



ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE INTEGRADO
DEL CENTRO URBANO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA



*“La **sostenibilidad urbana** hace referencia a la mejora duradera y a largo plazo de las condiciones sociales, económicas y ambientales de un área urbana singular. Para alcanzarla es necesario disponer de una estrategia coherente, equilibrada y con una visión a largo plazo, y no únicamente de proyectos para abordar problemáticas específicas”.*

Programa Operativo de Crecimiento Sostenible FEDER, 2014-2020

Sumario

I. INTRODUCCIÓN METODOLÓGICA.....	5
II. IDENTIFICACIÓN INICIAL DE PROBLEMAS Y RETOS DEL ÁREA URBANA.....	6
EL PUERTO DE SANTA MARÍA	6
IDENTIFICACIÓN INICIAL DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS Y RETOS URBANOS	6
III. ANÁLISIS DEL CONJUNTO DEL ÁREA URBANA DESDE UNA PERSPECTIVA INTEGRADA	9
ANÁLISIS FÍSICO	9
ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL Y DE LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS	22
ANÁLISIS ENERGÉTICO.....	27
ANÁLISIS ECONÓMICO Y DEL MERCADO DE TRABAJO.....	28
ANÁLISIS DEMOGRÁFICO	35
ANÁLISIS SOCIAL.....	44
ANÁLISIS DEL CONTEXTO TERRITORIAL.....	54
ANÁLISIS DEL MARCO COMPETENCIAL.....	56
ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN EXISTENTES.....	56
ANÁLISIS DE RIESGOS	58
IV. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL ÁREA URBANA	60
INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD MUNICIPAL.....	60
ANÁLISIS DAFO	66
V. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN	73
ANÁLISIS DAFO DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	78
VI. DEFINICIÓN DE LA ESTRATEGIA, RETOS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	81
RETOS, OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN.....	85
INDICADORES DE RESULTADO (POCS)	88
VII. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA	89
ASPECTOS METODOLÓGICOS APLICADOS A LAS FICHAS	89
FICHAS DE LÍNEA DE ACTUACIÓN.....	89
PRESUPUESTO GENERAL DE LA EDUSI.....	111
SENDA FINANCIERA Y FINANCIACIÓN.....	112



IX. CAPACIDAD ADMINISTRATIVA.....	127
EXPERIENCIA DE LA ENTIDAD EN PROYECTOS FINANCIADOS POR FONDOS EUROPEOS.....	127
SISTEMA DE GESTIÓN Y EQUIPO TÉCNICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN.....	128
SISTEMA DE SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y CONTROL SOBRE EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.....	130
DIFUSIÓN, INFORMACIÓN Y PUBLICIDAD DE LA EDUSI.....	132
X. PRINCIPIOS HORIZONTALES Y PRINCIPIOS TRANSVERSALES.....	134

I. Introducción Metodológica

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI) es un instrumento de planificación y programación impulsado desde la Unión Europea, fruto del trabajo de distintos agentes y operadoras, entre las que destacan las distintas redes de la Iniciativa URBACT. También es la respuesta a una obligación impuesta por la normativa del FEDER y, más concretamente, su artículo 7, en referencia al desarrollo urbano sostenible y su aplicación efectiva en el territorio.

La **Red de Iniciativas Urbanas** ha publicado unas Orientaciones para la elaboración de las EDUSI en las que plantea las fases y principales patas sobre la que se sustenta la Estrategia. A partir de ellas, y para dar respuesta a las exigencias del instrumento, se ha realizado un trabajo exhaustivo de análisis y construcción basado en tres pilares fundamentales:

1. Un **análisis integrado**, centrado en las 10 dimensiones establecidas por las Orientaciones de la RIU: (a) análisis físico, (b) análisis medioambiental y de las condiciones climáticas, (c) análisis energético, (d) análisis económico, (e) análisis demográfico, (f) análisis social, (g) análisis del contexto territorial, (h) análisis del marco competencial, (i) análisis de los instrumentos de planificación existentes, (j) análisis de riesgos y que tiene por objeto contrastar los problemas y retos urbanos inicialmente identificados.
2. Un **Diagnóstico de situación** de la Ciudad basado en un **Análisis DAFO** orientado a la identificación y prelación de los retos del Área en, como mínimo, las cinco dimensiones planteadas desde el artículo 7 del FEDER: económica, social, ambiental, demográfica y climática. De esta forma, el producto logrado ha sido una secuencia ordenada, por prioridades para el territorio, de los retos a los que se enfrenta el Área y sobre los que desea intervenir la EDUSI. Este diagnóstico contiene una **delimitación del Área Urbana** o zona de la Ciudad en la que, en función del análisis y diagnóstico realizado, justifique su oportunidad para centrar la EDUSI.
3. **Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible del Área Urbana**, seleccionada y priorizando los retos críticos a los que se enfrenta el Área de manera inmediata y asegurando su pertinencia y la alineación de sus objetivos, estrategia, líneas de actuación, e indicadores y métricas asociadas con los planteamientos del Programa Operativo FEDER de Crecimiento Sostenible.

En todo este proceso, además de los datos, estudios, e informaciones procedentes de la propia Área Urbana, se han seguido las Orientaciones de la RIU y plasmadas en el **Anexo I de la Convocatoria** para la cofinanciación por el FEDER de las actuaciones de la EDUSI. El criterio seguido ha sido, por un lado, cumplir con los criterios de población y continuidad urbana establecidos en el Anexo y, por otro, definir unos retos que, además de comunes, sólo pueden enfrentarse y, en su caso, resolverse, desde una perspectiva integral y conjunta.

La zona que se considera más necesitada de una estrategia de desarrollo urbano sostenible y por tanto se determina como ámbito de actuación es *el Centro Urbano de la ciudad que alberga el Centro Urbano y se amplía con ambas orillas del río*. Esta Zona no dispone de una delimitación exacta, si bien rodea y contiene al Centro Histórico de la misma y se amplía con ambas orillas del río conformando una unidad de operación, tal como se expone en la Estrategia propuesta.



II. Identificación inicial de problemas y retos del área urbana

EL PUERTO DE SANTA MARÍA

El Puerto de Santa María posee una extensión superficial de 159,34 km² y se encuentra a una altura media sobre el nivel del mar de 6 metros (52 metros en su núcleo de mayor altitud).

El municipio se ubica en la Costa Noroccidental de Cádiz, en el interior de la Bahía de Cádiz, y al Sur de la Sierra de San Cristóbal. Su término municipal limita con los de Puerto Real; Jerez de la Frontera; Sanlúcar de Barrameda; y Rota, y se encuentra a 22 kilómetros de la capital de la provincia.

El núcleo urbano principal se ubica sobre la ribera y desembocadura del río Guadalete en sus dos márgenes y el Centro Histórico de la localidad está situado en la margen derecha de dicha desembocadura, siendo el entorno primigenio de los demás núcleos poblacionales y el generador más importante de servicios del municipio.

La población del municipio según el padrón municipal es en 2014 de 88.700 habitantes y se encuentra en ligero descenso. Posee una extensión superficial de 159,30 km² y una densidad poblacional de 556,81 habitantes por km².

La población de El Puerto de Santa María se reparte sobre el territorio a través de 8 entidades singulares que agrupan, a su vez a 30 núcleos de población y 7 zonas de diseminado.

Posee, además, la particularidad de albergar una base naval militar de uso compartido con las Fuerzas Armadas de Estados Unidos de Norteamérica y tres centros penitenciarios de alta capacidad.

Identificación inicial de los principales problemas y retos urbanos

Un primer análisis del área urbana seleccionado basado en los diferentes instrumentos de planificación consultados¹ pone de relieve una serie de **problemas que inciden en el desarrollo urbano sostenible del municipio**:

- El Puerto de Santa María es un **municipio con una alta presión demográfica**. Posee una extensión superficial de 159,30 km² y una densidad poblacional de 556,81 habitantes por km².

¹ El Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María (PGOU); 2.El Plan Especial de Protección y Reforma Interior para el Conjunto Histórico y Entorno de la Ciudad de El Puerto de Santa María (PEPRICHyE); Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21; Plan de movilidad sostenible y accesibilidad de El Puerto de Santa María; El Pacto de los Alcaldes para la mejora de la eficiencia energética y fomento de energías renovables; Plan de Acción Comercial (2014-2018) y Proyecto de "Urbanismo comercial"; Plan Local de Apoyo a Emprendedores y al Empleo 2013-2015; El Puerto de Santa María en la Plataforma Logística Sur de Europa; y Plan de dinamización de Barrio Alto, entre otros.

- En el **núcleo principal se encuentra el Centro Histórico de la ciudad, declarado Bien de Interés Cultural**. Su totalidad está clasificada como Suelo Urbano Consolidado y es **objeto de una regulación especial**, Plan Especial de Protección y Reforma Interior, que al no estar vigente, implica la aplicación de regulaciones transitorias alineadas con el Plan General de Ordenación Urbana en aspectos tales como las condiciones de edificabilidad, movilidad y ordenación urbana.
- **La ciudad vive de espaldas al río**. Si bien el núcleo urbano se traza sobre la margen derecha del río y se complementa con el Muelle Comercial y nodo económico del municipio sobre toda la ribera Este, sus conexiones son insuficientes, de tal forma que el río Guadalete actúa de barrera natural y genera disfunciones económicas y sociales.
- El Puerto de Santa María tiene una buena conexión viaria interterritorial y con un estado de conservación de las carreteras aceptable con los municipios ubicados en su área de influencia, lo que enfatiza su carácter de centro de servicios e incrementa la **presión de tráfico sobre su trama urbana y sobre el Centro**, que concentra buena parte de los servicios públicos, comercios, centros económicos y educativos.
- **El viario es muy denso y está formado por calles estrechas de escaso acerado**. Tiene un trazado histórico e irregular que genera problemas de circulación rodada, agravados por la alta utilización del vehículo en los desplazamientos internos.
- En el municipio, especialmente **en la zona Centro, hay una alta densidad edificatoria** con problemas de hacinamiento, baja calidad de las edificaciones, antigüedad de las viviendas y problemas de accesibilidad.
- Dentro de término municipal hay **barrios altamente vulnerables**, como es Barrio Alto y Jose Antonio.
- Existen problemas graves de vulnerabilidad dentro del municipio, derivados de la **existencia de niveles altos de ruido exterior**, que dañan la convivencia y el disfrute del hogar, y de la presencia de delincuencia en el entorno de las residencias. Ello tiene efectos muy perjudiciales sobre la seguridad de las personas residentes y degradatorios de esas zonas.
- El municipio refleja **altas tasas de paro**, con especial incidencia en los colectivos de mujeres y mayores de 45 años, y con un bajo nivel formativo de las personas desempleadas, siendo las mujeres de nuevo las más afectadas.
- La **actividad económica ha sufrido un importante deterioro** en sectores clave como es la construcción y la actividad comercial, con un tejido empresarial caracterizado por las microempresas y un bajo nivel tecnológico y de especialización.

Esta batería preliminar de problemáticas circunscribe **importantes Retos Urbanos a afrontar:**

1. **El reto de recuperar la dinámica social y económica de una ciudad que acoge un río vivo y dinámico. Una ciudad en la que el verde y el azul son capitales.** El Puerto vive de espaldas al río, a su memoria y tradición. La recuperación de los dos márgenes del río es fundamental, conectando el margen izquierdo con las dinámicas de la ciudad, en desplazamientos pero también como espacio de ocio, de vida y de actividad económica. El río como enclave natural y de ocio; el río como pulmón económico de la ciudad.
2. **La recuperación de espacios y símbolos de valor,** asociados a la recuperación de solares abandonados y un aumento de los espacios verdes dentro de la trama más urbana de El Puerto y la conexión con parques periurbanos de gran valor.
3. **El reto de articular un sistema urbano con mejor movilidad y más sostenible,** dando prioridad a las personas en los diseños urbanos, a los desplazamientos a pie o a modos de baja emisión de carbono; poniendo el énfasis en la educación ambiental de la ciudadanía.
4. **La reducción de la factura energética municipal** optimizando el alumbrado público y los consumos de los edificios y equipamientos.
5. **El logro de una ciudad comprometida con una mayor cohesión social,** garantizando la posibilidad de acceder a una vivienda y a mejor calidad de vida, en zonas de la ciudad especialmente afectadas por un mayor deterioro urbanístico, gran presión urbana, de tráfico y elevados indicadores de vulnerabilidad social.
6. La consolidación de **El Puerto de Santa María como espacio económico** generador de empleo, y de calidad. Este reto exige trabajar en aspectos como la atracción y generación de nuevas actividades vinculadas a sectores con potencialidades como es el turismo, la actividad acuícola o la revitalización de la actividad comercial, entre otros.
7. **La mejora de las condiciones de acceso al mercado laboral de las personas,** aumentando los niveles educativos y las posibilidades de integración de colectivos especialmente desfavorecidos como son los demandantes de primer empleo, mujeres, mayores de 45 años y población extranjera.
8. **La modernización de la gestión de la ciudad,** diseñando y gestionando bajo las pautas de ciudad inteligente los servicios y recursos públicos que se ponen al servicio de la ciudadanía.

Estos retos, originados en un análisis generalista inicial deben ser contrastados, complementados y ajustados a la luz de lo que el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible (POCS) y la Convocatoria EDUSI determinan respecto a las dimensiones urbanas que se van a primar. Para ello, el análisis integrado que se propone a continuación habrá de confirmar que lo expresado hasta aquí tiene consistencia dentro del diseño de la EDUSI de El Puerto de Santa María.

III. Análisis del conjunto del Área Urbana desde una perspectiva integrada

El Análisis pormenorizado de la realidad territorial, social, medioambiental y económica del municipio permite extraer las siguientes conclusiones.

Análisis físico

ANÁLISIS TERRITORIAL Y CONFIGURACIÓN URBANA

El Puerto de Santa María posee una extensión superficial de 159,30 km² y una densidad poblacional de 556,81 habitantes por km². Esta presión demográfica es superior a la promedio provincial (166,77 hab./km²). Es la tercera más alta de los municipios de la mancomunidad, tras Cádiz capital (9.897,48 hab./km²) y San Fernando (3.137,95 hab./km²) y la quinta más alta de la provincia, tras Cádiz; La Línea de la Concepción; San Fernando; Algeciras; y Chipiona.

La población de El Puerto de Santa María se reparte sobre el territorio en 8 entidades singulares que agrupan, a su vez, a 30 núcleos de población y 7 zonas de diseminado. La unidad poblacional que recibe el mismo nombre que el conjunto del municipio, El Puerto de Santa María (0014), acoge algo más del 50% de la población total en una extensión de 3,72 km², lo que no llega al 2,33% de la extensión superficial del término municipal.

Según el PGOU el tejido urbano está formado por el núcleo urbano, ensanches, urbanizaciones y suelo industrial, comercial y algunos usos terciarios e infraestructuras asociadas.

El municipio se localiza sobre un frente litoral a ambos lados de la desembocadura del río Guadalete. Limita al Norte con áreas antropizadas menos densas, al Sur con la Bahía de Cádiz y el Océano Atlántico; al Oeste con la Base Militar Naval de Rota, al Este con el Coto de la Isleta y el Parque Natural Bahía de Cádiz.

El Centro Histórico está declarado como Bien de Interés Cultural (BIC) y la totalidad del mismo, junto con el cinturón que le rodea y con el que conforma el Centro Urbano, está clasificado como Suelo Urbano Consolidado para el que el PGOU establece una regulación transitoria de las condiciones de edificación, hasta que no se produzca la entrada en vigor del Plan Especial de Protección y Reforma Interior (PERI).

En una extensión de Este hacia el Suroeste hasta llegar a la línea costera, en la zona de la Duna de San Antón, aparece una franja amplia de suelos no urbanizables y algunas pequeñas áreas de suelo urbanizable.

El uso predominante en el tejido urbano es Residencial (Centro Histórico, unifamiliar y plurifamiliar), si bien, como es natural, existen igualmente usos Terciario (comercial, hotelero, etc.), Dotacional (educativo, servicios de interés público y social, deportivo, etc.) Industrial, Espacios Libres, e Infraestructuras.



El término municipal de El Puerto posee la particularidad de albergar una Base Naval Militar de uso compartido con las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de Norteamérica y tres centros penitenciarios con capacidad total para 2.108 reclusos que se encuentran a pleno nivel de ocupación.

SISTEMA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES INTERRITORIALES

Carreteras

El Puerto posee una buena conexión viaria interterritorial con un nivel de conservación aceptable y están previstas actuaciones que mejoran la conexión y ordenación de los flujos.

La red viaria de nivel territorial se articula principalmente a través de dos ejes:

Norte-Sur: Corredor A-4 (Madrid – Cádiz) y N-IV	Red de carreteras del Estado
Este-Oeste: A-491 de Chipiona a El Puerto de Santa María por Rota.	Red de carreteras de Andalucía

La red se completa con una serie de vías de comunicación entre la ciudad con otros núcleos de población y con las vías principales. Las más importantes son:

A-2001 De El Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda de 17,86 km.	Red de carreteras de Andalucía
A-2002 De El Puerto de Santa María a Jerez de la Frontera de 10,66 km.	Red de carreteras de Andalucía
A-2078 De A-491 a A-480 (Carretera Jerez – Rota) de 11,08 km.	Red de carreteras de Andalucía
A-491R De A-491 a urbanización de Fuentebravía de 5,51 km.	Red de carreteras de Andalucía
CA-3106 Acceso a Doña Blanca (desde A-4) de 3,00 km.	Red provincial

Además de estos viales, está previsto un nuevo acceso al Muelle Comercial desde la A-4 y una nueva carretera de acceso a la Costa Noroeste

La primera de estas actuaciones viarias pretende construir la conexión entre la Variante de Los Puertos con el Puerto Comercial y, además, absorber la canalización de los movimientos de la costa Noroeste hacia el centro de la Aglomeración, dando cobertura al tráfico generado en la periferia oeste y sur de la ciudad.

La segunda se configura como una supra-circunvalación por la periferia norte de la ciudad que nace desde el nudo de enlace de la N-IV (CA-31) con la carretera de El Portal A-2002, para enlazar con la carretera de Sanlúcar primero y la carretera de Rota finalmente.



Fuente: Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía

Ferrocarril

El Puerto está conectado con la totalidad de las capitales de Andalucía y con Extremadura a través de la red de media distancia de Renfe. La ciudad, vía Sevilla tiene conexión con la red AVE y de velocidad alta, de tipo ALVIA, con el resto de España. Estos trenes tienen una frecuencia diaria de 3 convoyes.

