía por desarrollar se sitúan dependencias de la Guardia Civil.



Fig. 15. Muelle Gourmet (Febrero 2025)

3.4 OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.

Las características principales de los títulos de ocupación del dominio público portuario que actualmente se encuentran otorgados en el puerto se detallan en los cuadros adjuntos:

AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
PLATAFORMA ATRAQUE MOTOS ACUÁTICAS	[REDACTED]	01/03/2023	24/02/2024
OFICINA	[REDACTED]	01/07/2024	30/06/2027
ELABORACIÓN Y VENTA PRODUCTOS DERIVADOS PESCA	[REDACTED]	18/04/2022	08/04/2025
NAVE T01, T-03 Y T-04 MANIPULACIÓN DE PESCADO	SABEBIEN ANDALUZ S.L.	13/09/2022	31/01/2025

CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
BAR-CANTINA	[REDACTED]	06/10/2022	05/10/2029
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ+DEP	REPSOL C.P. Petrolíferos, S.A.	25/07/2009	24/07/2024
LONJA+FCA. HIELO	A.PPs.18-DELEG. CADIZ	26/11/2020	25/11/2026
BAR-RESTAURANTE	RESTAURANTE CASA PACO DE CHIPIONA S.L.	30/12/2015	29/12/2043
BAR (LOCALES DEL B01 AL B-08) + TERRAZA	[REDACTED]	04/09/2014	03/09/2030
AUTOSERVICIO	[REDACTED]	16/09/2023	16/09/2028
SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB NÁUTICO DE CHIPIONA	28/05/2024	27/05/2029
SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB DE ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CHIPIONA (CAND)	02/10/2021	01/10/2026
CENTRO ACTIVIDADES NÁUTICAS	[REDACTED]	11/09/2021	10/09/2027

CONVENIOS

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
ESCUELA MUNICIPAL DE VELA	AYUNTAMIENTO DE CHIPIONA	23/06/2021	23/06/2025
DEPENDENCIAS GUARDIA CIVIL	MINISTERIO DEL INTERIOR (SECR.GRAL.EST.SGDA.)	25/05/2016	24/05/2026

Fig. 16. Cuadro de títulos de ocupación de dominio público

4 RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO

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

El planeamiento urbanístico vigente en el término municipal de Chipiona es el Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cádiz de fecha 22 de marzo de 2004 y publicado en el BOP n.º 60 de 15/03/2005).

El espacio portuario aparece recogido como sistema general de equipamientos portuarios en el plano 1-1. Clasificación del suelo.

El planeamiento general contiene entre sus determinaciones la redacción del Plan Especial *PE 2: Puerto Pesquero Deportivo* y el Plan Especial *PE 1: Vía Parque*, así como la unidad de ejecución U.E 14, afectada por la ley de costas y a desarrollar por Plan Especial, correspondiente al contacto entre la trama urbana y el sureste del recinto portuario, según se recoge en el plano de Zonificación y Usos del Suelo Urbano (4.4) del Plan.

Según se recoge en la Memoria del PGOU, la justificación del Plan Especial PE 2 obedece “al objeto de cumplir los objetivos del Plan de refuerzo del turismo de servicios frente al residencial y la utilización sostenible del terreno” planteándose “la ampliación del puerto de Chipiona que debe ampliar su oferta de atraques y de servicios por su situación geográfica y el modelo de desarrollo que se pretende para la ciudad y su entorno territorial”. En cuanto a la necesidad de ampliación de la capacidad náutico-recreativa puesta de manifiesto en su momento por el planeamiento general, cabe señalar que la intervención completada en 2009 ya ha significado un notable incremento de capacidad.

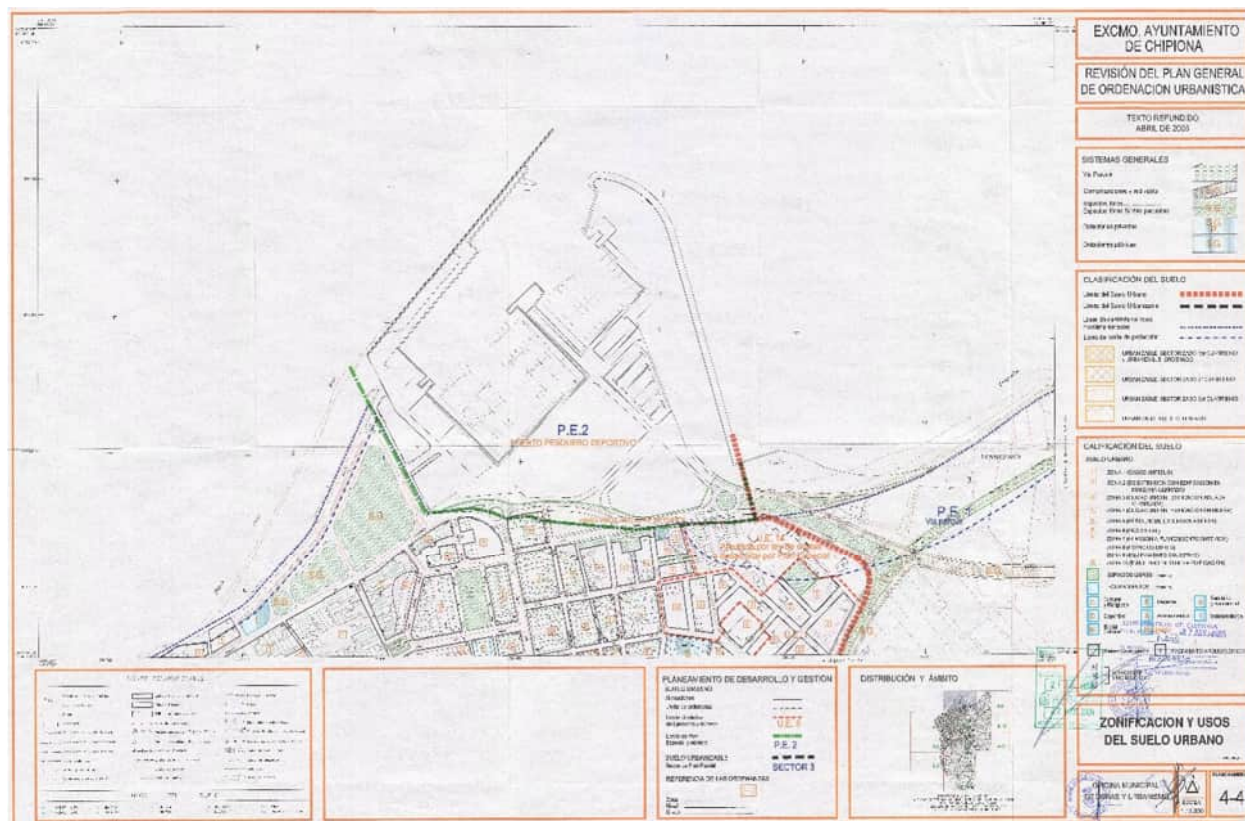


Fig. 17. PGOU 2004. Zonificación y usos del suelo urbano

5 ORDENACIÓN TERRITORIAL

Mediante Decreto 95/2011, de 19 de abril, se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz, como instrumento de planeamiento supramunicipal en cumplimiento de la ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de Cádiz comprende los términos municipales completos de: Chipiona, Rota, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena, constituyendo objetivos del plan:

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

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

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

El puerto de Chipiona constituye un elemento de relevancia territorial, tal como establece genéricamente la legislación sectorial, que reconoce su carácter supralocal, y específicamente el Plan de Ordenación del Territorio del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz.