Por el término municipal transita la red ferroviaria gestionada por Adif. Dispone de una estación de ferrocarril situada en el Centro Urbano y un apeadero con servicio de pasajeros en Valdelagrana y otro sin él en el Área del Madrugador. Dispone asimismo de una terminal de contenedores en el Camino del Sarmiento. La red de media distancia sólo opera con la estación de trenes de El Puerto, y no con los apeaderos.

El sistema de cercanías de Cádiz básicamente se compone de una línea, la C-1: Cádiz - Jerez de la Frontera con prolongación hasta el Aeropuerto de Jerez. Esta línea tiene una variante que permite llegar en tren al Campus Universitario de Puerto Real (Línea C-1a: Las Aletas - Universidad).

Sistema portuario

En la ciudad se suma a la actividad deportiva y el tránsito de pasajeros en la línea El Puerto- Cádiz, la actividad económica del entorno configurado por la Plataforma Logística Sur de Europa.

La ciudad dispone de varios puertos. Puerto Sherry y el Club Náutico de El Puerto son puertos deportivos que gestionan de forma privada atraques de embarcaciones particulares.

En la fachada fluvial sur de la desembocadura del Guadalete se encuentra la Dársena de El Puerto de Santa María, del Muelle Comercial de la Ciudad. Sito en el epicentro geográfico de la Bahía de Cádiz, conviven actividades empresariales, industriales, tecnológicas, comerciales, medioambientales y dotacionales. Hay acceso a instalaciones y actividades de transporte y logística, y por tanto, con infraestructuras nodales (terminal intermodal de mercancías, puerto) y lineales (ferrocarril, carreteras), que están íntimamente relacionadas con la actividad de la Plataforma Logística Sur de Europa.

En la fachada fluvial norte de la desembocadura, en la avenida de la Bajamar, se encuentra la Terminal portuaria del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz. En ella funciona la línea B-042 de catamarán operado por la UTE Catamaranes Bahía Cádiz del recorrido Cádiz-El Puerto de Santa María. Esta línea cuenta con 22 frecuencias diarias en cada sentido y está adaptada a personas con movilidad reducida.

Sistema aeroportuario

En una isócrona de 90 minutos, tiene acceso a tres aeropuertos: Jerez, Sevilla y Gibraltar, con vuelos nacionales e internacionales.

Intermodalidad

El Puerto prioriza en sus procesos de planificación el transporte colectivo y la movilidad a pie y en bicicleta, consolidando un modelo sostenible de movilidad. Un proceso que luego no se acompaña por la realidad, dada la mayor presencia del vehículo privado.

La ciudad posee en la actualidad tres intercambiadores modales de transporte que permiten alternar entre varios tipos, además de la movilidad a pie y en bicicleta en su caso. Se prevé la construcción y entrada en funcionamiento de tres intercambiadores más que se ubicarían en: Valdelagrana; las Salinas del Guadalete y la Ribera Este. Y en un horizonte intermedio el PGOU prevé un intercambiador adicional en la Ronda del Ferrocarril - Cementerio.

Intercambiador	Bus metrop.	Servicio marítimo metrop.	FFCC cercanías	Bus urbano
Estación de Ferrocarril	X		X	X
Terminal Marítima Metropolitana		X		X
Plaza de Toros	X			X

Fuente: Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz



El intercambiador de la Plaza de Toros tiene vocación de ser punto de recepción de buses de corta – media distancia y es una de las puertas de entrada a la zona centro del municipio. Dan paso las principales arterias que conectan a su vez con la Estación de trenes-autobuses complejo del Monasterio de la Victoria.

Movilidad interna

Viario general

La movilidad de El Puerto de Santa María hoy día es compleja por la propia configuración territorial del municipio, y por cuanto en el Centro Urbano existe una gran intensidad edificatoria y confluyen buena parte de los servicios públicos, comercios y centros de actividad de la ciudad, que atraen movimiento de vehículos y personas.

Los flujos de tráfico rodado hacia el Centro Urbano tienen 6 polos de origen y destino:

Valdelagrana.	Zona Carretera de Sanlúcar.
Crevillet.	Zona Norte y Polígonos.
Costa Oeste.	Exterior.

El viario es muy denso y está formado por calles estrechas, con barreras arquitectónicas que dificultan la accesibilidad, y con una orientación paralela al río Guadalete.

En este escenario el Plan de Movilidad en el Centro Urbano prevé la construcción de: aparcamientos colectivos periféricos; intercambiadores modales; peatonalizaciones y restricciones de tráfico; convivencia de usos ciclistas y peatonales y potenciación del transporte colectivo limpio. Todo ello para facilitar que el Centro se disfrute sin necesidad de usar el vehículo particular en su interior.

Carriles bici

El Puerto de Santa María es el municipio de los que componen el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz con mayor dotación de carril bici existente (87,40 kilómetros en 2013). La red de vías ciclistas en El Puerto también es la que presenta un mayor número de nexos de unión con la red de espacios libres e itinerarios verdes de la Bahía de Cádiz.

El Plan Director para el fomento del transporte en bicicleta en la Bahía de Cádiz, actualizado en febrero de 2013, concluía la existencia de 25,69 kilómetros de carril bici en la zona urbana del término y de titularidad municipal. El Plan preveía la ampliación de esta infraestructura en 14,52 kilómetros más. El objetivo principal del Plan respecto a El Puerto es conectar los itinerarios ciclistas municipales con los nodos de intercambio.

La zona no urbana de El Puerto contaba en 2013 con 61,71 kilómetros de carril, todos ellos propiedad de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (CAPMA). Se preveía la ampliación de la red no urbana con carriles bici de la propia CAPMA (24,97 kms); el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), con 9,38 kms.; y la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía (CFV), con 5,23 kms que totalizarían 39,58 kms adicionales a los existentes.

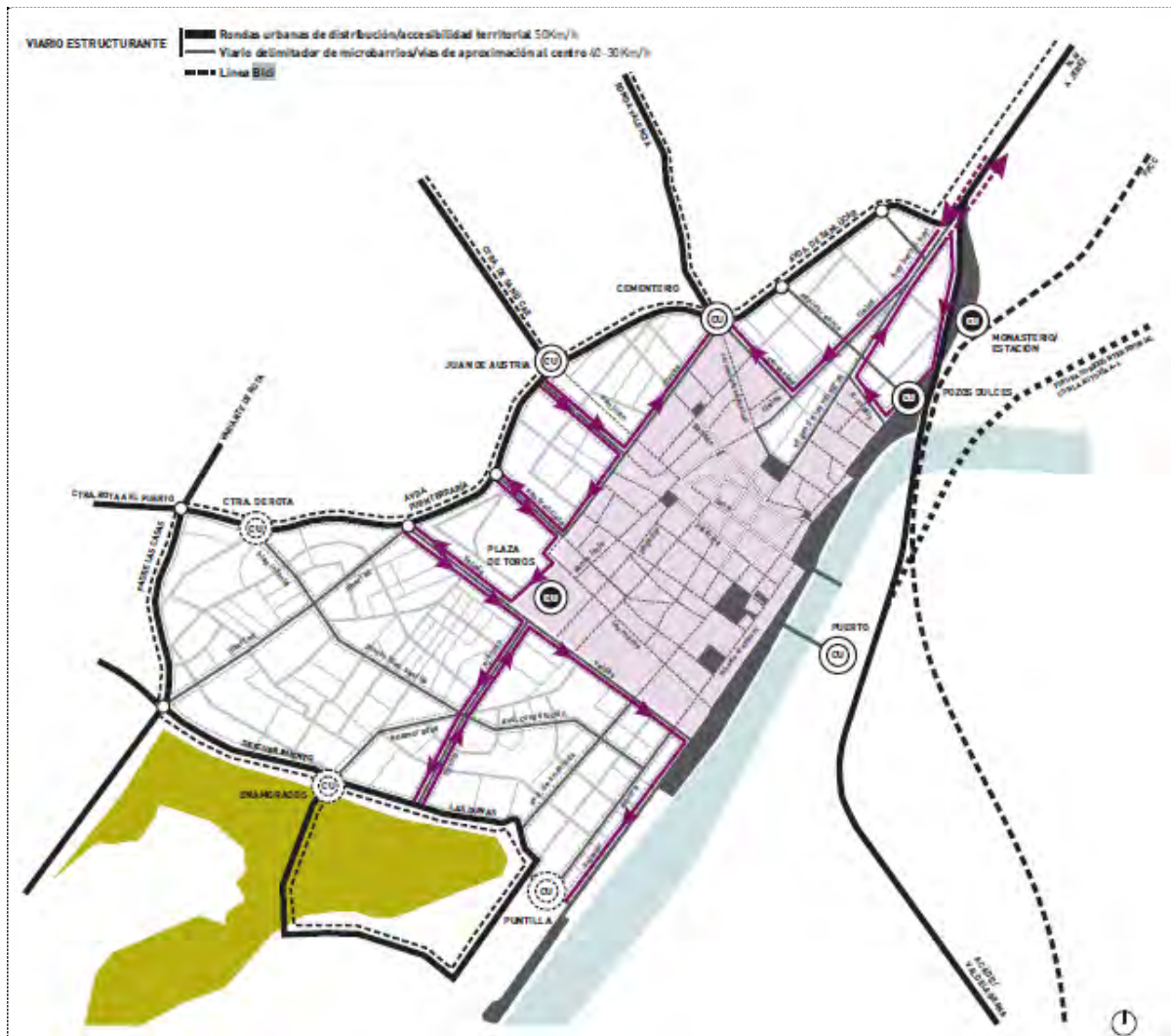
Longitud de carriles-bici existente y prevista. 2013

	Existente	Previsto
Zona urbana		
Ayuntamiento de El Puerto	25,69	14,52
Total zona urbana	25,69	14,52
Zona no urbana		
CAPMA	61,71	24,97
MAGRAMA	0,00	9,38
CFV	0,00	5,23
Total zona no urbana	61,71	39,58
Total	87,40	54,10

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan Director para el fomento del transporte en bicicleta en la Bahía de Cádiz

La red de carril bici se configura morfológicamente en tres apartados: Centro Histórico con movilidad garantizada a través del viario y espacio público preferente y restringido; circunvalación perimetral del Centro Urbano; y extensión radial hacia los núcleos de población por los corredores del viario estructurante (Valdelagrana; N-IV a Jerez; Ronda de Valencia; Carretera de Sanlúcar; Carretera de Rota; y paseo litoral costa oeste), esta última línea aún sin resolverse.

En todos los tramos de carriles-bici se detecta la falta de puntos de aparcamiento para bicicletas. Los hay en la Terminal Marítima (con capacidad para 24 bicicletas, alguno en mal estado) y en el Área de Medio Ambiente en Plaza del Polvorista (con capacidad para 3). En el Parque Metropolitano de la "Marisma de los Toruños y Pinar de Algaida" sí existe un servicio de alquiler de bicicletas.



Fuente: Plan de movilidad sostenible y accesibilidad de El Puerto de Santa María

Circuitos peatonales

El trazado para la movilidad peatonal es residual. No existe una red urbana, tan solo se reconocen tramos sueltos sin conexión, pero sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento plantear recorridos continuos de más de 500 m. No están reconocidas o no expresadas las rutas y no existe ningún análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales: playa de la Puntilla, Casco Histórico, Ribera del Marisco equipamientos educativos y deportivos de la Avda. Menesteo, Ronda de las Dunas y zona norte.

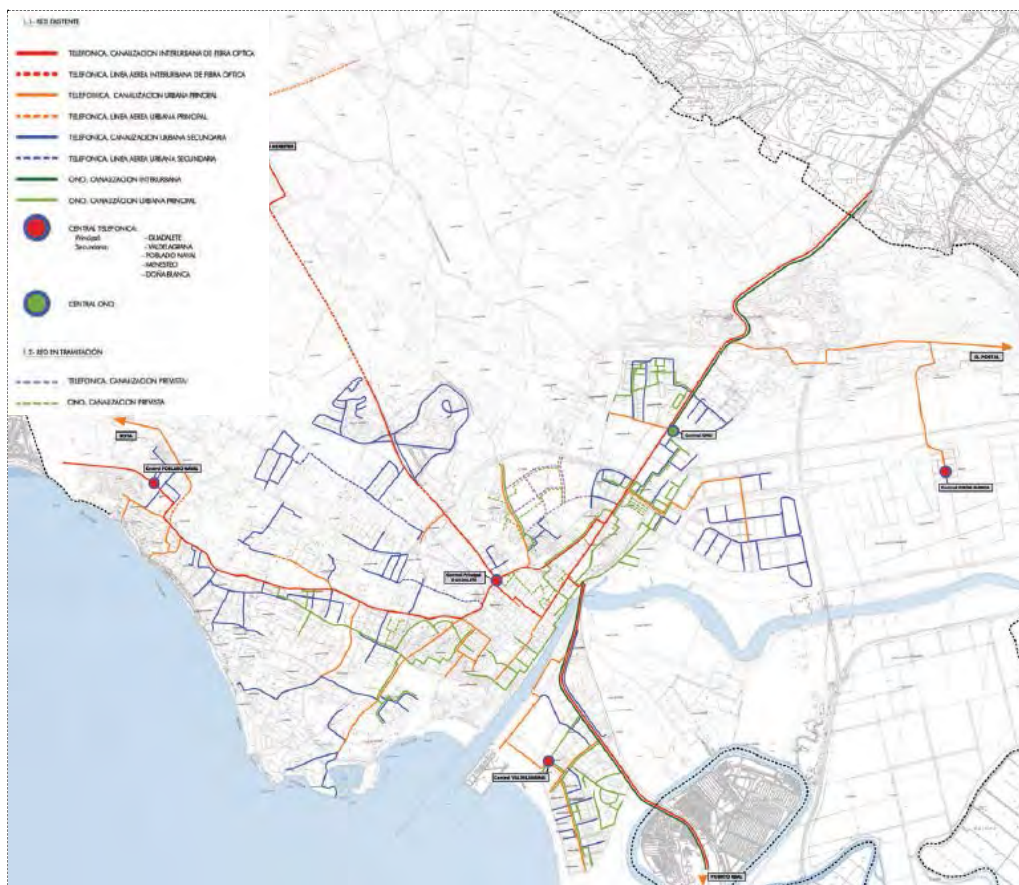
TRANSPORTE PÚBLICO

El Puerto de Santa María tiene una buena conexión interurbana. Hay 21 líneas del CMT de la Bahía de Cádiz que tienen parada, origen o destino en El Puerto de Santa María. Las compañías Transportes Generales Comes S.A y Los Amarillos S.L. operan estas líneas. Los apeaderos se ubican en el intercambiador de la Plaza de Toros y en el de la Estación de trenes. El primero gestiona el transporte de corta distancia y el segundo el de media y larga distancia. Además de estas líneas existe una línea regular de Socibus con parada en la ciudad que realiza el trayecto desde San Fernando a Madrid con 4 salidas diarias.

Dentro de municipio existen diversas líneas que discurren íntegramente por el municipio y conectan el centro urbano con los distintos núcleos poblacionales.

REDES Y SERVICIOS

El Puerto tiene el mayor número de líneas de Red de Telefonía Básica, ADSL y total por habitante de los municipios más poblados de la provincia, y el PGOU contempla una amplia cobertura territorial.



Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María



En el Puerto existían en 2013 23.426 líneas de voz y/o datos en servicio, lo que representa 2,63 por cada 10 habitantes. Esta ratio es mayor que en la provincia y mayor que el de cualquiera de los 10 municipios de más de 30.000 habitantes de la provincia, muy cerca de la ratio del conjunto andaluz (2,79). Sucede lo mismo con las líneas de la RTB y ADSL, en las que El Puerto cuenta con 1,51 y 1,05 por cada 10 habitantes respectivamente y Andalucía con 1,63 y 1,09. El conjunto indica que hay una mayor calidad, dotación y grado de tecnología de la red de comunicaciones de El Puerto que en la provincia, pero ello no asegura que su nivel de uso sea elevado: el nivel de uso y dotación de TICs en las empresas de El Puerto es muy bajo y las empresas que cuentan con su propia página web son muy escasas.

Y como contrapunto se puede destacar el importante uso que se realiza desde la gestión municipal. El Ayuntamiento impulsa el proyecto “El Puerto, Ciudad Digital”, plan estratégico de modernización por el que se persigue fomentar el desarrollo de las TIC en la ciudad sobre las bases del compromiso de los principales agentes sociales, tecnológicos y la participación y colaboración ciudadanas.

Red Eléctrica

El nivel de cobertura de la ciudad es bueno y el nivel de consumo doméstico es elevado con parámetros por encima de los consumos regionales y el consumo en el sector comercio- servicios es mayor en El Puerto que en el conjunto provincial y andaluz.

Gas natural

La concesión administrativa del servicio público de gas lo ostenta la empresa Endesa Gas Distribución, que realiza la explotación del servicio en el municipio. El nivel de cobertura de la ciudad es bueno, si bien existen ciertas zonas del Centro Histórico carentes de este suministro.

EQUIPAMIENTOS

El PGOU determina que la superficie de Sistemas generales de equipamientos existente es de 3.481.657m², y propone 450.617m². Deducidos los equipamientos supramunicipales existentes y aquellos vinculados con el desarrollo de suelos urbanizables no sectorizados, la superficie efectiva a considerar es de 584.776 m² a efectos del estándar de suelo de sistema general de equipamiento por habitante, para el que este indicador se sitúa de 4,0 m² de superficie de equipamiento por habitante.

En el Centro Urbano hay una concentración de instalaciones culturales, de ocio, educativas, instalaciones y servicios municipales. En el Centro Histórico la superficie de equipamientos en relación con el total es amplia y éstos están convenientemente distribuidos sobre la trama urbana, sin que existan zonas de excesiva o nula concentración. No obstante la concentración de equipamientos es superior en el Barrio Bajo.

Destaca el número de equipamientos educativos, 9 en total. Ocho de ellos correspondientes a Sistemas Locales y uno, concretamente el edificio donde se ubica el IES Santo Domingo, que corresponde a Sistemas Generales. Existen 50 instalaciones deportivas en El Puerto, 18 de titularidad pública y 32 privadas. A ellas hay que sumar las instalaciones deportivas que se encuentran en los centros educativos.