La ordenación que establece la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, adaptando el modelo funcional portuario a las modificaciones introducidas recientemente en la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos, refuerza la coherencia en términos territoriales de una infraestructura de la importancia del puerto de Chipiona en el contexto del litoral noroeste de la provincia de Cádiz.

Como consecuencia de su proceso de conformación, el recinto portuario de Chipiona a pesar de estar en contacto con el frente urbano presenta una débil e incompleta relación con la trama adyacente, constituyendo un espacio de reciente generación, obedeciendo su materialización a la transformación acometida en el año 1992 y resultando determinada por otras intervenciones también recientes como el nuevo acceso a Chipiona por el sur, no completado hasta el año 2010 en su tramo inicial, y que divide en dos el extremo sur del recinto. De este modo, la zona de servicio dispone todavía de superficies terrestres vacantes de notable extensión que exceden de las necesidades de suelo para el cumplimiento de las funciones portuarias propias de carácter pesquero, náutico-recreativo y complementario y auxiliar, por lo que se propone su asignación a usos compatibles, de acuerdo con la legislación sectorial.

En este orden de cosas, cabe considerar que la ordenación propuesta implica un impacto positivo sobre el núcleo urbano de Chipiona reforzando la integración entre puerto y ciudad a través de la asignación del uso compatible a los espacios portuarios aún por desarrollar y que se sitúan en contacto directo con la trama urbana.

Especial importancia cobra la asignación del uso compatible a la banda sur del recinto portuario, en contacto directo con la trama urbana de la ciudad, y donde se localiza una gran extensión de superficies terrestres aún por desarrollar, en torno a los 29.700 m², y con gran potencialidad para contribuir a la recualificación urbana de la fachada marítima del extremo norte de la ciudad de Chipiona. Dicha franja, se estructura en la actualidad en torno al viario denominado Mar del Caribe, que aunque se sitúa sobre el dominio público portuario constituye un elemento de relevancia en la articulación urbana actuando como viario de cintura del espacio urbano en su zona norte y tramo inicial de una futura conexión con la A-480 que permita conformar el nuevo acceso este al núcleo urbano, de acuerdo con las previsiones del planeamiento municipal.



Fig. 19. Espacios libres en el contacto con la trama urbana (Febrero 2025)

Por otra parte, en el extremo de poniente del recinto portuario se contempla igualmente el desarrollo de actividades compatibles en los espacios no consolidados que se sitúan en contacto con la trama urbana ligada a la playa de Cruz del Mar, en una extensión próxima a los 3.600 m²

Como ya se ha indicado anteriormente, el puerto de Chipiona se ha conformado a lo largo de las últimas tres décadas a partir de un dique inicial en torno al cual se han configurado dos dársenas y una zona de rellenos asociada al contradique, consolidándose como un importante foco de actividad pesquera, náutico-recreativa, y complementaria y auxiliar de éstas. De este modo, la función pesquera se concentra en los espacios asociados al dique de abrigo y el extremo noroeste de la dársena interior, mientras que la función náutico-recreativa se desarrolla en torno a las dos dársenas que estructuran el puerto, y en una segunda corona exterior de éstas tienen lugar las actividades auxiliares y completarias de la función pesquera y náutico-recreativa.

La ordenación propuesta contempla, igualmente, la implantación de equipamientos o actividades industriales o comerciales no portuarias que contribuyan a la integración urbana y territorial del recinto portuario y la dinamización socioeconómica del entorno posibilitando una adecuada articulación entre el puerto y el espacio urbano respondiendo a la categoría de usos compatibles, de acuerdo con las modificaciones introducidas en la legislación portuaria en el año 2021. Los espacios destinados al desarrollo de dichos usos se localizan en la corona exterior del recinto portuario y en contacto directo con la trama urbana.

Por tanto, en términos de incidencia territorial cabe concluir que la ordenación portuaria propuesta tiene un efecto positivo sobre el sistema de asentamientos, contribuyendo a la recualificación urbana de Chipiona articulada a través de su fachada marítima norte que presenta un gran potencial de desarrollo socioeconómico.

El puerto dispone de una adecuada conectividad con el sistema viario urbano, articulada a través del eje Avda. Sanlúcar de Barrameda – Avda. Rocío Jurado – C/ Mar Caribe, que posibilita el acceso por el oeste a la zona pesquera y por el este a las dársenas recreativas en torno a las cuales se desarrollan las actividades auxiliares y complementarias. A partir de dicho eje se establece la conexión con la red de alta capacidad a través de la A-491 que discurre por el sur hacia Rota y el Puerto de Santa María, y la A-480 que conecta con Jerez de la Frontera y posibilita la conexión con Sanlúcar de Barrameda.

La ordenación propuesta da continuidad a las actividades que se vienen desarrollando en el recinto portuario y apuesta por el desarrollo de actividades de carácter compatible en la banda de contacto entre puerto y ciudad situada en el sur del recinto portuario en la que se dispone de espacios vacantes, y por la que discurre el tramo este del citado eje Avda. Sanlúcar de Barrameda – Avda. Rocío Jurado – C/ Mar Caribe que garantiza la adecuada accesibilidad a los espacios aún por desarrollar. Además, como ya se ha indicado anteriormente, el planeamiento municipal contempla la prolongación del viario denominado Mar Caribe hasta enlazar con la A-480 para conformar un nuevo acceso por levante al núcleo urbano de Chipiona, reforzando aún más la accesibilidad de la zona sur del recinto portuario.

En consecuencia, cabe considerar que la ordenación propuesta no implica cargas adicionales de relevancia sobre el sistema viario actual que éste no pueda absorber adecuadamente, por lo que no implica afección a las infraestructuras de comunicaciones y transportes.

El puerto de Chipiona constituye un sistema general dotado de infraestructuras del ciclo del agua, energía y telecomunicaciones que permiten en las condiciones actuales dar adecuada respuesta a las necesidades del sector pesquero y las actividades náutico-recreativas, complementarias y auxiliares, y compatibles que se desarrollan en el recinto pesquero.

La ordenación propuesta, que da continuidad a las actividades que ya tienen lugar en el recinto portuario, no implica cargas adicionales de relevancia sobre las redes de servicios, desarrollándose las posibles nuevas actividades en suelos de carácter urbano que ya disponen de todas las infraestructuras propias de éste y que se integran en las redes del puerto, o en espacios en desarrollo que precisarían de acciones complementarias puntuales para su conexión a las redes generales. En este sentido, es oportuno señalar que las zonas aún vacantes, localizadas en la banda sur del recinto portuario, constituyen espacios de la fachada marítima de la ciudad ya transformados e integrados en el ámbito portuario.

Por tanto, en términos de incidencia territorial la ordenación propuesta no implica afección a las infraestructuras del ciclo del agua, energía y telecomunicaciones.

La ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios propicia el óptimo aprovechamiento del recinto portuario, que constituye una discontinuidad excepcional en la franja marítimo-fluvial, posibilitando el desarrollo de la función portuaria, así como la implantación de distintas actividades de carácter industrial, comercial, y recreativo, en la primera línea del litoral sin comprometer el uso, aprovechamiento y preservación de los recursos naturales básicos.

La ordenación se desarrolla sobre el dominio público portuario que se encuentra integrado en la malla urbana de Chipiona y dispone de conexión en red con los servicios básicos de agua, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones así como conexión con la red viaria local y regional, constituyendo suelo urbano.

En consecuencia, la ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios no tiene incidencia sobre suelos rústicos de especial protección por legislación sectorial o preservados por instrumento de ordenación territorial, y se desarrolla en su totalidad sobre un puerto existente y plenamente consolidado por lo que no afecta a la banda marítima sino que contribuye a su adecuado desarrollo a través del aprovechamiento de la discontinuidad que significa el puerto en la franja litoral.

Atendiendo a estas consideraciones, la ordenación propuesta resulta plenamente coherente en términos territoriales y no implica incidencia negativa en la ordenación del territorio y el paisaje

6 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA.

La delimitación de la zona de servicio portuaria quedó establecida inicialmente mediante “Acta de adscripción de terrenos de dominio público marítimo-terrestre a la Comunidad Autónoma de Andalucía para la construcción del puerto deportivo de Chipiona” suscrita con fecha 10 de febrero de 1993 entre la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico y la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Posteriormente, con objeto de recoger las modificaciones consecuencia de la inclusión en el recinto portuario de parte de la playa situada a poniente se suscribiría acta complementaria de adscripción con fecha 28 de marzo de 1996. Del mismo modo, para mejorar las condiciones de abrigo se sometería a informe de la Dirección General de Costas el proyecto de prolongación del dique de abrigo, que fue objeto de pronunciamiento favorable con fecha 18 de noviembre de 1996 por dicho órgano, estableciéndose la necesidad de levantamiento de plano y acta a suscribir por ambas administraciones en los que se definiera la nueva zona de servicio resultante, no llegando a formalizarse dicha delimitación.

En consecuencia, a partir de la delimitación de marzo de 1996 y teniendo en cuenta la materialización de la prolongación del dique en unos 90 m, así como el deslinde DL-10-CA aprobado mediante Orden Ministerial de 15/09/1995, procede la definición de la zona de servicio del puerto de Chipiona.

La delimitación del recinto portuario se corresponde en la zona terrestre de poniente con el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, mientras que en el extremo de levante el recinto que responde funcionalmente al puerto queda conformado por el contorno del viario existente, estableciéndose a partir de éste la delimitación de la zona de servicio del puerto.

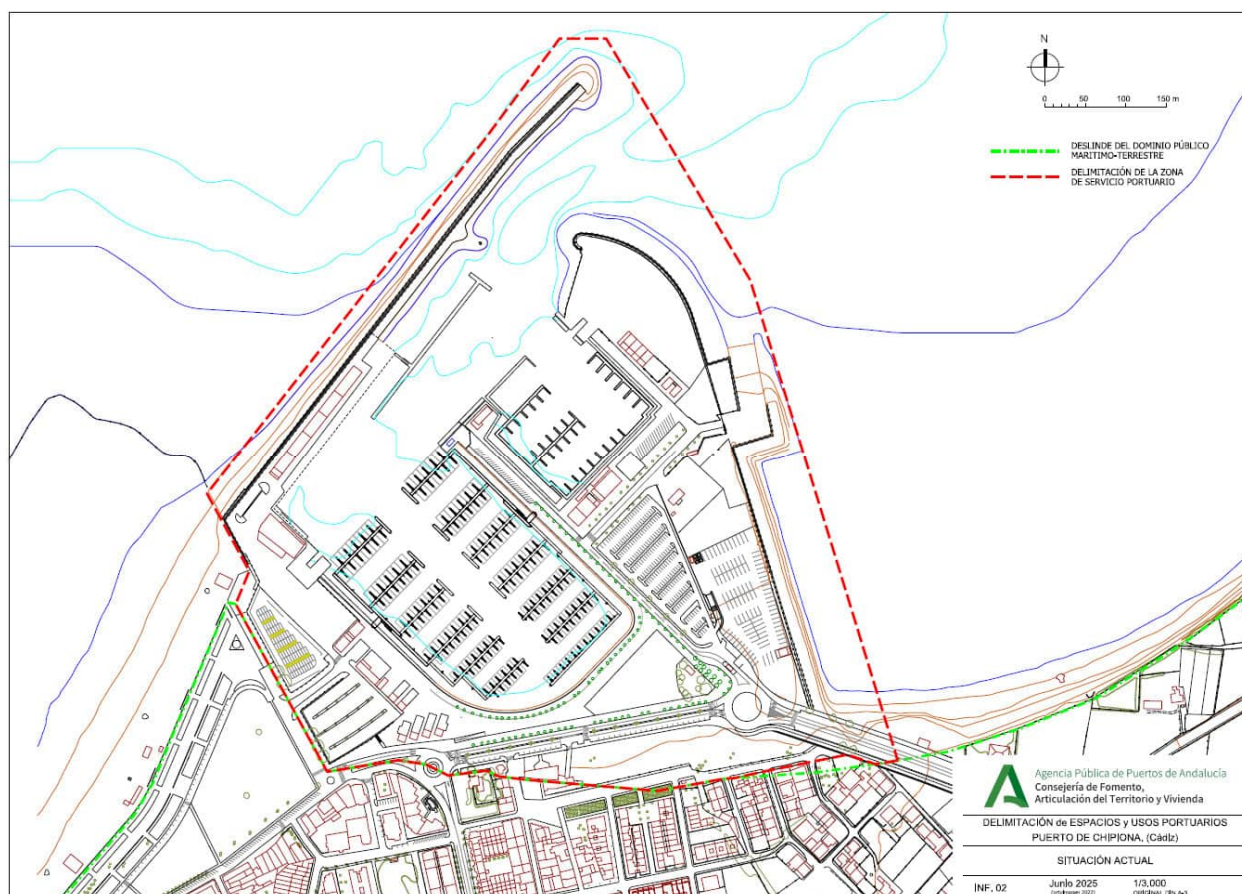


Fig. 20. Delimitación de la zona de servicio portuaria

7 ASIGNACIÓN DE USOS

7.1 USOS EN EL DOMINIO PORTUARIO

De acuerdo con el artículo 16 de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, las actividades, instalaciones y construcciones a desarrollar en el dominio público portuario serán acordes con los siguientes usos:

- **Usos pesqueros**, incluidas las actividades de acuicultura marina y pesquero-turísticas.
- **Usos náutico-deportivos**.
- **Usos auxiliares y complementarios** de los anteriores, así como los correspondientes a mantenimiento y reparación de embarcaciones, y servicios a las tripulaciones, actividades logísticas y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en la zona de servicio esté justificada por razón del tráfico portuario o por los servicios que prestan a las personas usuarias del puerto.
- **Usos compatibles** con la actividad portuaria correspondientes a equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que puedan encontrar soporte en el dominio portuario, contribuyendo a la integración urbana y territorial de los puertos y su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

7.2 ORDENACIÓN FUNCIONAL

El dominio público portuario de Chipiona se extiende sobre una superficie total de cerca de 30 Ha, correspondiendo cerca de 120.000 m² a superficies terrestres útiles, y el resto a aguas y obras de abrigo, según se recoge en el cuadro adjunto:

DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

TIPOLOGÍA	SUPERFICIE [m ²]	%
SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES	119 614	43,2%
OBRAS DE ABRIGO Y OTROS ESPACIOS SIN USO ASIGNADO	25 465	9,2%
AGUAS INTERIORES	96 474	34,8%
AGUAS EXTERIORES	35 520	12,8%
TOTAL	277.073	100,0 %

Fig. 21. Cuadro de superficies de dominio público portuario.