El Puerto de Santa María cuenta con 3 residencias para personas mayores; 3 hogares del pensionista, 1 piso para personas mayores asistido y el Ayuntamiento dispone de un Centro de Mayores que no reúne las suficientes características de infraestructuras y equipamientos para ser homologados por la Junta de Andalucía.

En el municipio hay una guardería municipal, una ludoteca, dos centros de servicios sociales, un centro municipal para tratamiento de drogodependencias subvencionadas por la Diputación Provincial de Cádiz y las personas con discapacidad son atendidas y tratadas en 7 centros privados.

En general la dotación de servicios de interés público puede considerarse aceptable y suficiente. No obstante se aprecia cierta carencia de equipamiento asistencial de servicios sociales en zonas de alta vulnerabilidad social, dado el perfil poblacional y social general existente y los focos de marginalidad que se encuentran, concretamente en zonas como Barrio Alto.

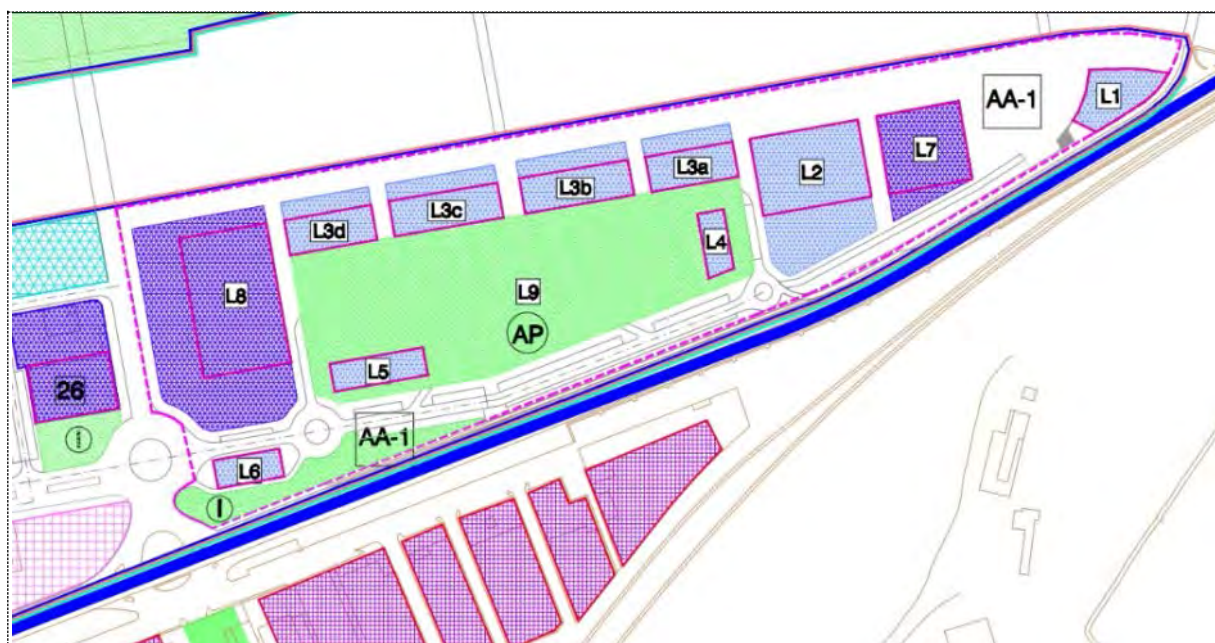
Esta carencia también se repite en equipamientos sanitarios. La dotación conjunta de centros de atención primaria es menor que en Cádiz y en el conjunto de municipios andaluces y en El Puerto hay un hospital privado, si bien muchos de sus servicios son de gestión concertada.

A esta insuficiencia se suma que la mayor parte de los recursos sanitarios, tanto públicos como privados, se encuentran concentrados especialmente en el distrito centro de la ciudad, lo que hace que exista un desequilibrio entre las distintas zonas del municipio.

Por otro lado el Plan Especial del Puerto prevé la urbanización y desarrollo de una amplia zona de terreno en el extremo nororiental de la superficie portuaria (AA-1). La zona está ubicada frente al sistema Parque Calderón-Avenida de la Bajamar y considera el desarrollo de suelos dotacionales y espacios libres. En total está prevista la ejecución de 30.350 m² construidos sobre 11 parcelas de 22.913 m² de superficie. 9 parcelas con un total de 12.391 m² de superficie se destinarán a uso urbano dotacional o de servicios y en ellas se prevén construcciones que totalizarían 12.350 m². Las dos parcelas restantes están reservadas para uso terciario, con 18.000 m² construidos en 10.522 m² de superficie.

La zona se completa con una amplia dotación de espacios libres, viarios perimetrales y aparcamientos subterráneos.

El área donde se sitúa esta intervención se encuentra ya comunicada con la ribera derecha por una pasarela peatonal al noreste que resulta del todo insuficiente para atender a los esperados movimientos de personas y vehículos.



Fuente: Plan Especial del Puerto de El Puerto de Santa María. Noviembre 2012

Por último, y también dependiente de Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, al suroeste del centro urbano, se ubica Puerto Sherry, que está separado de la Playa de la Puntilla por la Duna de San Antón. Es un puerto deportivo que posee 842 amarres y múltiples servicios de alto nivel. Puerto Sherry constituye un polo de actividad económica a la vez que espacio de esparcimiento para residentes y visitantes.

ESPACIOS LIBRES

El PGOU recoge diversos Espacios Libres incluidos en los Sistemas Generales. Dentro de la trama urbana se contemplan 6 parques que poseen un gran carácter estructural e importancia.

Identificación	Denominación	Superficie (m ²)
PP 01	Parque periurbano Dunas de San Antón	919.156
PR 01	Parque rural Parque del Guadalete	683.060
PU 10	Parque urbano Pinar del Oasis	40.090
PU 11	Parque urbano Pinaleta del Pilar	12.390
PU 16	Parque urbano Parque de la Victoria	15.713
PU 29	Parque urbano Parque Calderón	22.096
		1.692.505

Cabe destacarse la importancia de la configuración del Parque Calderón por su función de nexo de unión y diálogo entre el Centro Histórico y el frente fluvial.

Además de lo citado, el PGOU incluye la propuesta de convertir el antiguo trazado del ferrocarril de El Puerto a Rota en un sendero ecológico de uso ciudadano, optimizando las ventajas cualitativas del trazado ferroviario sobre el que se desarrolla: pendientes suaves y curvas amplias

En la ribera Este de la desembocadura del río, en los terrenos del Puerto comercial, el Plan Especial del Puerto prevé la existencia de amplias zonas de espacios libres combinadas con suelo terciario y, a su vez, la conexión de esta zona con el Centro Histórico a través de dos pasarelas peatonales (la norte, ya construida y en funcionamiento) y un puente de tráfico mixto. Esta dotación ofrecerá la posibilidad de acceder en pocos minutos a la nueva área desarrollada.

PARQUE EDIFICATORIO

Según información catastral, en 2013 existían 15.621 parcelas en El Puerto, 13.937 estaban edificadas (89,2%) y 1.684 no lo estaban (10,8%). La proporción de parcelas edificadas en El Puerto es mayor que en Cádiz (87,5%) y Andalucía (84,5%). No obstante en número de parcelas edificadas por cada 100 habitantes El Puerto presenta menor cantidad (15,6) que la provincia (18,4) y, ambos, lejos de la ratio de la Comunidad Autónoma (24,7)

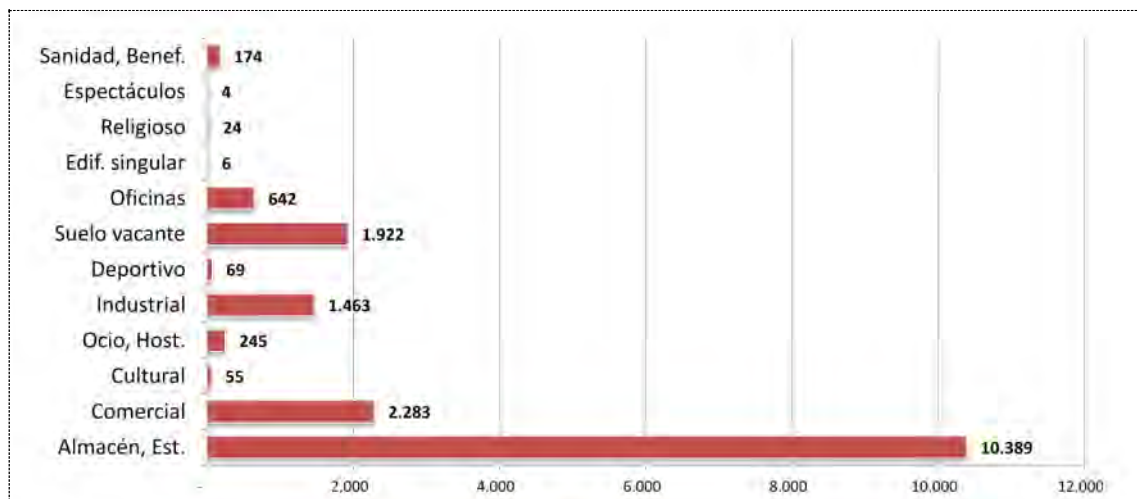
En el 83,9% de los casos (11.688 parcelas), las parcelas edificadas tienen a la misma persona como propietario del suelo y de la construcción, en tanto que en el 16,1% responden al régimen de copropiedad.

Hay una mayor proporción de parcelas edificadas de más de 500 m² que en la Provincia y Andalucía. 6.143 parcelas edificadas (el 44,1% del total) tienen entre 101 y 500 metros cuadrados. Un 26,6% tiene entre 501 y 1.000 m² (Provincia de Cádiz: 9,8%), y 2.544 (18,3%) tienen entre 1.001 y 10.000 m² (Andalucía: 7,7%).

El padrón catastral de 2013 contiene 61.531 unidades urbanas, con un valor catastral promedio de 56.471,5 euros por unidad y un valor promedio de la construcción de 26.694,1 euros. De ellas, 44.255 son de uso residencial (71,9%).

La mayoría de las unidades urbanas no residenciales tiene uso de "Almacenaje en establecimiento". Entre las 17.276 unidades de uso distinto al residencial, destacan las 10.389 destinadas a Almacén y Establecimiento (60,1%). De los restantes usos, aunque a distancia, siguen el Comercial 13,2% y suelo vacante (11,1%).

Unidades urbanas de uso no residencial.2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General del Catastro.

Residencial/ vivienda

El Puerto registraba en 2011 una cantidad de 47.390 viviendas, de las que 31.409 son viviendas familiares principales.

El Distrito censal 1 posee la mayor proporción y cantidad de viviendas, 21.345 de las que 14.070 son viviendas principales con mal estado de conservación y con dificultades de accesibilidad.

Viviendas según tipo. 2011

	Distrito 1	Distrito 2	Distrito 3	Distrito 4	El Puerto
Total viviendas	21.345	9.570	9.395	7.080	47.390
Viviendas Principales	14.070	3.795	5.605	1.920	25.390
Viviendas Secundarias	1.245	3.510	975	4.870	10.600
Viviendas Vacías	1.545	1.240	510	290	3.585

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

La Junta de Andalucía dispone de 826 viviendas sociales en El Puerto de Santa María. A través de la Consejería de Fomento y Vivienda mantiene 630 y 196 a través de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA, anteriormente Empresa Pública de Suelo de Andalucía, EPSA).



El Ayuntamiento de El Puerto dispone, a través de la empresa municipal Suvipuerto, de viviendas sociales cedidas en alquiler.

En la actualidad existen 1.469 solicitudes de vivienda registradas en el censo de demandantes de vivienda social municipal. La mayoría de las solicitudes tiene como objeto disponer de una vivienda en régimen de alquiler, concretamente el 41,6% de las solicitudes. El 30,9% tiene como fin adquirir una vivienda y el 27,5% persigue disponer de una vivienda en alquiler con opción a compra.

Barrios marginales

Dentro del término municipal hay dos barrios con necesidades agudas y situaciones marginales: El Barrio Alto y el Barrio Jose Antonio, formado por un centenar de viviendas sociales en cuatro bloques, que se construyeron en la década de 1950. Los diferentes vaivenes socioeconómicos y el paso del tiempo han provocado que la barriada haya sufrido una importante merma estética y la pérdida de valor de las viviendas, como consecuencia de la degradación social de buena parte de sus residentes permanentes u ocasionales.

A la situación de estas zonas de marginalidad se agrega la existencia de una población flotante sin arraigo previo que, como familia de hecho o derecho en circunstancias de exclusión social, finalmente se sitúan en las zonas más deprimidas de la ciudad.

Análisis medioambiental y de las condiciones climáticas

Según la memoria del PGOU, el tejido urbano ha sufrido durante siglos un proceso de antropización que en la actualidad es extremo y ha reducido considerablemente los valores naturales de los terrenos. No obstante se encuentra rodeado de espacios y áreas naturales de gran valor que aconsejan la realización de actuaciones de mejora del medio ambiente urbano.

RÍO GUADALETE

El Río Guadalete es la historia de El Puerto de Santa María. Su desembocadura y el puerto marítimo-fluvial existente en la misma conforman una seña de identidad territorial inseparable de la ciudad y, antaño, este sistema fue su base económica. Con el transcurso del tiempo, la economía local evolucionó hacia sectores económicos más novedosos y rentables, aguas arriba del río se instalaron en sus riberas sucesivas industrias extractivas (fundamentalmente graveras), algunas posteriormente abandonadas; los vertidos incontrolados se producían con frecuencia, y con otra serie de actuaciones añadidas se menoscabó en general el ecosistema fluvial y la calidad de las aguas, conduciendo a la contaminación del río y su entorno y su degradación como parte esencial del territorio. La consecuencia es que la ciudad perdió interés en el río y éste atractivo para la ciudad.

Existen diversas figuras normativas y proyectos ejecutivos de iniciativa pública que persiguen directa o indirectamente la recuperación y protección del río Guadalete (Plan Especial de Protección del Valle del Guadalquivir-Guadalete; Plan Integral de Saneamiento del Río Guadalete; Plan Especial de Protección y Mejora de Canteras y Graveras; entre otros). No obstante, no se ha conseguido aplicarlos mínimamente para poner en valor el río para la población.

El río presenta zonas totalmente dismanteladas y caóticas, como consecuencia de las explotaciones realizadas y la ausencia tanto de restauración como de medidas para atenuar el impacto paisajístico. A ello se une la existencia de una serie de embarcaciones abandonadas o procedentes de actuaciones judiciales que a modo de cementerio se acumulan en las márgenes, especialmente en la sur.

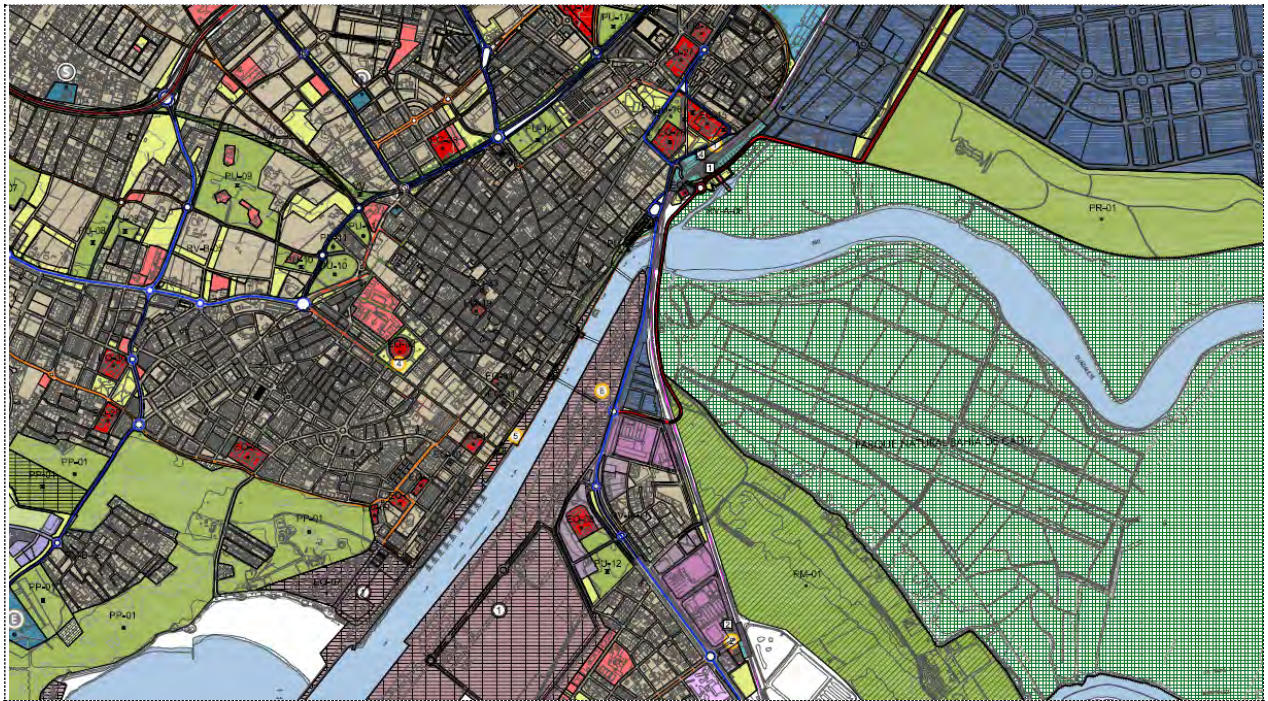
ZONAS VERDES

El PGOU determina una extensión superficial para el conjunto de Parques Metropolitanos, Periurbanos y urbanos existentes de 3,14 millones de metros cuadrados.

El centro urbano de la ciudad integra en su extremo suroeste un Espacio Natural Protegido, el Parque periurbano “Duna de San Antón”. Con 70,44 Ha de superficie, se configura como frontera del núcleo principal y el mar, en la margen derecha de la desembocadura del Río Guadalete. Su titularidad es de la Junta de Andalucía y está catalogado como *Espacio forestal de interés recreativo con protección especial compatible*. Posee cerramiento perimetral y dotación de equipamiento para su uso público (bancos, mesas, agua potable, etc.).

El Parque Dunas de San Antón está parcialmente configurado y se encuentra al suroeste de la Zona de actuación a unos 500 metros en línea recta desde la calle Valdés. El Parque del Guadalete está sin desarrollarse y se encuentra al noreste del Centro Histórico, a 700 metros de la Estación de Ferrocarril. Estas dos macro estructuras de espacio libre constituirían, cuando se desarrollaran finalmente, dos pulmones naturales y zonas de expansión de primer orden para el área Centro y, junto con el río, serían un corredor natural de vital importancia para equilibrar la trama urbana del centro de la ciudad.