Los usos cuyo desarrollo encuentra justificación en el puerto de Chipiona han sido asignados a las distintas áreas del puerto atendiendo a su configuración y condiciones operativas actuales y potencialidades de desarrollo, conformando la ordenación funcional del puerto que se recoge en los planos de ordenación ORD01 y ORD02. Los espacios terrestres útiles a los que se asigna uso se extienden sobre una superficie total próxima a los 120.000 m².

Actividad pesquera.

Las actividades pesqueras se desarrollan en las explanadas adosadas al dique de abrigo y el extremo noroeste de la dársena interior, donde se sitúan la lonja, fábrica de hielo y cuartos de armadores y resto de instalaciones y equipamientos pesqueros sobre una superficie próxima a los 14.000 m².

Actividad náutico-deportiva.

Las actividades náutico-recreativas se desarrollan en el contorno interior de las dos dársenas en que se estructura el puerto, sobre una superficie terrestre próxima a los 9.000 m² y lámina de agua en torno a los 55.000 m² equipada con pantalanés flotantes y fingers.

Actividades auxiliares y complementarias de las pesqueras y náutico-deportivas.

Corresponden a la construcción, mantenimiento y reparación de embarcaciones pesqueras y recreativas, así como a otras actividades complementarias, entre las que se incluyen los aparcamientos, locales comerciales y de restauración y el muelle gourmet. Ocupan una superficie próxima a los 64.000 m² formando una segunda corona alrededor de las dársenas deportivas, de los que cerca de 10.000 m² corresponden a la configuración actual del varadero

Actividades compatibles.

Los espacios contemplados para el desarrollo de actividades compatibles se localizan en dos ámbitos diferenciados que se sitúan en contacto directo con la trama urbana. El primero se sitúa en el extremo de poniente del recinto portuario, en contacto con la trama urbana ligada a la playa de Cruz del Mar, mientras que el segundo responde a la franja sur del puerto estructurada en la actualidad por el viario de cintura del espacio urbano en su tramo norte y que discurre por el dominio portuario (calle Mar del Caribe).

La superficie total destinada al desarrollo de estos usos ligados a la integración puerto-ciudad se sitúa próxima a los 33.300 m².

La asignación pormenorizada de usos terrestres realizada sobre las superficies terrestres útiles portuarias implica la distribución recogida en el cuadro adjunto.

SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES. USOS ASIGNADOS

USO	SUPERFICIE [m ²]	%
USOS PESQUEROS	13 806	11.5%
USOS NÁUTICO-DEPORTIVOS	8 815	7.4%
USOS AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS	63 715	53.3%
USOS COMPATIBLES	33 278	27.8%
TOTAL	119 614	100,0 %

Fig. 22. Cuadro de usos asignados en las superficies terrestres útiles

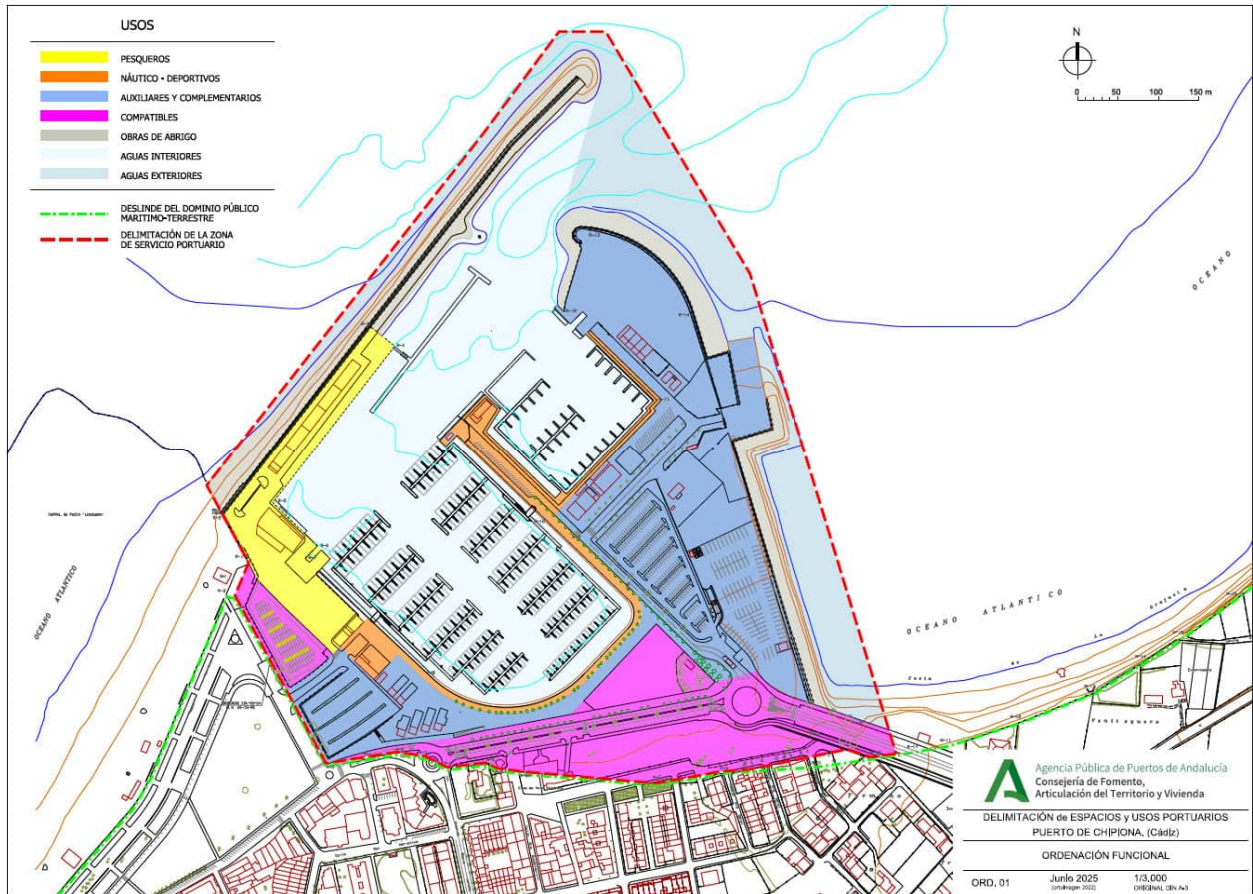


Fig. 23. Ordenación funcional de los espacios portuarios sobre cartografía y ortoimagen.

8 VIGENCIA Y MODIFICACIÓN.

Las determinaciones establecidas por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tendrán vigencia indefinida.

Cuando se considere necesario por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se procederá a la modificación del Plan, de acuerdo con la legislación sectorial vigente.

Se consideran como modificaciones no sustanciales, de acuerdo con el artículo 10 bis de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía aquellas que respondan a los siguientes supuestos:

- Modificación producida por razones de explotación portuaria que no suponga una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso.
- Modificación que no implique una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en las que se divide el puerto, a efectos de la asignación de los usos previstos en la presente ley.
- Ampliación dentro de la zona de servicio de infraestructuras y otras instalaciones portuarias que resulten complementarias de las ya existentes y que no supongan una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso o impliquen la introducción del uso compatible.

Tendrá consideración de alteración significativa aquella que suponga una variación aislada o acumulada superior al 10% de la superficie atribuida a un determinado uso, de acuerdo con el punto 2 del artículo 10 bis de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía.



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

ANEJO 1: ACTA DE DELIMITACIÓN DEL DOMINIO
PÚBLICO PORTUARIO

3

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE COSTAS

DEMARCAACION DE COSTAS ANDALUCIA-ATLANTICO

ACTA DE ADSCRIPCION DE TERRENOS DE DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE A LA COMUNIDAD AUTONOMA DE ANDALUCIA PARA LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DEPORTIVO DE CHIPIONA, (CADIZ).

Reunidos en Chipiona, el día diez de Febrero de mil novecientos noventa y tres;

En representación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:

D. Eugenio Rubio Aranoa, Ingeniero Jefe de la Demarcación de Costas Andalucía-Atlántico.

En representación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía:

D. Juan José López Martos, Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes.

Con objeto de proceder al acto de adscripción a la Junta de Andalucía de los bienes de dominio público marítimo terrestre necesarios para la construcción de las obras del Puerto Deportivo de Chipiona al abrigo del dique existente.

Este dique fue desafectado de la zona de servicio del Puerto de Sevilla según el "Proyecto de Tercer Reformado Parcial de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla", aprobado por la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes con fecha 9 de Enero de 1.991.

La adscripción comprende la superficie ocupada por este dique existente hasta la zona de dominio público marítimo terrestre actualmente vigente, aprobada por Ordenes Ministeriales de 16 de Julio de 1.963 y 13 de Septiembre de 1.977.

Los terrenos adscritos serán los incluidos en el interior de la línea poligonal cerrada que une los puntos P-1 al P-18, en la forma que se refleja en el plano nº 1 del presente Acta, cuyas coordenadas U.T.M. son las siguientes:

PUNTO	X U.T.M.	Y U.T.M.
P-1	730.003,21	4.069.719,57
P-2	729.948,47	4.069.702,32
P-3	729.864,21	4.069.709,61
P-4	729.804,05	4.069.703,21
P-5	729.636,35	4.069.714,86
P-6	729.624,21	4.069.717,42
P-7	729.592,08	4.069.714,43
P-8	729.554,99	4.069.726,36
P-9	729.528,55	4.069.728,63
P-10	729.505,21	4.069.724,07
P-11	729.493,01	4.069.730,31
P-12	729.453,45	4.069.708,87
P-13	729.360,72	4.069.879,93
P-14	729.329,05	4.069.938,36
P-15	729.614,23	4.070.303,38
P-16	729.646,71	4.070.312,55
P-17	729.765,26	4.070.266,36
P-18	730.003,21	4.069.719,57

La superficie total a adscribir será de 265.597 m².

AL estar dada la situación de los vértices sobre el terreno, por sus coordenadas según la proyección U.T.M., la poligonal que ellos definen queda perfectamente definida, tanto en sí misma por su propia geometría como por su situación sobre el terreno.

Dicha línea poligonal discurre sensiblemente paralela a unos veinte metros del pie del talud de las caras exteriores del dique de abrigo y a 50 metros de la coronación del contradique, cerrándose mediante la línea poligonal definitiva de los deslindes de dominio público marítimo terrestre, mencionados anteriormente.

Los terrenos a adscribir, así como los vértices y superficies, quedan reflejados en el plano adjunto.

Para su constancia y en cumplimiento de lo dispuesto se levanta el presente Acta y Plano, por cuadruplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicado al principio de la misma, los cuales firman, dando por finalizado el Acto.

INGENIERO JEFE DE LA
DEMARCAACION DE COSTAS
ANDALUCIA-ATLANTICO /

EXCMO. SR. CONSEJERO DE
OBRAS PUBLICAS Y
TRANSPORTES

Eugenio Rubio Aranoa

Juan José López Martos



AUTORIDAD PORTUARIA
DE SEVILLA

ACTA DE ENTREGA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA DE LA ZONA DE SERVICIO
DEL PUERTO DE CHIPIONA (CADIZ) A LA DEMARCACION DE COSTAS
ANDALUCIA-ATLANTICO.

En Chipiona (Cádiz) a diez de Febrero de mil novecientos noventa y tres, reunidos de una parte D. José Luis Carretero Hernández, Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, y de otra D. Eugenio Rubio Aranoa, Ingeniero Jefe de la Demarcación de Costas Andalucía-Atlántico, actuando en nombre y representación de la Dirección General de Costas, proceden en cumplimiento de la Resolución de la Dirección General de Puertos y Costas de 9 de Enero de 1.991, por la que se aprueba el "Tercer Reformado Parcial de la zona de Servicio del Puerto de Sevilla", a la entrega por parte de la Autoridad Portuaria de Sevilla a la Demarcación de Costas Andalucía-Atlántico, de los bienes de dominio público que conforman la zona de servicio de las instalaciones portuarias de Chipiona, cuya descripción se realiza a continuación:

El Puerto para embarcaciones menores de Chipiona se compone en su configuración en planta de un dique de abrigo con dos alineaciones. La primera tiene una longitud de 256 m.l., con una superficie aneja de forma trapecial de 5.100 m² aproximadamente, y se inicia en la punta de Chipiona, llevando adosado al mismo un pequeño pantalán fijo perpendicular terminado en una escalera en forma de "L" que enlaza con un flotador, usado como instalación provisional de embarque y desembarque, con una pequeña rampa de varada.

La segunda alineación, que constituye el dique de abrigo, forma un ángulo de 114° con la anterior y tiene una longitud de 427 m.l., con una anchura de calzada, incluido el espaldón, de 7'5 m.

Se completa la zona de servicio con la playa que figura en el plano adjunto, sita al este del contradique, con área aproximada de 12.800 m².

Se adjunta a la presente acta, plano de la zona de servicio de las instalaciones portuarias de Chipiona que se entregan.



AUTORIDAD PORTUARIA
DE SEVILLA

Se hace constar que, independientemente de lo expuesto, se está llevando a cabo por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la ejecución de las obras de la infraestructura básica para la remodelación del Puerto de Chipiona, en cumplimiento del Convenio suscrito a tales efectos el 26 de Noviembre de 1.990 por el Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, el Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Costas de M.O.P.U., el Ilmo. Sr. Presidente de la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir y el Ilmo. Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Chipiona.

En ejecución de la citada Resolución, D. José Luis Carretero Hernández en representación de la Autoridad Portuaria de Sevilla, entrega la posesión y cuantos otros derechos correspondan a dicho Organismo sobre la zona de servicio descrita a D. Eugenio Rubio Aranoa, que los recibe y toma posesión de ella en la representación que ostenta.

En prueba de conformidad con lo precedentemente consignado se extiende la presente Acta y plano, en cuadruplicado ejemplar, que firman las personas comparecientes en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

EL PRESIDENTE DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA

EL JEFE DE LA DEMARCACION
DE COSTAS

Fdo.: José Luis Carretero Hernández.

Fdo.: Eugenio Rubio Aranoa.