A este macrosistema cabría unir el Parque Metropolitano Pinar Coto de la Isleta existente al sureste del centro urbano y en la margen izquierda del río. Una vez que se consiguiera la permeabilidad completa del Guadalete desde el centro urbano, este parque estaría accesible a escasos minutos a pie o bicicleta.



SOLARES ABANDONADOS

En 2013 había 15.621 parcelas catastrales en El Puerto, de las que el 10,8% eran solares. La proporción de parcelas edificadas en la provincia y Andalucía son menores (87,5% y 84,5%).

SISTEMA DE RECOGIDA DE RESIDUOS

El municipio se encuentra integrado en la Red de Ciudades Sostenibles de Andalucía, RECSA, y por tanto comparte los principios y compromisos de buenas prácticas en la gestión eficiente y tratamiento de los residuos urbanos generados.

El Ayuntamiento de El Puerto tiene asumidas las competencias en materia de recogida, clasificación y vertido de todos los Residuos Sólidos Urbanos del municipio y realiza directa o indirectamente las actividades de recogida de RSU, la Recogida Selectiva para reciclado, así como la Limpieza Pública de las vías urbanas, los Parques y Jardines y las playas.

El Puerto dispone de una Ordenanza Municipal de Residuos Urbanos y Limpieza Pública, que regula las competencias municipales en las actividades relacionadas con la gestión de los residuos urbanos y la limpieza de los espacios públicos. Para las tareas de limpieza y recogida de residuos, el Ayuntamiento dispone de una flota propia.

Los residuos sólidos orgánicos son recogidos por los camiones recolectores en los contenedores homologados y trasladados directamente al vertedero del Centro de Tratamiento Integral de Las Calandrias.



Este centro se encuentra situado en término municipal de Jerez, donde se concentran los vertidos de la comarca, Costa Noroeste y la Sierra. En sus instalaciones se realiza la clasificación selectiva de los residuos orgánicos.

La recogida de residuos urbanos en El Puerto se realiza mediante contenedores en la vía pública, aunque existen también algunas instalaciones soterradas, escasas, en los principales espacios públicos de la ciudad.

Progresivamente se vienen renovando los contenedores convencionales por otros nuevos de mayor tamaño y de mejor integración estética y funcional en el medio urbano. Con ello se persigue reducir el número de puntos de vertido y disponer de mayor capacidad en la explotación.

La generación de basuras en El Puerto alcanza anualmente entre 50 y 60 mil toneladas. Entre 2007 y 2012 se registra una progresiva disminución en la generación de basuras (cercana al 7% los dos últimos años).

El Puerto cuenta con un centro de recogida de residuos situado en el Distrito 3 y en la ciudad se encuentran 23 puntos limpios de recogida de residuos que no se reparten de forma equilibrada en el territorio pero sí que puede responder a criterios poblacionales ya que 12 de ellos están ubicados en el Distrito 1 que acoge más de 50% de la población.

SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

El servicio de abastecimiento de agua potable se realiza por la sociedad anónima municipal APEMSA. La infraestructura de la red está formada por tres centros de depósito (La Belleza, Sierra Norte y Cerro de San Cristóbal) que totalizan 50.000 m³, con una antigüedad media de 20 años y con pérdidas próximas al 21,5%².

Adicionalmente a los suministros desde los depósitos de distribución, existen dos tomas directas desde las tuberías generales de Zona Gaditana para suministrar a los sectores urbanos situados al sur del río Guadalete. Consisten en dos tomas directas para dar servicio al sector urbano de Valdelagrana y al Polígono Industrial de Guadalete

El Puerto tuvo un consumo de agua potable en 2013 de 7.550.054 metros cúbicos. El trimestre que mayor consumo registra es el tercero coincidiendo con la época estival y el periodo vacacional, en el mismo se alcanza un consumo del 37,6% del total anual.

SISTEMA DE SANEAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES Y RESIDUALES

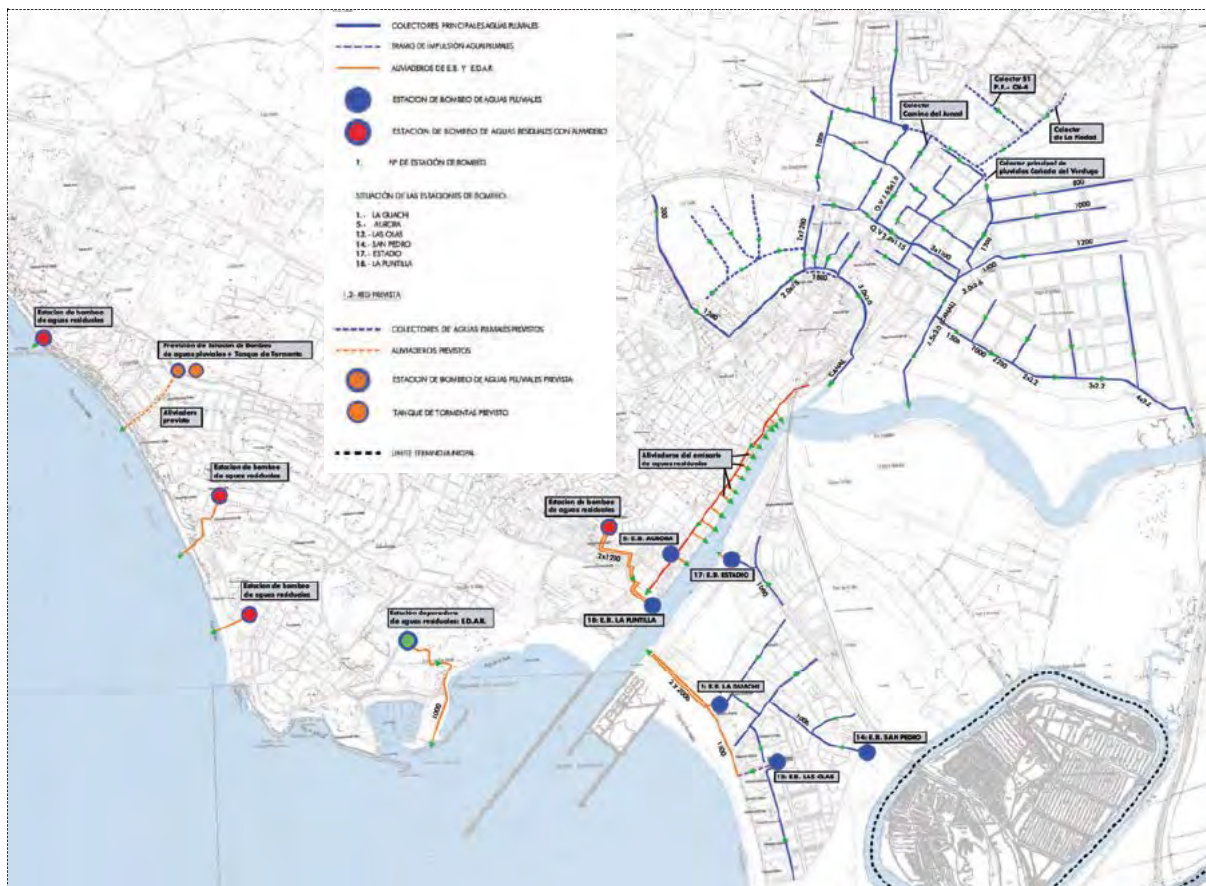
El sistema de saneamiento de aguas es gestionado y mantenido también por APEMSA. La depuración de las aguas residuales se realiza en la EDAR de Las Galeras, a través de empresa concesionaria del servicio público, AQUALIA. La antigüedad media de la red es de 25 años y cubre cerca del 90% de la población.

² Datos ofrecidos por el Plan Director de El Puerto de Santa María.

El Centro Histórico y los ensanches residenciales adyacentes, por ser los sectores urbanos de mayor antigüedad y mayores condicionantes de desagüe, tienen sistema unitario de saneamiento. También poseen sistemas unitarios las Urbanizaciones de la costa oeste, al sur de la carretera de Rota, con vertiente natural de escorrentía hacia la playa.

La actual Estación depuradora está llegando muy cerca de su máxima capacidad de tratamiento y su ubicación no es la más adecuada para su ampliación según valora el PGOU.

Este plantea la necesidad de encontrar alternativas para localizar una nueva depuradora en la zona este de la ciudad, que evite el continuo trasvase de aguas residuales entre las cuencas vertientes extremas respecto a la población, ya que esta dinámica resulta contraria a los principios de eficiencia energética y de sostenibilidad de los recursos.



Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María

CALIDAD ATMOSFÉRICA

La calidad atmosférica de El Puerto de Santa María es aceptable, con pocas situaciones de mala y ninguna de muy mala al año.

Análisis energético

El consumo eléctrico total por habitante es menor que el provincial o el andaluz, si bien por sector el consumo “Comercio-servicios” es muy superior a Andalucía y a la Provincia de Cádiz y también en el sector “Residencia” y “Administración-servicios públicos”.

Consumo de energía eléctrica por sectores en relación con la población. 2013

Sector	Andalucía	Cádiz (prov.)	El Puerto
Agricultura	156,5	66,8	42,7
Industria	920,0	1.667,3	510,6
Comercio-Servicios	804,5	685,7	1.049,4
Sector residencial	1.506,2	1.165,5	1.513,6
Administración-servicios públicos	435,0	396,2	459,5
Resto	34,3	26,0	5,7
Total	3.856,5	4.007,4	3.581,5

(Megavatios/hora por cada 1.000 habitantes)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

RECURSOS Y SERVICIOS MUNICIPALES SUSCEPTIBLES DE AHORRO

El Programa de Optimización y Ahorro Energético y el Plan Energético Municipal 2010 del municipio de El Puerto de Santa María, impulsado por la Agencia Provincial de la Energía de la Diputación de Cádiz y la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, determinó una serie de medidas de ahorro energético a aplicar sobre edificios y alumbrado público dependientes del Ayuntamiento de El Puerto. Estas medidas, con la correspondiente adaptación a los avances tecnológicos producidos en los 5 años de antigüedad que posee el estudio, siguen planteándose como adecuadas.

Las medidas que se propusieron, según el estudio, suponían un ahorro energético del 43,4% y una reducción de las emisiones globales de CO₂ de 1.417 toneladas al año.

Conclusiones del POAP-PEM Fase 4 El Puerto de Santa María. 2010

Tipología	Consumo Kwh/año (estimado)	Ahorro Kwh/año	Ahorro %	Ahorro Euros/año	Inversiones	Años	Reducción emisión CO ₂ (Tm)
Alumbrado Público	9.509.421	5.171.822	54,4%	644.465	1.325.599	2,06	1.270,79
Edificios	2.672.623	115.293	4,3%	17.401	78.546	4,51	139,83
Instalaciones de energías renovables	-	-	-	57.619	384.716	6,68	6,68
	12.182.044	5.287.115	43,4%	719.484	1.788.861	2,49	1.417,30

Fuente: POAP-PEM 2010 del municipio de El Puerto de Santa María.

El PGOU asimismo, promueve la modernización de las instalaciones de alumbrado público, como factor de calidad urbana y eficiencia energética y regula que las instalaciones de alumbrado público en los nuevos desarrollos urbanísticos deben tener como referencia fundamental la incorporación de criterios de ahorro y eficiencia energética, como objetivo adicional desde la filosofía de la modernización de las infraestructuras de El Puerto.

Análisis económico y del mercado de trabajo

CARACTERIZACIÓN DEL DESEMPLEO

La tasa de paro estimada como promedio anual de número de parados registrados en relación con la población potencialmente activa, tomando ésta como la Población de 16 a 64 años según el Padrón municipal de habitantes, se situaba en el año 2014 en el 20,5%.

Por sexos, se registran cifras mayores de demandas de empleo y paro en las mujeres, más aún cuando más se encuentren en situación técnica de persona desempleada. En ésta, el porcentaje de mujeres es del 55,1%. La tasa de paro estimada promedio para las mujeres en 2014 ha sido 3,7 puntos porcentuales por encima de la de los hombres.

Hombres	Mujeres	Total
18,7%	22,4%	20,5%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA y del Servicio Andaluz de Empleo.

El Servicio Portuense de Colocación (SPC) tiene 12.147 usuarios registrados a 31 de enero de 2015. Un 54% de esta personas usuarias que buscan empleo son mujeres y el 46% son hombres. Las profesiones en las que tienen experiencia un mayor número de personas usuarias del SPC son: Dependiente de comercio en general (2.153 personas); Camarero, en general (1.663 personas); Empleado administrativo, en general



(1.536 personas); Peón de la construcción de edificios (1.457 personas); y Persona de limpieza, en general (1.355 personas).

Las profesiones más demandadas por las personas usuarias del Servicio son de baja cualificación: Dependiente de comercio, en general y reponedor de hipermercado (5%); Camarero en general (4%); Empleado administrativo, pinche de cocina, cajero de comercio y agente comercial con un 3% cada una; y Mozo de carga/descarga, almacén, peón de la construcción de edificios y vendedor por teléfono con un 2% cada una.

Los usuarios de más de 45 años son los más numerosos en el registro del Servicio municipal de empleo, concretamente un 34% del total de personas usuarias supera los 45 años de edad. Los usuarios del servicio de edades comprendidas entre los 36 y los 44 años alcanzan el 32% del total; entre 26 y 35 años, el 28% y entre 16 y 25 años, el 4%.

En febrero de 2015 se han suscrito un total de 2.306 contratos laborales, el 93,5% de los cuales eran temporales y el 60,5% corresponden a hombres y el 39,4% a mujeres.

Casi el 80% de las contrataciones laborales realizadas en febrero de 2015 en El Puerto fueron para el sector servicios, el de mayor implantación a nivel de actividad económica y el más dinámico en cuando a contrataciones. También en cuanto a precariedad del empleo. El sector de la construcción generó 286 contratos, el 12,4% y el de la Industria, 157.

En definitiva, la contratación laboral en El Puerto presenta un marcado carácter estacional, relacionado fundamentalmente con el incremento de actividad económica originado en la época estival. Desde 2010 se verifica un crecimiento general moderado del número de contratos. Al contrastar esta circunstancia con las cifras de paro registrado y la tasa de paro, se concluye que la precariedad en el empleo va en aumento, con mayor número de contratos en el mismo período de tiempo.

AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

El nivel de afiliados es inferior a la Provincia. Los municipios de Cádiz promedian 25,97 trabajadores afiliados a la Seguridad Social en alta en por cada 100 habitantes en 2014. El Puerto registra una media anual de 21.348,50 afiliados, lo que representa 23,95 afiliados por cada 100 habitantes, ligeramente por debajo de aquélla. El municipio se encuentra por detrás de Cádiz capital (56,09), Sanlúcar de Barrameda (26,23) y Jerez (24,83) y por encima de los demás municipios de más de 50.000 habitantes de la provincia.

ACTIVIDAD ECONÓMICA

Si bien la actividad económica de El Puerto no ha sido ajena a los efectos de la crisis, con una evolución negativa en el periodo 2008-2013, pasando de 5.294 a 4.795, presenta una serie de características que lo

consolidan como importante núcleo de actividades económicas y polo de atracción de inversión productiva y emprendimiento³:

- a. Dispone de una localización geográfica estratégica muy favorable.
- b. Tiene facilidad de accesos y calidad en las infraestructuras viarias y de transporte.
- c. Cuenta con una amplia y competitiva dotación y oferta inmobiliaria y de suelo económico y productivo, así como con potentes desarrollos urbanísticos de futuro.
- d. La calidad de vida en el municipio es excelente.
- e. Tiene capacidad, atractivos e infraestructuras potenciales para albergar ferias, exposiciones, congresos y actividades relacionadas con la difusión, el conocimiento y el intercambio mercantil en cualquier sector económico.
- f. Goza de una calidad medioambiental y una riqueza paisajística enormes que posibilitan implantaciones sostenibles, con retorno y reconocimiento internacional.
- g. Posee una actividad económica diversa y es sede de empresas muy competitivas en sus sectores.
- h. Cuenta con una consolidada y estable colaboración público-privada que permite una gestión de trámites administrativos de calidad y el impulso ágil, simple y potente de iniciativas económicas y empresariales.

Principales sectores productivos locales

La principal actividad económica portuense se asienta en las cuentas de cotización de “Comercio al por menor”, “Servicios de comidas y bebidas” y “Comercio al por mayor”. Estos tres epígrafes registran el 71,4% de la actividad económica.

En cuanto al nivel de asalariados hay mayor diversidad de focos de actividad generadoras de empleo, con una alta concentración en comercio al por menor, servicios de comidas; administración pública, educación, comercio al por mayor y fabricación de otros materiales de transporte.

³ Análisis extraídos del plan de dinamización económica elaborado por el Área de Fomento.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

La forma jurídica por excelencia en El Puerto es la correspondiente a personas física, y el 60% de las empresas carecen de asalariados o están dentro del corte 1-2 asalariados.

En 2013 se constituyeron más compañías mercantiles en relación con la población que en la provincia de Cádiz. El sector servicios destaca sobre los demás en cuanto a sociedades mercantiles creadas.

En el 2013 existían en El Puerto 4.795 empresas siendo su evolución decreciente entre 2008 y 2013, si bien en este último año se crearon 121 sociedades mercantiles. Lo que representa 1,36 sociedades por cada 1.000 habitantes, en tanto que en la provincia de Cádiz este índice es de 1,14. El 87,6% de ellas tenían actividad principal encuadrada en el sector Servicios.

Sociedades mercantiles creadas por sector de actividad. 2013

	Andalucía	Cádiz (prov.)	El Puerto
Agricultura	505	36	3
Industria	722	62	3
Construcción	1.769	171	9
Servicios	12.375	1.148	106
Sin clasificar	2	0	0
TOTAL	15.373	1.417	121

(Número de sociedades)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA

Sociedades mercantiles creadas por sector de actividad en relación con la población. 2013

	Andalucía	Cádiz (prov.)	El Puerto
Agricultura	505	36	3
Industria	722	62	3
Construcción	1.769	171	9
Servicios	12.375	1.148	106
Sin clasificar	2	0	0
TOTAL	15.373	1.417	121

(Número de sociedades por cada 100.000 habitantes)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

En El Puerto el número de establecimientos por habitante es superior al promedio provincial, si bien hay un alto porcentaje de locales inactivos muy superiores a la del conjunto provincial. La principal actividad a que están destinados los establecimientos es la de comercio. El 44,05 de ellos lo tiene como actividad, le siguen en cantidad, las actividades profesionales y técnicas (19,3%) y Hostelería (16,9%).