**ACTA COMPLEMENTARIA DE LA ADSCRIPCIÓN DE DOMINIO PÚBLICO
MARÍTIMO TERRESTRE PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE CHIPIONA
FORMALIZADA MEDIANTE ACTA SUSCRITA EL 10 DE FEBRERO DE 1993**

En Cádiz a veintiocho de Marzo de mil novecientos noventa y seis

REUNIDOS

D. Eugenio Rubio Aranoa, Jefe de la Demarcación de Costas de Andalucía Atlántico designado para este acto por el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente mediante resolución de la Dirección General de Costas fechada el 30 de Diciembre de 1993, en nombre de la Administración General del Estado.

D. José Clavero Salvador, Director Gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía que actúa en nombre y representación de la misma, facultado para la firma de este documento por Decreto 217/95 de la Junta de Andalucía.

Intervienen a los efectos de la firma del acta y plano complementarios que recogen las modificaciones efectuadas en la poligonal que define el dominio público marítimo terrestre adscrito a la Junta de Andalucía para la construcción del puerto de Chipiona, y en tal sentido ambas partes:

ACUERDAN

1. Establecer como dominio público marítimo terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía los espacios comprendidos entre el deslinde del mismo aprobado por O.M. de 15 de Septiembre de 1.995 y la línea trazada sobre direcciones sensiblemente paralelas a las obras de abrigo del puerto.

2. Trazar dicha línea arrancando en el vértice M-1 del deslinde del dominio público marítimo terrestre y ajustándola a la alineación del dique evitando la playa y las instalaciones no portuarias existentes en la misma.
3. Adjuntar a la presente acta y suscribir de conformidad el plano correspondiente. El soporte cartográfico utilizado procede de la restitución de vuelos aerofotogramétricos con sistema de proyección Universal Transversa Mercator (UTM) en el cual se ha volcado la información del deslinde del dominio público marítimo terrestre suministrada por la Jefatura de Costas de Andalucía Atlántico.
4. Las coordenadas de los vértices que constituyen el contorno del dominio público adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía se recogen en el plano adjunto a la presente acta.

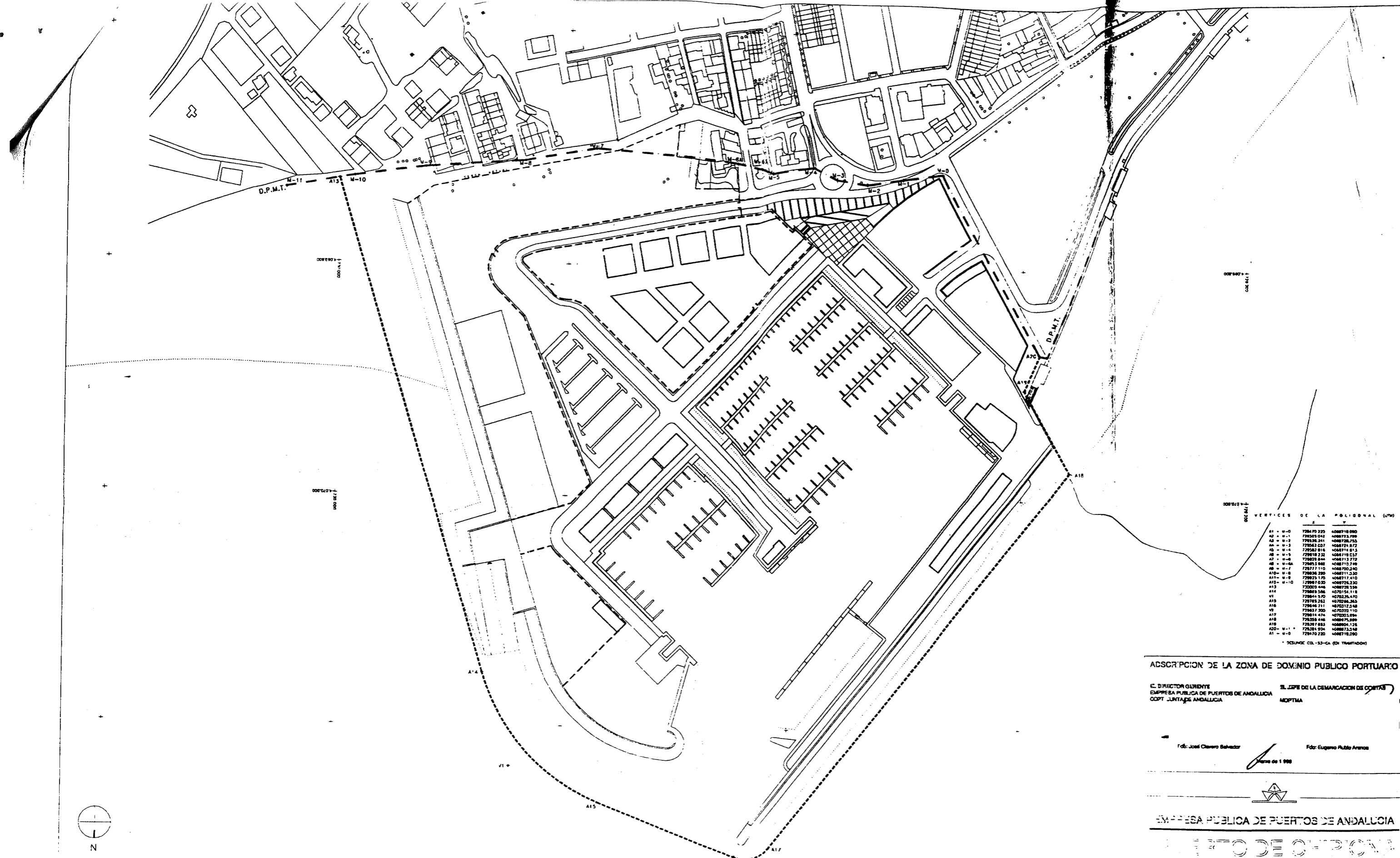
Y para que conste se levanta la presente ACTA por duplicado ejemplar en el lugar y fecha arriba indicados.

POR LA ADMINISTRACION
GENERAL DEL ESTADO

POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Fdo.: Eugenio Rubio Aranoa
Jefe de la Demarcación de
Costas de Andalucía Atlántico

Fdo.. José Clavero Salvador
Director Gerente de la Empresa Pública
de Puertos de Andalucía



VERTICES DE LA POLIGONAL (m)

N	E	N	E
A1	W-0	728470.230	4088718.090
A2	W-1	728505.042	4088723.798
A3	W-2	728536.241	4088728.753
A4	W-3	728563.027	4088731.872
A5	W-4	728582.816	4088734.813
A6	W-5	728598.32	4088736.037
A7	W-6	728609.844	4088735.272
A8	W-6A	728613.882	4088735.249
A9	W-7	728617.110	4088735.240
A10	W-8	728618.290	4088731.230
A11	W-8	728625.170	4088717.410
A12	W-10	728617.030	4088726.230
A13	W-10	728620.446	4088728.559
A14	W-10	728619.586	4070154.118
A15	W-10	728644.570	4070235.470
A16	W-10	728648.211	4070212.548
A17	W-10	728647.300	4070201.110
A18	W-10	728648.446	4088735.889
A19	W-10	728648.446	4088735.889
A20	W-0	728470.230	4088718.090

DESINTE. CO. - 53-CA (EN TRAMITACION)

ADSCRIPCION DE LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO PORTUARIO

EL DIRECTOR GERENTE
EMPRESA PUBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCIA
COPT. JUNTA DE ANDALUCIA

EL JEFE DE LA DEMARCACION DE OBRAS
MOPTMA

Fdo: José Clavero Belandier
Fdo: Eugenio Páez Aranda
Año de 1 988

EMPRESA PUBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCIA

PUERTO DE OBRIONA

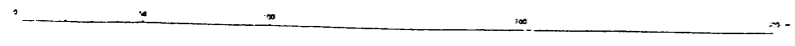
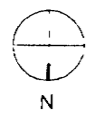
ZONA DE DOMINIO PUBLICO PORTUARIO

E. 1:3.000

DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DEL TRANSPORTE
CONSELERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
JUNTA DE ANDALUCIA

----- LIMITE DEL DOMINIO PUBLICO ADSCRITO

----- PERIMETRO DEL DOMINIO PUBLICO VARIANTE





Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

ANEJO 2: RELACIÓN DE AFECTADOS

ANEJO Nº2. RELACIÓN DE AFECTADOS

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR
PLATAFORMA ATRAQUE MOTOS ACUÁTICAS	[REDACTED]
OFICINA	[REDACTED]
ELABORACIÓN Y VENTA PRODUCTOS DERIVADOS PESCA	[REDACTED]
NAVE T01, T-03 Y T-04 MANIPULACIÓN DE PESCADO	SABEBIEN ANDALUZ S.L.

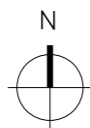
CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR
BAR-CANTINA	[REDACTED]
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ+DEP	REPSOL C.P.Petrolíferos,S.A.
LONJA+FCA. HIELO	A.P.Ps.18-DELEG. CADIZ
BAR-RESTAURANTE	RESTAURANTE CASA PACO DE CHIPIONA S.L.
BAR (LOCALES DEL B01 AL B-08) + TERRAZA	[REDACTED]
AUTOSERVICIO	[REDACTED]
SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB NÁUTICO DE CHIPIONA
SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB DE ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CHIPIONA (CAND)
CENTRO ACTIVIDADES NÁUTICAS	[REDACTED]

CONVENIOS

CONCEPTO	TITULAR
ESCUELA MUNICIPAL DE VELA	AYUNTAMIENTO DE CHIPIONA
DEPENDENCIAS GUARDIA CIVIL	MINISTERIO DEL INTERIOR (SECR.GRAL.EST.SGDA.)

- - - DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE
- - - DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO



CONCESIONES EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

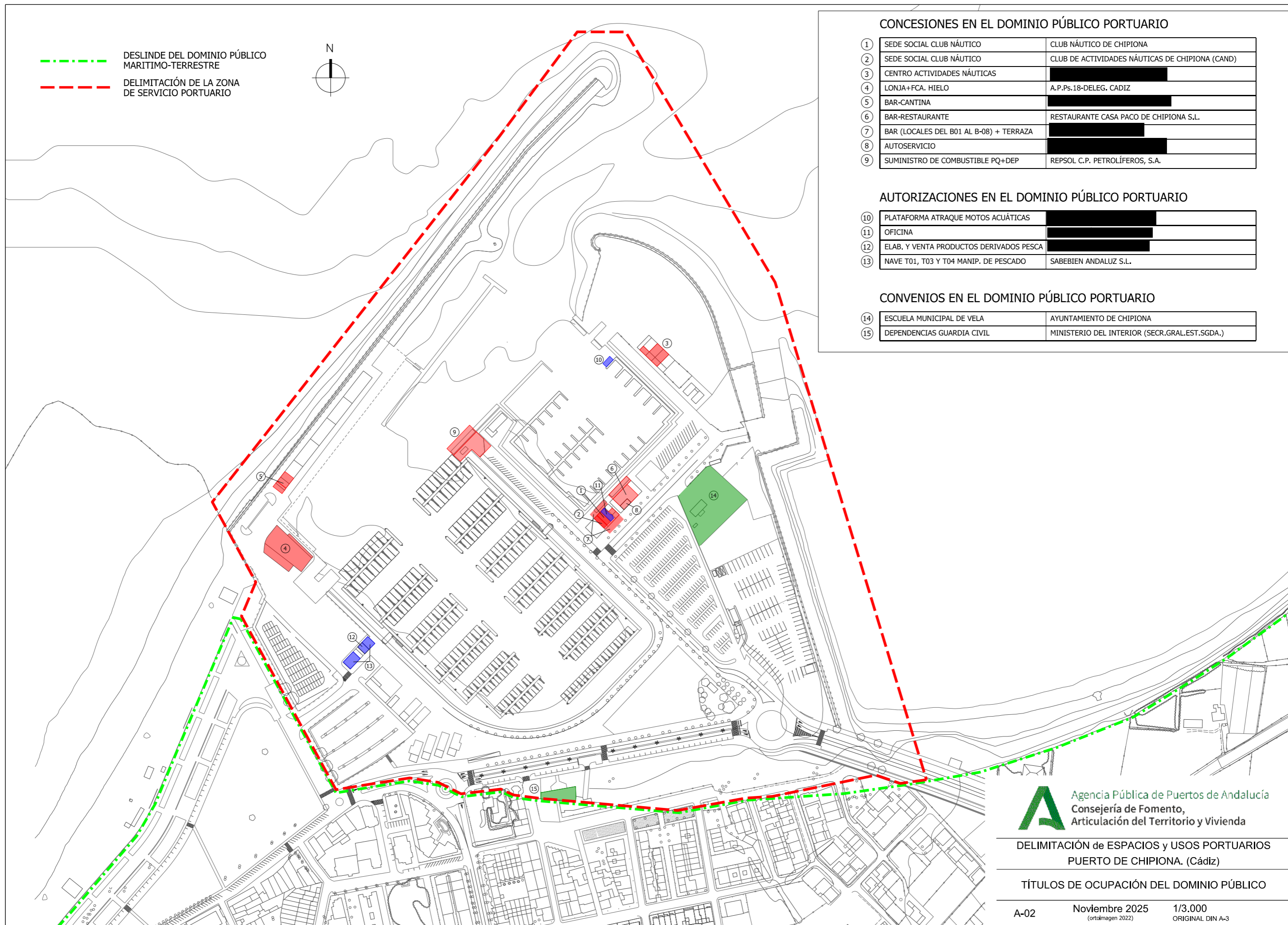
①	SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB NÁUTICO DE CHIPIONA
②	SEDE SOCIAL CLUB NÁUTICO	CLUB DE ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CHIPIONA (CAND)
③	CENTRO ACTIVIDADES NÁUTICAS	[REDACTED]
④	LONJA+FCA. HIELO	A.P.s.18-DELEG. CADIZ
⑤	BAR-CANTINA	[REDACTED]
⑥	BAR-RESTAURANTE	RESTAURANTE CASA PACO DE CHIPIONA S.L.
⑦	BAR (LOCALES DEL B01 AL B-08) + TERRAZA	[REDACTED]
⑧	AUTOSERVICIO	[REDACTED]
⑨	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ+DEP	REPSOL C.P. PETROLÍFEROS, S.A.