Número de establecimientos por sector (principales actividades). 2013

Principales actividades	Establecimientos	%
Sección G. Comercio	1.708	44,0%
Sección M. Actividades profesionales y técnicas	749	19,3%
Sección I. Hostelería	656	16,9%
Sección F. Construcción	442	11,4%
Sección Q. Actividades sanitarias y servicios sociales	327	8,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA

Dinamismo económico por sector de actividad

Comercio

La principal actividad comercial de la ciudad se concentra en el Centro Histórico. La dedicación de los locales y servicios por actividad o situación con datos del 2012 es la siguiente:

Estructura comercial	Número de locales	%
Motor y Mayoristas	1	
Alimentación Bebidas y Tabaco	76	
Equipamiento Persona	50	
Equipamiento Hogar	11	
Salud Belleza e Higiene	18	
Comercio Especializado	63	
Total comercial	146	19,8%
Hostelería y Restauración	219	
Finanzas y Actividades Profesionales	97	
Otros Servicios	71	
Total servicios	314	42,5%
Inactivos	206	27,9%
Total	739	100,0%

Fuente: Plan de mejora del mix-comercial del CCA Centro Histórico del Puerto de Santa María 2012.

El Índice de Especialización Comercial⁴ es del 56,1%, muy por debajo del rango asociado a las aglomeraciones comerciales más atractivas (75-80%). Este índice pone de manifiesto en qué medida los comercios no dirigidos exclusivamente a la población residente, es decir, comercios de productos de consumo esporádico que son adquiridos por personas no residentes en el espacio comercial, tienen mucho menor protagonismo que los dirigidos a los residentes en la estructura comercial del ACD.

Turismo

Frente a sectores vinculados a la tradición y la historia de la ciudad como son los vinculados a la agricultura y la pesca, el Turismo constituye un sector económico esencial en la economía de El Puerto con

⁴ Ratio que mide la proporción de establecimientos de equipamiento de la persona y del comercio especializado en relación con el total comercial (el de mayor consumo ocasional con capacidad de atraer consumidores de otras zonas de la ciudad o de otros municipios)



un alto potencial. Es una actividad de desarrollo, dinamizadora y generadora de riqueza y empleo que merece especial atención por las posibilidades económicas y sociales que tiene la ciudad.

El Puerto hoy cuenta con una importante infraestructura hotelera de calidad, formada por 13 hoteles de diferentes estrellas, 4 hostales, 8 pensiones, 8 establecimientos de aparcamientos turísticos, un camping y una vivienda de alojamiento rural con una oferta total de 4.028 camas. Los hoteles y las pensiones están ubicados en su gran mayoría en el distrito centro. Durante los últimos dos años se ha hecho una apuesta decidida por crear productos turísticos, poniendo en valor sus recursos tangibles e intangibles.

Inversión en creación de nuevas industrias

El sector industrial es en el que se han realizado mayores inversiones y está considerado como pieza clave de la economía del municipio.

En El Puerto, el 99,4% del total de importes invertidos en 2011 en la creación de nuevas actividades (28,1 millones de euros) se han destinado al sector industrial. En el conjunto provincial esos importes representan el 76,8% del total invertido. Los sectores de la Construcción y la Agricultura no registraron ninguna inversión en el municipio.

Infraestructuras y servicios de apoyo al tejido empresarial e iniciativas emprendedoras

La promoción económica en la ciudad proviene fundamentalmente de determinadas entidades y órganos que cuentan con numerosas infraestructuras de soporte, de prestación de servicios genéricos y altamente especializados, viveros y espacios económicos tecnológicos. Los operadores presentes en el municipio son: El propio Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, a través de sus diferentes dependencias y que cuenta además con Centros de Empresas; Viveros; Centro de Formación; Centro de Lanzamiento Económico; Oficina de Atención al Empresario; y un Servicio de Colocación (SPC); Andalucía Emprende Fundación Pública Andaluza - Centro de Apoyo al Desarrollo Empresarial (CADE), Centro Comercial Abierto El Puerto; Centro Europeo de Empresas e Innovación CEEI Bahía de Cádiz.; Cámara de Comercio, Industria y Navegación; El Centro Tecnológico de Acuicultura de Andalucía (CTAQUA); Centro de Negocios del Consorcio Zona Franca de Cádiz; Centro de Investigación y Formación Pesquera y Acuícola El Toruño; Parque Tecnológico Tecnobahía - enclave de El Puerto de Santa María con un uso exclusivamente industrial de transformación; Centro de Empresas e incubadora de empresas de base tecnológica perteneciente a la Red Transfronteriza de Servicios Empresariales (ReTSE).

Instrumentos de promoción económica

El municipio dispone de distintos instrumentos como son el Plan Local de Apoyo a Emprendedores y al Empleo 2013- 2015; Plan General de Ordenación Urbana; El Puerto se encuentra integrado dentro del programa Plataforma Logística Sur de Europa e iniciativas como El Puerto comercial. Asimismo, El Puerto de Santa María es uno de los municipios de la Bahía de Cádiz con mayor número de polígonos industriales y comerciales. La superficie total es de casi 7 millones de m².



Análisis demográfico

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y PRINCIPALES TENDENCIAS

La población de El Puerto de Santa María, según cifras del Padrón Municipal a 1 de enero de 2014 es de 88.700 personas, 43.625 de las cuales con hombres y 45.075 mujeres.

En la actualidad, según información del Servicio de Información Geográfica y Estadística del Ayuntamiento de El Puerto, la población que se estima ocupa viviendas secundarias son 47.000 personas. Sumadas a los 3.500 alojamientos turísticos de la ciudad y a la población oficial de derecho totalizan una población de hecho de 147.000 habitantes.

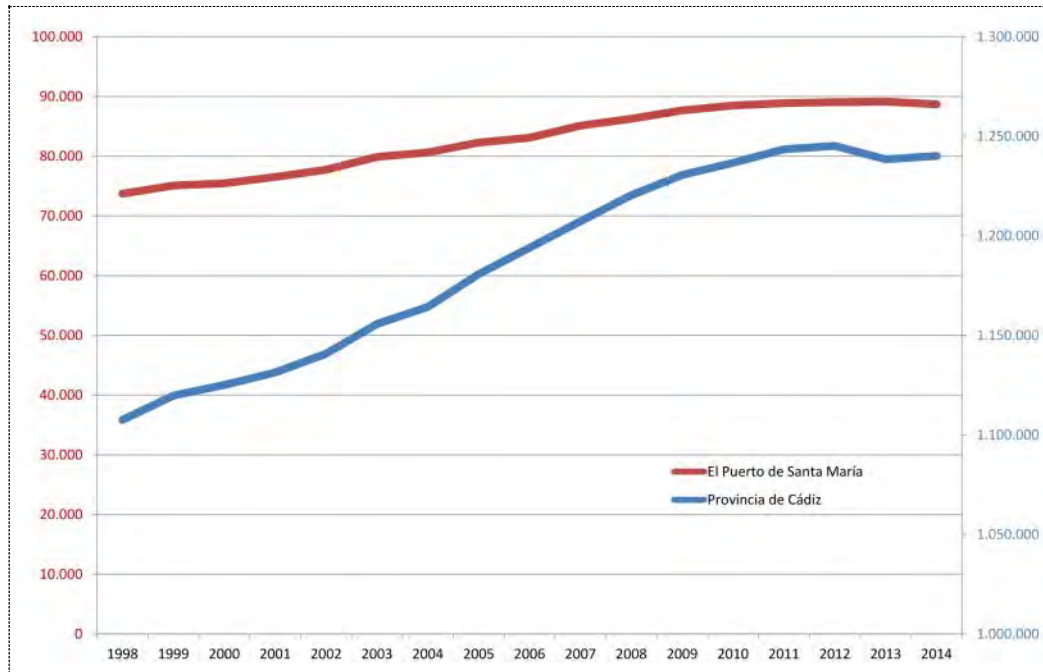
Hay que considerar además la población que visita El Puerto sin pernoctar, fundamentalmente en verano. Para esta población no hay estimación fiable.

En El Puerto se registraron en 2013 851 nacimientos y 595 defunciones. El crecimiento vegetativo que resulta es del 30,1%, en torno a 10 puntos por encima del de la Provincia (20,4%) y la Comunidad Autónoma (19,4%). Este crecimiento es sensiblemente mayor en el género femenino (31,5%) que en el masculino (28,7%).

Entre 1900 y 1991 la población del municipio se ha triplicado en términos absolutos (20.120 – 69.663 habitantes). Hasta la década de 1930 la población mantenía cierto estancamiento. En la década de 1940 sufrió un incremento de un tercio, estancándose de nuevo en la década de 1950. A partir de ahí se registran crecimientos superiores al 10% por década.

La población del municipio registra un crecimiento sostenido durante los últimos 15 años, cuando la población de Cádiz sí sufrió una notable reducción en 2013. El crecimiento relativo de la población en los 10 últimos años ha sido del 9,97%.

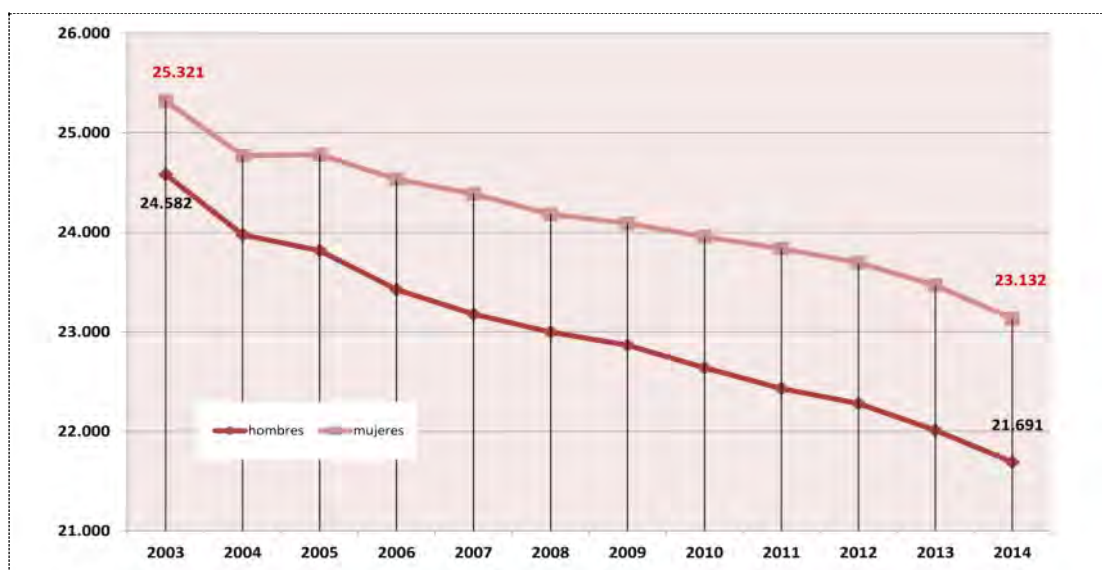
El Puerto de Santa María. Evolución de la población. 1998-2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

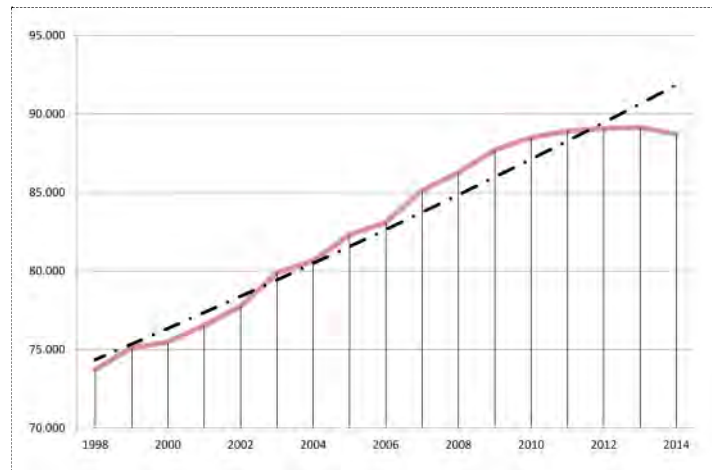
Evolución de la población por sexos. Distrito 1. 2003-2014

Pero esta evolución de la población no es igual en todas las zonas de la ciudad. En el Distrito correspondiente a la zona Centro se registran sucesivas reducciones en los últimos diez años, con especial incidencia en los hombres.



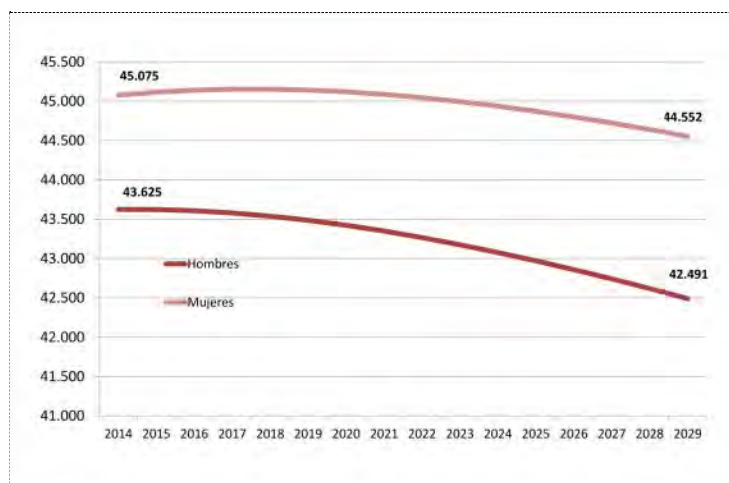
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

En cuanto a la evolución, la principal tendencia que se detecta es el crecimiento sostenido hasta 2012-2013. En esos años hace cima y parece cambiar la tendencia que se arrastraba, ya que en 2014 se ha registrado un descenso de la población. El promedio de las tasas de variación anuales de la población de El Puerto en el período 1998-2014 es de 1,17%. 1,08% medio anual para la población masculina y 1,25% para la femenina.



La línea discontinua representa la tendencia de los datos.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

Las proyecciones de población estimadas para el futuro presentan una tendencia al descenso poblacional y un acrecentamiento de la brecha entre número de mujeres y hombres. Se espera que en 2029 la cifra de población pueda situarse en 86 mil habitantes, 44.500 de los cuales serán mujeres.



Fuente: Estimación propia a partir de proyecciones del Instituto Nacional de Estadística para la provincia de Cádiz.
(Se han aplicado a la población 2014 según padrón municipal de habitantes las mismas tasas de variación anuales por sexo que el Instituto Nacional de Estadística estima para la provincia)

Estas estimaciones guardan grandes similitudes y paralelismos con el conjunto de la provincia.

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

Por sexos

Como se ha referido en El Puerto residen en 2014 88.700 personas, de los cuales 50,8% son mujeres.

Población por sexo. Padrón municipal de habitantes. 2014

Ambos Sexos	Hombres	Mujeres
88.700	43.625	45.075

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

La mayoría de la población se concentra en el Distrito 1 (Distrito Centro), el 50,5% de los habitantes. Este distrito es a su vez el que tiene menos extensión superficial, lo que provoca que registre, con mucha diferencia, la mayor densidad de población.

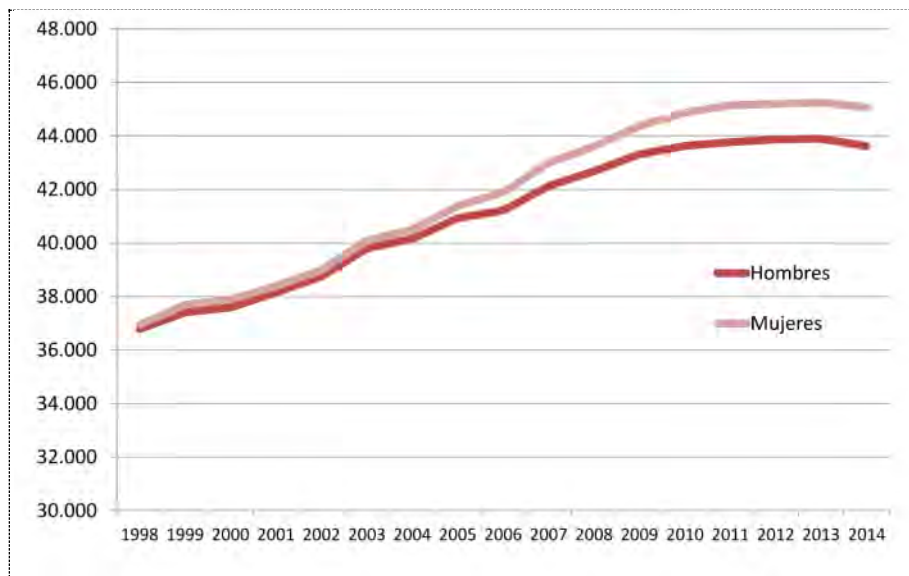
Por sexos, los distritos están equilibrados. Es quizá el Distrito 1 el que ofrece una menor paridad entre hombres y mujeres, y reside un 3,2% más de mujeres que de hombres.

Población. Distritos censales. Padrón municipal de habitantes. 2014

Distrito	Hombres	Mujeres	Ambos Sexos	% sobre el municipio	Densidad Hab/km ²
1102701 Distrito 1	21.691	23.132	44.823	50,5%	12.049,2
1102702 Distrito 2	8.247	8.205	16.452	18,5%	1.193,9
1102703 Distrito 3	11.268	11.189	22.457	25,3%	197,5
1102704 Distrito 4	2.419	2.549	4.968	5,6%	177,0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

El análisis dinámico de la población por sexos confirma la mayor presencia de mujeres en la población, que se ha ido incrementando especialmente desde el año 2004, entre otras cuestiones debido a la mayor esperanza de vida que poseen las mujeres frente a los hombres.