AUTORIZACIONES EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

⑩	PLATAFORMA ATRAQUE MOTOS ACUÁTICAS	[REDACTED]
⑪	OFICINA	[REDACTED]
⑫	ELAB. Y VENTA PRODUCTOS DERIVADOS PESCA	[REDACTED]
⑬	NAVE T01, T03 Y T04 MANIP. DE PESCADO	SABEBIEN ANDALUZ S.L.

CONVENIOS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

⑭	ESCUELA MUNICIPAL DE VELA	AYUNTAMIENTO DE CHIPIONA
⑮	DEPENDENCIAS GUARDIA CIVIL	MINISTERIO DEL INTERIOR (SECR.GRAL.EST.SGDA.)



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
 Consejería de Fomento,
 Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACIÓN de ESPACIOS y USOS PORTUARIOS
 PUERTO DE CHIPIONA. (Cádiz)

TÍTULOS DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO

A-02

Noviembre 2025
(ortomagen 2022)

1/3.000
 ORIGINAL DIN A-3

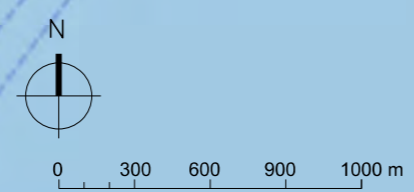


Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACION DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA (CÁDIZ)

PLANOS

SITUACIÓN
PUERTO DE CHIPIONA

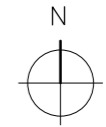


 Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACIÓN de ESPACIOS y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA. (Cádiz)

ÁMBITO TERRITORIAL

INF. 01 Noviembre 2025
(ortofotomagen 2022) 1/200.000
ORIGINAL DIN A-3



0 50 100 150 m

- DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO

 Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACIÓN de ESPACIOS y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA. (Cádiz)

SITUACIÓN ACTUAL

INF. 02

Noviembre 2025
(ortomagen 2022)

1/3.000
ORIGINAL DIN A-3



DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE
DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACIÓN de ESPACIOS y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA. (Cádiz)

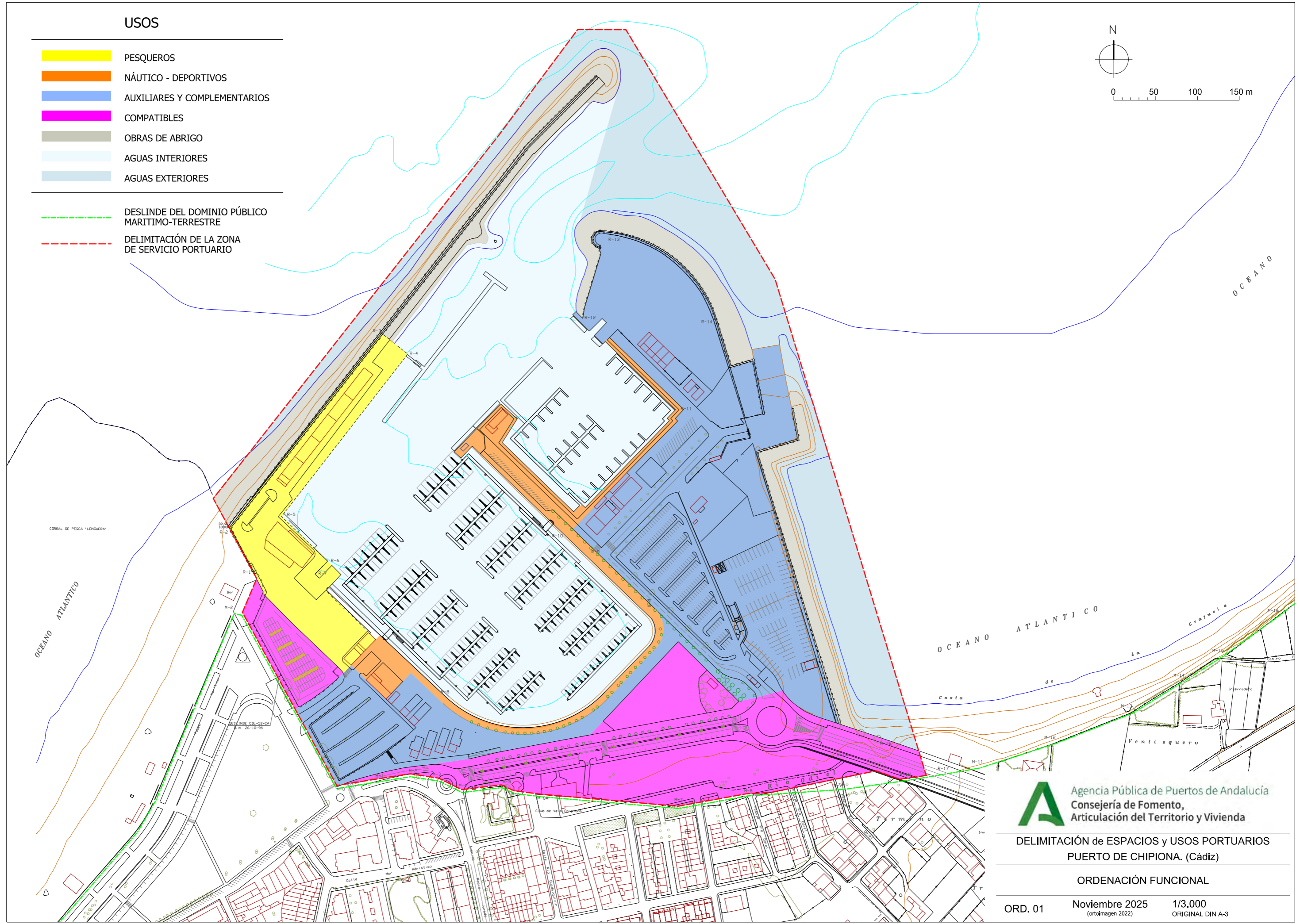
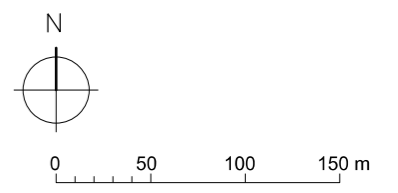
SITUACIÓN ACTUAL SOBRE ORTOIMAGEN

INF. 03 Noviembre 2025
(ortofotografía 2022) 1/3.000
ORIGINAL DIN A-3

USOS

- PESQUEROS
- NÁUTICO - DEPORTIVOS
- AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS
- COMPATIBLES
- OBRAS DE ABRIGO
- AGUAS INTERIORES
- AGUAS EXTERIORES

- DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda



DELIMITACIÓN de ESPACIOS y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA. (Cádiz)

ORDENACIÓN FUNCIONAL

ORD. 01 Noviembre 2025 1/3.000
(ortofotomagen 2022) ORIGINAL DIN A-3

USOS

-  PESQUEROS
-  NÁUTICO - DEPORTIVOS
-  AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS
-  COMPATIBLES
-  OBRAS DE ABRIGO
-  AGUAS INTERIORES
-  AGUAS EXTERIORES

-  DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE
-  DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO



 Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

DELIMITACIÓN de ESPACIOS y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE CHIPIONA. (Cádiz)

ORDENACIÓN FUNCIONAL SOBRE ORTOIMAGEN

ORD. 02 Noviembre 2025
(ortomagen 2022) 1/3.000
ORIGINAL DIN A-3