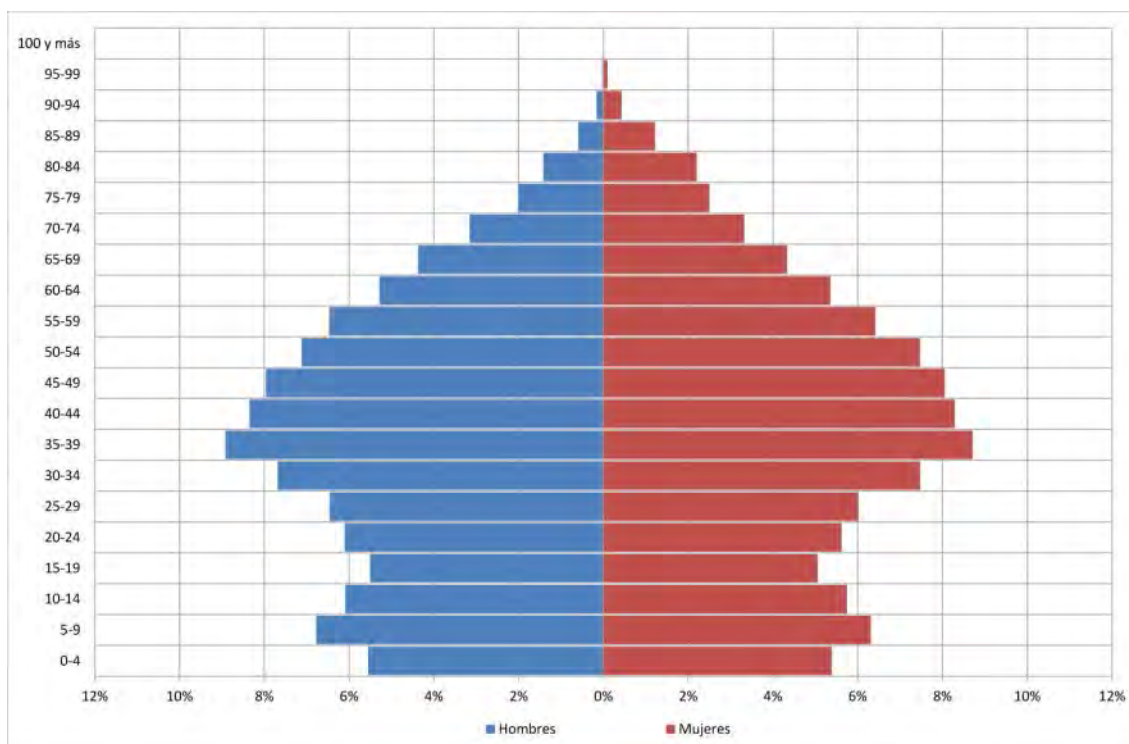


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística

Por tramos de edad. Pirámides de población

Si bien la estructura de edad de la población de El Puerto aún puede calificarse de estable, no es aventurado decir que la población está concluyendo su transición demográfica. Las reducciones de natalidad y mortalidad producen mayor presencia de personas mayores y menor de personas menores de edad, jóvenes y niños. Lentamente, la base de la pirámide poblacional tiende a estrecharse y su cima a ensancharse y subir en edad, por lo que la población tiende al envejecimiento.

La estructura refleja la mayor esperanza de vida de las mujeres y la salida a otras localidades de jóvenes en edad de estudios de pos-obligatorios y universitarios. El tramo de edad entre 15 y 19 años es el que menor presencia porcentual ofrece



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

Por cada 100 personas que están teóricamente activas desde el punto de vista laboral hay 44,6 que se encuentran en edad técnicamente no activa. En la Comunidad Autónoma esta tasa en 2014 alcanza el 50,35%; el 52,11% en España y el 48,63% en la Provincia de Cádiz.

12,9 de cada 100 habitantes tiene edad superior a los 64 años, y de ellos, el 9,9% supera los 85 años de edad. Comparativamente la población de más de 64 años representa un 72,2% respecto a la de edad inferior a 15 años. El **índice de envejecimiento** así calculado es bastante reducido, ya que en el conjunto nacional este índice alcanza el 112,24%; el 90,54% en Andalucía y el 81,54% en la provincia de Cádiz. Por tanto, se puede considerar que la población de El Puerto no está tan envejecida.

El **índice de juventud** es inverso al anterior y refleja la situación contraria, una población que aún cuenta con una base importante de jóvenes. Concretamente 138,5 por cada 100 personas de más de 64 años de edad.

La **tasa de maternidad** es elevada en El Puerto, ya que refleja un número de 21,9 niños de menos de 5 años de edad por cada mujer en edad teóricamente fecunda.

Según lo que muestra el **índice de tendencia** se muestra se está produciendo una paulatina reducción del número de nacidos. A medio plazo la dinámica demográfica es negativa, por cada 10 niños en edad de 5 a 9 años, tan sólo hay 8,4 en edades de 0 a 4 años.

La cantidad de personas de 20 a 29 años es 2,8% superior a la de personas de 55 a 64 años, por lo que el tamaño de la población en edad de incorporarse al mercado de trabajo es ligeramente superior al de la

población que está procediendo teóricamente a la retirada del mismo. Se puede concluir que la tendencia en la evolución de la fuerza de trabajo aún es positiva.

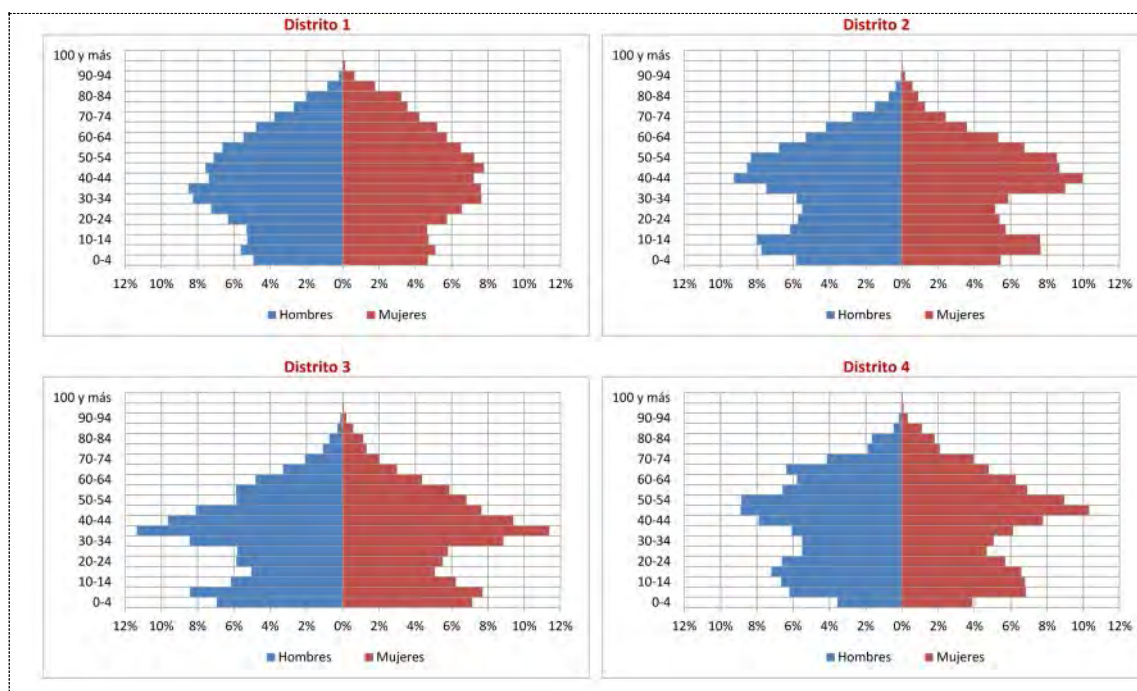
Indicadores demográficos. Municipio. Padrón municipal de habitantes. 2014.

Dependencia	Envejecimiento	Juventud	Maternidad	Tendencia	Reemplazo
44,6%	12,9%	138,5%	21,9%	83,7%	102,8%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística con criterios del Sistema Digital de Información para el fomento de la inversión y el empleo (IRIX) El Puerto de Santa María.

La estructura de población del Distrito 1 es la que refleja un mayor grado de desarrollo demográfico. La base es estrecha y prácticamente homogénea en las proporciones de sus grupos de edad y la cima es la más ancha de los cuatro distritos. Refleja la presencia de población envejecida. Los tres restantes distritos presentan características demográficas propias de ámbitos territoriales anteriores a la transición demográfica. La natalidad aún es potente en los distritos 2 y 3, y ha sufrido una reducción drástica en los últimos 4 años en el Distrito 4, probablemente por reubicaciones en el Distrito 3.

Distritos censales. Pirámides de población. Cifras de padrón 1 de enero 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Análisis de pirámides de población

Área	Código Instituto Nacional de Estadística	Base (0-14 años)	Centro (15-64 años)	Cima (más de 64 años)
El Puerto de Santa María	11027	17,9%	69,2%	12,9%
Distrito 1	1102701	15,2%	68,3%	16,6%
Distrito 2	1102702	21,1%	69,6%	9,3%
Distrito 3	1102703	21,3%	70,8%	7,9%
Distrito 4	1102704	17,0%	68,6%	14,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

El Distrito 1 posee la mayor tasa de dependencia, debido fundamentalmente a la cantidad de personas mayores de 64 que residen en él. Lo confirman tanto el índice de envejecimiento, que es el mayor de los cuatro. Como cabe esperar de una población de edad media avanzada, la tasa de maternidad en el Distrito es muy reducido (6,5%) en comparación con los restantes. El distrito que mayor índice de tendencia registra es el 1, debido a la homogeneidad de la base. Si bien la natalidad no es elevada, sí refleja cierta estabilidad en el tiempo.

En cuanto a la tasa de reemplazo, está por encima de 100% en los distritos 1 y 3, debido al amplio censo que poseen ambos ámbitos administrativos.

Tasa de natalidad y Tasa de mortalidad

En el periodo 2009- 2013 la tasa de natalidad en El Puerto permanece constante y en el 2013 se produce una disminución; una situación similar a la de Cádiz y Andalucía. Respecto a la tasa de mortalidad se produce un incremento en el periodo 2009-2013 y es a partir de este segundo año cuando se inicia un descenso constante.

Año	Nacimientos	Defunciones	Crecimiento natural	Tasa de natalidad	Tasa de mortalidad
2009	1.004	531	473	11,32	5,99
2010	1074	566	508	6,40	6,40
2011	982	573	409	6,44	6,44
2012	991	643	348	7,22	7,22
2013	851	595	256	6,67	6,67

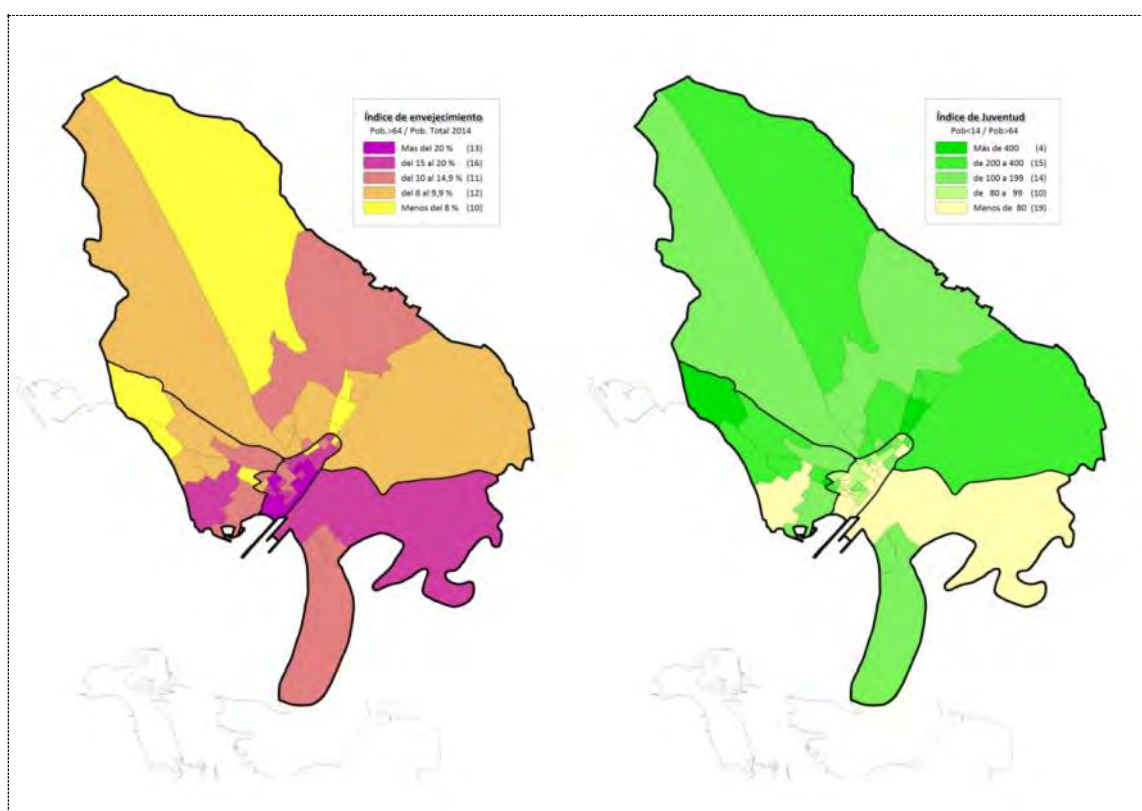
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Indicadores demográficos. Distritos censales. Padrón municipal de habitantes. 2014

	Dependencia	Envejecimiento	Juventud	Maternidad	Tendencia	Reemplazo
1102701 Distrito 1	46,6%	16,6%	91,1%	6,5%	89,9%	106,1%
1102702 Distrito 2	43,7%	9,3%	228,2%	22,8%	73,4%	90,1%
1102703 Distrito 3	41,3%	7,9%	268,1%	26,3%	87,3%	109,7%
1102704 Distrito 4	45,8%	14,4%	117,6%	15,7%	57,1%	87,7%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE. Sistema digital de información para el fomento de la inversión y el empleo (IRIX) El Puerto de Santa María.

Índice de envejecimiento e índice de juventud en la población de El Puerto. 2014



Fuente: El Puerto de Santa María Global, S.L.U.

POBLACIÓN EXTRANJERA

En 2014 la población de nacionalidad no española es de 3.605 personas, un 4,1% del total. En la provincia de Cádiz la proporción de extranjeros es de 3,5%, mientras que en Andalucía es de 7,9%.

El 42,8% de la población extranjera es de nacionalidad europea, en tanto que el 42,2% es americano. El 46,7% de las personas extranjeras, son hombres y el 53,3% son mujeres. Por sexos la distribución por continente de nacionalidad no difiere de la general.

La población extranjera de El Puerto viene incrementándose en los últimos 10 años, si bien los incrementos anuales cada vez son menores.

Análisis social

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD URBANA

El Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana, dependiente del Ministerio de Fomento, establece una metodología de trabajo especialmente indicada para identificar y caracterizar aquellos entornos urbanos que se consideran más expuestos a un mayor riesgo desde el punto de vista socio-demográfico, económico o residencial.

Dentro de este Observatorio, el Atlas de Vulnerabilidad Urbana nos ofrece información basada en datos censales (actualmente del Censo de 2001 y, en un futuro, del 2011), que aunque puede estar desactualizada por el tiempo transcurrido (quince años) desde su obtención, puede resultar de interés en un doble sentido:

- Análisis externo. Permite comparar la situación de vulnerabilidad de El Puerto de Santa María, como entorno urbano, en relación a las medias que ofrecen estos mismos indicadores en otros entornos geográficos.
- Análisis interno. Permite identificar cuáles son aquellos distritos y secciones censales de El Puerto que pudieran plantear problemas específicos de vulnerabilidad demográfica, social, económica o residencial.

En ambos análisis se recurre a un código de color de los datos resultantes para cada uno de los indicadores, de forma que se pueda identificar gráficamente aquellos indicadores que mejor (más claro) y peor (más oscuro) dato ofrecen en la comparativa realizada.

Análisis Externo

El Análisis Externo de Vulnerabilidad relaciona los indicadores de El Puerto con los obtenidos como media provincial de Cádiz, de la Comunidad Autónoma Andaluza y del Estado Español.

El análisis se realiza mediante 21 Indicadores de Vulnerabilidad Urbana agrupados en 4 grandes temas: Vulnerabilidad Sociodemográfica (5 indicadores), Vulnerabilidad Socioeconómica (6 indicadores), Vulnerabilidad Residencial (5 indicadores) y Vulnerabilidad Subjetiva (5 indicadores). De estos 21 indicadores, se consideran Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana (IBVU) los 3 siguientes:

- Porcentaje de población en paro
- Porcentaje de población sin estudios
- Y Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo.

A continuación se analizan los valores que alcanzan estos indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana en El Puerto tomando como referencia sus ámbitos territoriales superiores.

Porcentaje de población en paro

El Porcentaje de población en paro en El Puerto en el Censo de 2001 fue de 28,47%, similar aunque algo inferior al del conjunto provincial. Este indicador es superior en ambos casos al de la Comunidad Autónoma y muy superior al del País. El Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España determina como nivel para el que se considera una población en situación de vulnerabilidad, el 21,30%. Este nivel es ampliamente superado por el municipio portuense.

Indicador	El Puerto de Santa María	Cádiz (provincia)	Andalucía	España
Porcentaje de población en paro (año 2001)	28,47%	29,27%	23,20%	14,15%

(Vulnerabilidad desde 21,30%)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

Porcentaje de población sin estudios

La cifra de población sin estudios en El Puerto es inferior a la de Andalucía y la Provincia, y está por debajo de la media nacional, por lo que se puede concluir que no presenta vulnerabilidad debida a este factor.

En 2011, el porcentaje de personas sin estudios en el municipio era de 5,80%.

Indicador	El Puerto de Santa María	Cádiz (provincia)	Andalucía	España
Porcentaje de población sin estudios (2001)	14,50%	18,90%	19,07%	15,00%

(Vulnerabilidad desde 22,95%)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo

La referencia para este indicador es el conjunto de España, y en él, el Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo alcanzaba el 1,00% en 2001. Andalucía y El Puerto de Santa María registran datos cercanos a esta referencia. El límite para la consideración de vulnerabilidad se establece por el Atlas en el 2,00%, por tanto el municipio, se halla lejos de encontrarse en esta situación.

Indicador	El Puerto de Santa María	Cádiz (provincia)	Andalucía	España
Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo (año 2001)	1,13%	1,42%	1,06%	1,00%

(Vulnerabilidad a partir de 2%)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

La batería completa de indicadores correspondientes al año 2001 se muestra a continuación al objeto de permitir el análisis externo con mayor profundidad.

	El Puerto de Santa María	Provincia de Cádiz	Andalucía	España	
1 Vulnerabilidad Sociodemográfica					
1A	Porcentaje de población de 75 años y más	3,79%	4,72%	5,91%	7,40%
1B	Porcentaje de hogares unipersonales de mayores de 64 años	5,59%	7,08%	8,62%	9,58%
1C	Porcentaje de hogares con un adulto y un menor o más	2,35%	1,97%	1,92%	1,99%
1D	Porcentaje de población extranjera	1,39%	1,07%	2,40%	3,82%
1E	Porcentaje de población extranjera infantil	0,83%	0,90%	1,69%	3,63%

2 Vulnerabilidad Socioeconómica

2A	Porcentaje de población en paro (IBVU)	28,61%	29,42%	23,30%	14,24%
2B	Porcentaje de población juvenil en paro	41,51%	40,38%	30,88%	19,98%
2C	Porcentaje de población juvenil en paro (2)	23,82%	23,97%	18,53%	12,31%
2D	Porcentaje de ocupados eventuales	35,17%	40,94%	40,82%	27,51%
2E	Porcentaje de ocupados no cualificados	11,04%	13,71%	17,79%	12,23%
2F	Porcentaje de población sin estudios (IBVU)	14,13%	20,86%	21,42%	15,34%

3 Vulnerabilidad Residencial

3A	Porcentaje de viviendas con menos de 30 m2	1,09%	1,24%	0,55%	0,39%
3B	Superficie media por habitante (m2)	26,19	26,54	30,84	32,62
3C	Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo (IBVU)	1,13%	1,42%	1,06%	1,00%
3D	Porcentaje de viviendas en edificios en mal estado de conservación	2,23%	2,96%	2,05%	2,13%
3E	Porcentaje de viviendas en edificios anteriores a 1951	10,42%	13,24%	13,49%	17,70%

4 Vulnerabilidad Subjetiva

4A	Porcentaje de población con problemas de ruidos exteriores	39,34%	36,46%	33,68%	31,18%
4B	Porcentaje de población con problemas de contaminación en su entorno	18,39%	21,84%	20,28%	19,89%
4C	Porcentaje de población con problemas de malas comunicaciones	14,96%	14,95%	14,43%	14,72%
4D	Porcentaje de población con problema de escasez de zonas verdes	46,18%	52,19%	49,04%	37,40%
4E	Porcentaje de población con problemas de delincuencia en su entorno	44,22%	26,30%	25,92%	22,74%

5 Indicadores Básicos de Vulnerabilidad (IBVU)

5A	Porcentaje de población en paro	28,61%	29,42%	23,30%	14,24%
5B	Porcentaje de población sin estudios	14,13%	20,86%	21,42%	15,34%
5C	Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo	1,13%	1,42%	1,06%	1,00%

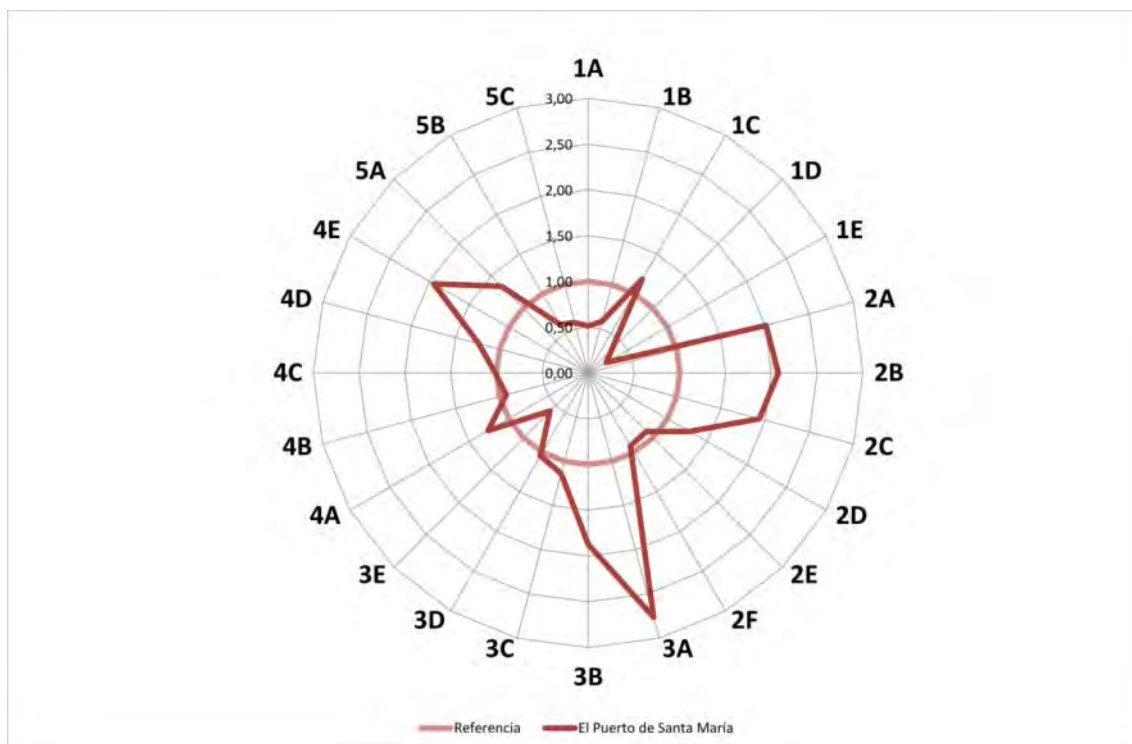
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

Aunque se insiste en que los datos están desactualizados por el tiempo transcurrido desde la elaboración del Censo de 2001 y es muy posible que actualmente la situación haya cambiado sensiblemente, de este análisis externo de Vulnerabilidad Urbana pueden extraerse algunas conclusiones de mucho interés para los fines de este documento. Concretamente:

- La vulnerabilidad sociodemográfica general de El Puerto es escasa en comparación con la existente en sus ámbitos territoriales superiores de referencia.

- La vulnerabilidad socioeconómica es quizá la que muestra un peor nivel. Tan sólo la cantidad de ocupados no cualificados respecto del total y la proporción de población sin estudios registra valores más positivos que las referencias territoriales.
- En el ámbito residencial, El Puerto registra, junto con la provincia, los niveles más bajos de superficie de vivienda por habitante y el mayor número relativo de viviendas de menos de 30 metros cuadrados, lo que indica problemas de espacio en las residencias usadas como hogares y causa de hacinamiento y deficientes condiciones de vida.
- Dos son las cuestiones que denotan problemas graves de vulnerabilidad sobre los residentes en viviendas principalmente familiares. De un lado la existencia de niveles altos de ruidos exteriores, que dañan la convivencia y el disfrute del hogar, y de otro la presencia de delincuencia en el entorno de las residencias que tiene efectos muy perjudiciales sobre la seguridad de las personas residentes y degradantes de las zonas donde la delincuencia se produce.
- En el conjunto de indicadores básicos de vulnerabilidad destaca el alto desempleo como principal factor de exclusión para los ciudadanos.

Posición relativa externa de factores de vulnerabilidad El Puerto de Santa María. 2001



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

Valores de referencia = 1. Toma como referencia el valor de cada indicador en España, salvo en los 3 indicadores básicos que toman como referencia de vulnerabilidad a partir de 1,5 veces el valor en España para 5A y 5B y 2, 0 veces el valor en España para el 5C, siguiendo el criterio del Atlas de Vulnerabilidad.

Análisis Interno

El Análisis Interno de Vulnerabilidad ofrece una comparativa de los anteriores indicadores desde una perspectiva inframunicipal, es decir, permite identificar cuáles son aquellas zonas o barrios de la ciudad que presentan un mayor riesgo de vulnerabilidad demográfica, social, económica o residencial. Si bien se han calculado los valores de los indicadores incluso a nivel de sección censal para las 51 que posea El Puerto en 2001, por operatividad y visión de conjunto, el análisis se realizará a nivel de distritos censales. El cuadro que posibilita el análisis se muestra a continuación.

Distrito 1102701 Distrito 1102702 Distrito 1102703 Distrito 1102704

1 Vulnerabilidad Sociodemográfica

1A	Porcentaje de población de 75 años y más	4,72%	1,49%	2,80%	2,24%
1B	Porcentaje de hogares unipersonales de mayores de 64 años	7,49%	1,54%	2,36%	3,64%
1C	Porcentaje de hogares con un adulto y un menor o más	1,87%	4,41%	1,62%	3,95%
1D	Porcentaje de población extranjera	0,82%	4,26%	0,79%	2,02%
1E	Porcentaje de población extranjera infantil	0,56%	1,98%	0,56%	0,78%

2 Vulnerabilidad Socioeconómica

2A	Porcentaje de población en paro (IBVU)	31,81%	19,42%	29,43%	16,48%
2B	Porcentaje de población juvenil en paro	42,64%	35,92%	42,09%	34,27%
2C	Porcentaje de población juvenil en paro (2)	25,37%	16,59%	26,08%	14,88%
2D	Porcentaje de ocupados eventuales	39,05%	22,90%	40,24%	20,40%
2E	Porcentaje de ocupados no cualificados	12,90%	5,00%	13,82%	3,58%
2F	Porcentaje de población sin estudios (IBVU)	16,62%	5,69%	15,20%	2,97%

3 Vulnerabilidad Residencial

3A	Porcentaje de viviendas con menos de 30 m ²	1,45%	0,47%	0,47%	0,31%
3B	Superficie media por habitante (m ²)	23,64	34,25	25,75	35,13
3C	Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo (IBVU)	1,47%	0,44%	0,63%	0,62%
3D	Porcentaje de viviendas en edificios en mal estado de conservación	2,54%	2,75%	0,32%	2,24%
3E	Porcentaje de viviendas en edificios anteriores a 1951	14,71%	5,12%	0,68%	1,78%

4 Vulnerabilidad Subjetiva

4A	Porcentaje de población con problemas de ruidos exteriores	47,03%	28,65%	24,94%	21,31%
4B	Porcentaje de población con problemas de contaminación en su entorno	21,62%	13,30%	12,69%	11,50%
4C	Porcentaje de población con problemas de malas comunicaciones	7,22%	25,83%	34,30%	17,90%
4D	Porcentaje de población con problema de escasez de zonas verdes	50,52%	31,48%	47,30%	32,42%
4E	Porcentaje de población con problemas de delincuencia en su entorno	49,18%	36,05%	33,91%	39,39%

5 Indicadores Básicos de Vulnerabilidad (IBVU)

5A	Porcentaje de población en paro	31,81%	19,42%	29,43%	16,48%
5B	Porcentaje de población sin estudios	16,62%	5,69%	15,20%	2,97%
5C	Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo	1,47%	0,44%	0,63%	0,62%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

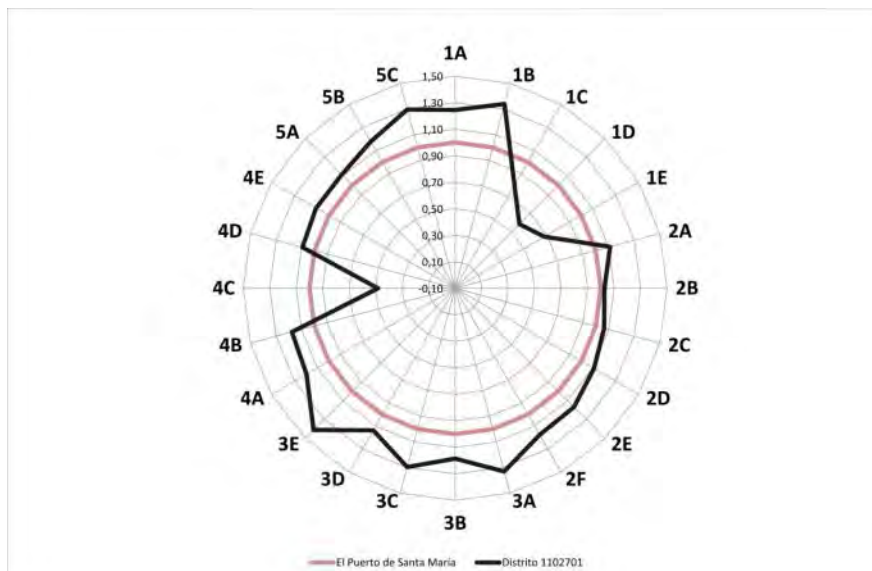
Se vuelve a recordar que los datos están desactualizados por el tiempo transcurrido desde la elaboración del Censo de 2001 y que es muy probable que la situación actual sea distinta a que dicho censo reflejaba.

No obstante de este análisis interno de Vulnerabilidad Urbana se extraen conclusiones de mucho interés para los fines de este documento y especialmente de la zona de actuación principal:

- El Distrito 1 (Centro) refleja en conjunto los mayores índices de vulnerabilidad de la ciudad. Concretamente, este resultado se verifica en los 3 indicadores básicos, referidos a paro, población sin estudios y viviendas sin baño o aseo.
- La vulnerabilidad sociodemográfica en el Distrito 1 está asociada con los fenómenos de sobreenviejamiento de la población residente en este Distrito, y así posee, con mucha diferencia, la proporción más alta de personas mayores de 75 años y de hogares unipersonales de personas mayores de 64.
- El paro, la escasa cualificación de las personas en edad de trabajar, la precariedad en el empleo y el amplio número de personas sin estudios son todos los factores de vulnerabilidad socioeconómica en los que el Distrito 1 junto con el Distrito 3 destacan muy negativamente.
- En materia de vivienda y residencia, el Distrito 1 vuelve a registrar claramente los peores indicadores de vulnerabilidad de la ciudad, puntualmente, de manera compartida con otro distrito.
- Salvo en lo relativo a comunicaciones, es también el Distrito Centro (1) el que ofrece mayores problemas ligados a la residencia que afectan directamente a las personas que lo habitan. En casos como contaminación acústica o ambiental de manera notoria respecto al resto de zonas de la ciudad.

Como cierre de este análisis, es posible concluir que el Distrito 1 de El Puerto se encuentra por encima del conjunto de la ciudad en la mayor parte de los indicadores de vulnerabilidad y lo sitúan como el Distrito más vulnerable desde el punto de vista urbano.

Posición relativa de factores de vulnerabilidad Distrito 1 vs. El Puerto de Santa María. 2001



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

NIVEL EDUCATIVO DE LA POBLACIÓN

El número de alumnos respecto a la población es notablemente mayor en El Puerto que en Andalucía y la Provincia.

El número de alumnos de Educación Especial, Ciclos Formativos de Grado Medio y Enseñanza Secundaria de Adultos en centros públicos en relación con la población del municipio es inferior que la media andaluza y la de la provincia.

La dotación de centros educativos públicos en El Puerto es menor que en la Provincia la Comunidad Autónoma, especialmente en centros de educación infantil y primaria.

El número de alumnos por habitante en centros concertados es muy superior a la media andaluza y provincial.

En los centros privados no-concertados donde se imparten esos estudios, el número de alumnos también es muy superior a los promedios por habitante provincial y autonómico.

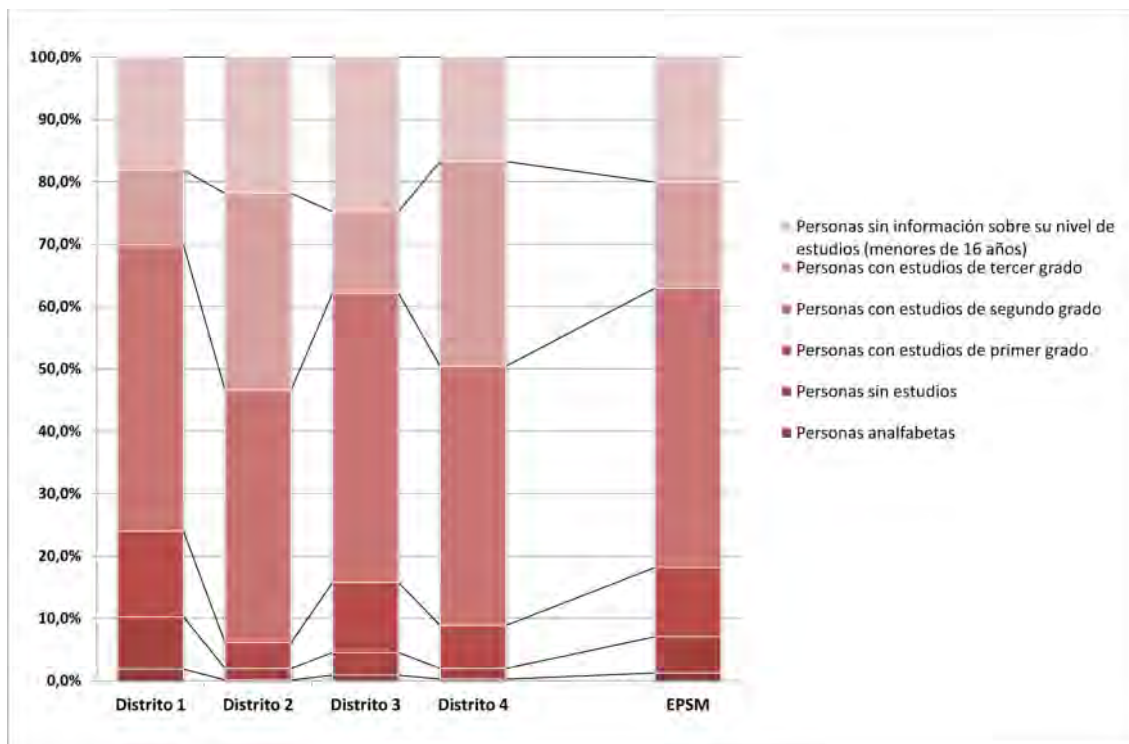
El nivel de estudios es bajo con una importante bolsa de personas analfabetas y sin estudios que se concentran en el distrito 1.

Población total por grado de nivel de estudios. Censo de población y vivienda 2011

	Distrito 1	Distrito 2	Distrito 3	Distrito 4	El Puerto
Personas analfabetas	780	15	145	15	955
Personas sin estudios	3.520	235	585	95	4.435
Personas con estudios de primer grado	5.770	525	1.815	385	8.495
Personas con estudios de segundo grado	19.300	5.160	7.495	2.320	34.275
Personas con estudios de tercer grado	5.035	4.030	2.110	1.830	13.005
Personas sin información sobre su nivel de estudios (menores de 16 años)	7.625	2.785	4.005	935	15.350
	42.030	12.750	16.155	5.580	76.515

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE. Censo de Población y Vivienda 2011.

Población. Nivel de estudios por distritos censales.2011



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE. Censo de Población y Vivienda 2011.

En relación con la población del territorio, El Puerto posee un 15,2% más de alumnos por habitante que Andalucía y un 11,9% más que la provincia de Cádiz.

PERSONAS Y HOGARES

Niveles de Renta

Las rentas netas declaradas por IRPF en El Puerto ascienden a 614,3 millones de euros, una renta media declarada de 18.783,48 euros. Entre ellas destacan las rentas netas del trabajo con 563,7 millones que representan el 91,8% del total. Los importes medios por habitante en El Puerto (6.897 euros) son un 18,9% superior al conjunto de Andalucía y los que corresponden a rendimientos del trabajo (6.330) un 20,8% mayor a los de la provincia.

IRPF. Renta neta declarada por tipo de rendimiento. 2012.

Tipo de rentas	Andalucía	Cádiz (prov.)	El Puerto
Rentas netas del trabajo	43.093.967.424	6.526.168.118	563.758.311
Rentas netas de estimación directa	2.063.268.850	247.993.273	22.743.031
Rentas netas de estimación objetiva	1.757.486.759	170.913.664	9.169.179
Otro tipo de rentas (netas)	2.103.075.510	243.138.190	18.624.565
Suma rentas netas	49.017.798.543	7.188.213.245	614.295.086

(Euros)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

SERVICIOS SOCIALES

Existe un equipo municipal de información para la mujer, en el que el Instituto Andaluz de la Mujer sufraga el 50% del coste laboral de dos tercios del personal. No existe un centro específico para atención al colectivo.

En el ámbito del Plan Concertado se mantienen en funcionamiento varios programas como el Servicio de ayuda a domicilio; la ludoteca; el programa de mayores o la cooperación social a través de organizaciones no gubernamentales. Igualmente, dentro del Plan Concertado, se incluye la realización de talleres de alfabetización informática o talleres de memoria.

Existe también un programa de ayudas económicas municipales de emergencia mediante el que se costea parcial o totalmente los suministros de agua y electricidad, alquiler de vivienda; también de soporte a alimentos perecederos.

El Ayuntamiento tiene en funcionamiento un Programa de voluntariado que permite enlazar la oferta de voluntariado con la demanda de organizaciones no gubernamentales, para dinamización de colectivos.

Análisis del contexto territorial

El Puerto de Santa María posee una extensión superficial de 159,34 km² y se encuentra a una altura media sobre el nivel del mar de 6 metros (52 metros en su núcleo de mayor altitud).

El municipio se ubica en la Costa Noroccidental de Cádiz, en el interior de la Bahía de Cádiz, y al Sur de la Sierra de San Cristóbal. Su término municipal limita con los de Puerto Real; Jerez de la Frontera; Sanlúcar de Barrameda; y Rota, y se encuentra a 22 kilómetros de la capital de la provincia.

La localidad pertenece a la Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz en la que también se encuentran Cádiz, Jerez de la Frontera, San Fernando, Chiclana de la Frontera, Puerto Real y Rota.



Sus dinámicas territoriales le referencian dentro de la provincia a Jerez de la Frontera y Cádiz y es un enclave importante dentro de las estrategias de desarrollo económico y de planificación de la Bahía de Cádiz. La ciudad cuenta con muy buenas comunicaciones dentro de su ámbito de contexto territorial más próximo como conectada con las principales capitales de Andalucía.

La población del municipio en el año 2014 según el padrón municipal es de 88.700 habitantes y se encuentra en ligero descenso. Posee una extensión superficial de 159,30 km² y una densidad poblacional de 556,81 habitantes por km². Esta presión demográfica es superior a la promedio provincial (166,77 habs./km²). Es la tercera más alta de los municipios de la mancomunidad, tras Cádiz capital (9.897,48 habs./km²) y San Fernando (3.137,95 habs./km²) y la quinta más alta de la provincia, tras Cádiz capital; La Línea de la Concepción; San Fernando; Algeciras y Chipiona.

Su fisonomía es mayoritariamente urbana con multitud de asentamientos humanos fuera de planificación que han reducido su faceta rural vinculada a la Agricultura, aún relativamente presente

La posición de El Puerto de Santa María en el centro de la Bahía de Cádiz le permite ejercer de nodo comercial y de servicios de los principales enclaves territoriales que le rodean y con los que está conectado por una red de carreteras en buen estado de comunicación y con facilidades para poder llegar a través de transporte público.

El Puerto está conectado además por ferrocarril con las principales ciudades andaluzas y de Extremadura. Se conecta, vía Sevilla, con la red de velocidad alta y alta velocidad presente en la geografía española. Y por enlace marítimo con los enclaves de Rota y Cádiz.

Por la idiosincrasia y costumbres de sus habitantes, cercanía marítima y similares patrones económicos en origen, El Puerto mantiene una vinculación muy estrecha con la Capital provincial Cádiz, que se manifiesta en muchos casos en personas que disponen de residencia en El Puerto y de trabajo en Cádiz, con independencia de su localidad natal.

Su posición en la desembocadura del Río Guadalete le genera interdependencias con el resto de los municipios ribereños, en cuanto a la calidad de las aguas del río que llegan a la desembocadura y por consiguiente a la ciudad. Ya que todos los vertidos, depurados o no, que se realizan aguas arriba tienen efecto directo en la ciudad, su segmento de Río y las playas próximas al estuario.

La Base Naval de Rota es un importante polo de actividad militar que se ubica, en una parte, en el término municipal de El Puerto. El uso de la base es compartido por la Defensa del Estado Español con los Estados Unidos de Norteamérica. La Base militar genera flujos y relaciones laborales y económicas con la población de El Puerto. Muchos empleados civiles de la Base son portuenses, y a su vez las actividades que tienen lugar en ella requieren de provisión de productos y servicios que se surten desde El Puerto.

La Industria aeronáutica y de base tecnológica implantada en el municipio genera flujos de trabajo, con las localidades vecinas limítrofes y relaciones logísticas con los destinatarios intermedios de la producción generada. Principalmente con Sevilla.

Las numerosas y extensas playas de arena blanca que posee El Puerto, junto con la magnífica climatología de la que goza el municipio, se encuentran en el origen del potente atractivo turístico que tiene la ciudad. Esta cualidad se manifiesta fundamentalmente en la llegada de veraneantes, a segundas residencias en

propiedad o alquiler, generando una importante actividad inmobiliaria y una amplia repercusión inducida en el sector servicios. Los flujos de turistas de veraneo proceden de localidades sin costa que tienen población con niveles de renta medio-altos, como Jerez de la Frontera o Sevilla.

En resumen se puede afirmar que El Puerto de Santa María que las relaciones y vinculaciones territoriales que posee con otras poblaciones le generan mayores ventajas que inconvenientes y por tanto se consideran positivas y dignas de fortalecerse y ampliarse.

Análisis del marco competencial

De acuerdo con lo que establecen los artículos 7.2, 7.3, 7.4, 25, 26, 27, 36 y 37 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, modificada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, así como las regulaciones establecidas en el artículo 9 de la Ley 5/10, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía en referencia a la Administración Local de El Puerto de Santa, el Ayuntamiento tiene margen de maniobra para operar de manera directa sobre los ámbitos medioambiental, urbano y de eficiencia energética.

Esta capacidad de obrar se complementa con las estructuras de coordinación propias con la Diputación Provincial, la Junta de Andalucía y la Administración General del Estado, especialmente para la intervención sobre bienes, espacios o equipamientos de titularidad pública ajenos al Ayuntamiento o sujetos a una normativa de protección o regulación específicas. Asimismo, cubre aquellos ámbitos en los que su asunción de competencias se deba someter a una coordinación explícita o efectiva con otras Administraciones en el marco de la EDUSI, como por ejemplo las vinculadas al OT9.

Análisis de los instrumentos de planificación existentes

El Puerto de Santa María dispone desde este año 2015, de un **Plan Director de la estrategia de Ciudad 2015-2025**. Este documento, de naturaleza estratégica, es el fruto de la reflexión de la ciudadanía, que ha analizado en profundidad la situación actual de la ciudad y la necesidad de reordenar la Estrategia de la misma, definiendo y configurando un modelo, entre todos, que mantenga las señas de identidad propias de El Puerto. Este documento ha servido, en gran medida, para diseñar la EDUSI (véase apartado VIII de la Memoria, correspondiente a la "Participación Ciudadana y de los agentes sociales").

Otros instrumentos de planificación que han tenido desarrollo en el municipio de El Puerto de Santa María son los que están vinculados a la planificación urbana, por un lado, y a la gestión ambiental, por otro. Los que se han desplegado de manera más completa y sirven, además, de referencia para la construcción de la EDUSI son:

1. El Plan **General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María** (PGOU);
2. El **Plan Especial de Protección y Reforma Interior para el Conjunto Histórico y Entorno de la Ciudad de El Puerto de Santa María** (PEPRICHyE)
3. **Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21** (vinculado también a la Carta de Aalborg y su implementación en la localidad)

La naturaleza de estos documentos permite tomar como referencia sus valores, hitos y parámetros para la planificación de la EDUSI.

Tanto el PGOU y PEPRICHyE como el Programa Ciudad 21 comparten un nivel de trascendencia fundamental en la planificación de la EDUSI, al incidir sobre ámbitos críticos en su planteamiento: la estructura y entramado urbano, con especial atención a la conexión entre núcleos principales, y los ámbitos de sostenibilidad y compromiso medioambiental. Obviamente, su estructura y planteamientos responden a sus lógicas y coherencias internas, pero tanto la información que recaban como las directrices que establecen son un marco referencial de suma importancia para la EDUSI.

Al igual que ocurre con el Plan Director, los procesos participativos y el desarrollo de contenidos generados por ambos instrumentos han servido como base para las líneas estratégicas globales del municipio.

En el caso del PGOU y del PEPRICHyE se establecen unas directrices y normas de uso y desarrollo urbanístico que encuadran tanto la tipología de actuaciones como las intervenciones que pueden reforzar o favorecer dinámicas de regeneración y rehabilitación en la ciudad y en el núcleo histórico concretamente y, además, facilitar la interconexión entre los núcleos poblacionales. Por su parte, El Programa Ciudad 21 es impulsado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en colaboración con la Federación Andaluza de Municipios y Provincias. Su objetivo es mejorar sustancialmente la calidad del medio ambiente urbano de las ciudades trabajando en base a 9 indicadores de Sostenibilidad Ambiental Urbana.

El Programa Ciudad 21 no sólo enmarca la esfera de la sostenibilidad en cuanto a contenidos, sino que dispone de estructuras continuas de participación que sirven como embrión y “punto de partida” para el desarrollo de instrumentos propios en la EDUSI.

El trabajo sobre los documentos evidencia, por otra parte, que sigue existiendo un hueco no cubierto entre instrumentos operativos o de apoyo en la gestión urbana del municipio y planteamientos estratégicos a medio y largo plazo. La metodología de la EDUSI ayuda a cubrir partes de dicha vinculación, pero un trabajo a futuro pasaría por aproximar todavía más los instrumentos de gestión y su despliegue a los principios y objetivos más estratégicos que un municipio puede requerir.

Una situación parecida se reproduce en otros instrumentos de planificación utilizados por el Ayuntamiento en diferentes ámbitos sociales, económicos y ambientales para el municipio como son:

1. El **Plan de movilidad sostenible y accesibilidad de El Puerto de Santa María**
2. El **Pacto de los Alcaldes para la mejora de la eficiencia energética y fomento de energías renovables.**
3. El **Plan de Acción Comercial (2014-2018)** y el **Proyecto de “Urbanismo comercial”**
4. **Plan Local de Apoyo a Emprendedores y al Empleo 2013-2015.**
5. **El Puerto de Santa María en la Plataforma Logística Sur de Europa.**
6. **El Plan de dinamización de Barrio Alto.**

Análisis de riesgos

Los riesgos fundamentales asociados a los planteamientos de la EDUSI y, por extensión, a la posibilidad de enfrentarse con éxito a los retos de El Puerto de Santa María giran en torno a tres esferas básicas: la actuación de otras AAPP; las capacidades de intervención efectiva; los recursos disponibles para su desarrollo. De manera más concreta.

Riesgos Competenciales

El marco jurídico de actuación de las EELL se ha visto redefinido por la Ley 27/2013 de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local. Esta ha situado, en su artículo 7, que limita potencialmente el alcance de las actividades que pueden desarrollar.

Un enfoque integral como el que plantea la EDUSI exige la intervención en ámbitos cuyas competencias están en la esfera de la Comunidad Autónoma, especialmente en el OT 9 y en partes de los OT 4 y 6. Esto implica que hasta que no exista una clarificación y coordinación explícita en el desempeño de determinadas funciones, las intervenciones previstas en la esfera de lo social pueden encontrarse con dificultades surgidas de choques competenciales o, en última instancia, de las limitaciones que la estabilidad presupuestaria generen.

Asimismo, las intervenciones en áreas intermunicipales o espacios periurbanos exigirán de una coordinación con las entidades y administraciones que puedan tener competencias o dominios exclusivos al objeto de no interrumpir las actuaciones. Las intervenciones en el Río Guadalete van a requerir procesos de planificación y acuerdo con la Entidad Portuaria. Las actuaciones sobre la zona navegable del Río Guadalete se encuentran en el ámbito competencial de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

No obstante, no se esperan dificultades manifiestas en este terreno, en la medida en que las líneas previstas están enmarcadas en las actuaciones y propuestas lanzadas desde las distintas AAPP involucradas y existen diversas dinámicas y precedentes de cooperación interinstitucional muy satisfactorios.

Riesgos Administrativos

Las líneas de actuación prevén intervenciones sobre espacios, equipamientos o áreas en las que se debe aplicar algún tipo de procedimiento administrativo especialmente complejo o dilatado en el tiempo. Esto pondera las potenciales dificultades derivadas de una tramitación compleja o de retrasos en el desarrollo de las operaciones. También se extiende a la esfera del impacto ambiental o la intervención sobre espacios protegidos, elementos que también pueden afectar a las actuaciones.

Es cierto que en determinadas circunstancias pueden plantearse dificultades concretas a la hora de llevar a cabo una determinada actuación (licencias, permisos, etc.) pero la correspondiente lealtad institucional entre las distintas Administraciones Públicas permite augurar una prudente solución a este tipo de actuaciones.

No obstante, como procedimiento estándar en el proceso de selección de las operaciones se llevará a cabo un análisis previo de procedimientos administrativos asociados, al objeto de minimizar este riesgo o, en su caso, solventar las dificultades antes de iniciar la ejecución de las actuaciones.

Riesgos Financieros

La solvencia del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María permite afrontar sin dificultades las aportaciones de cofinanciación a la EDUSI en la parte no desembolsada por el FEDER, así como los desembolsos de tesorería previos para el pago efectivo del gasto subvencionable. Asimismo, la estructura de la senda financiera de la EDUSI genera márgenes de absorción suficientes para los recursos propios de la entidad, tanto en términos presupuestarios como de tesorería.

No obstante, es cierto que pueden producirse decalages o retrasos en los reembolsos de determinados gastos subvencionables por razones ajenas a la EDUSI o la entidad (controles sobre certificaciones de la Autoridad de Gestión, etc.) y esas circunstancias deben tenerse en cuenta en la programación.

Riesgos Operativos

Las intervenciones previstas, en términos generales, no presentan grandes dificultades técnicas específicas, ya que están dentro de la esfera de las capacidades propias del Ayuntamiento o, en su caso, parten de un estado del arte y disponibilidad manifiesta en el mercado.

No obstante, sí que pueden destacarse tres ámbitos concretos en los que pueden surgir dificultades de tipo operativo:

- Las intervenciones sobre espacios públicos y viales, en los que pueden aparecer contratiempos debido a circunstancias externas o complicaciones no previstas en la planificación y proyección previas. Cabe destacar que la dimensión y características probables de las mismas hacen poco previsible este tipo de dificultades, ya que son actuaciones acotadas y que pueden beneficiarse de la experiencia acumulada en el territorio en operaciones semejantes.
- La adopción de soluciones alternativas para la consecución de una mayor eficiencia energética en climatización, iluminación, etc. Algunas soluciones pueden enfrentarse a circunstancias complejas derivadas de la naturaleza o estado de equipamientos, espacios, etc. No obstante, todas las intervenciones deben estar precedidas de los pertinentes estudios y auditorías, capaces de minimizar este riesgo.
- El desarrollo de intervenciones específicas en áreas muy concretas del municipio, que puedan generar externalidades no previstas sobre otras zonas del mismo. Aunque el riesgo siempre existe, el enfoque integral de la actuación y la estrecha coordinación de las distintas dependencias municipales debe minimizar su presencia en la EDUSI.

IV. Diagnóstico de la situación del Área Urbana

Indicadores de sostenibilidad municipal

La *Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL)* es el marco estratégico que recoge principios, objetivos, directrices y medidas cuya aplicación efectiva permite a los municipios españoles avanzar en la dirección de una mayor sostenibilidad local. En el momento de su formulación, en 2008, La EESUL estableció la necesidad de definir las herramientas necesarias para la evaluación y seguimiento de los objetivos de sostenibilidad definidos.

El desarrollo de esta herramienta ha resultado finalmente en un **Sistema Municipal de Indicadores de Sostenibilidad Urbana y Local**, un panel de 42 indicadores con desglose en subindicadores que permite medir el grado de acomodación de la situación actual de cada municipio respecto a un modelo determinado (al establecer valores de referencia) y comparar entre sí (al determinar una metodología y fuentes de información homogéneas) el nivel de sostenibilidad de los municipios españoles. Este sistema se ha utilizado en el presente documento para evaluar la sostenibilidad del municipio de El Puerto de Santa María y compararla con su entorno.

En la tabla que se ofrece a continuación se recoge un total de 97 de los indicadores y subindicadores que el citado Sistema prevé, aquéllos para cuyo cálculo ha sido posible recopilar la información necesaria. De la información que arrojan dichos indicadores es posible extraer las siguientes **conclusiones generales**:

- El Puerto de Santa María no cumple con la mayoría de los criterios de sostenibilidad en los **indicadores del ámbito urbanístico y de ocupación de los usos del suelo**. Las superficies antropizadas son muy elevadas en comparación con los índices provincial y autonómico,
- En cuanto a **densidad de población y compacidad urbana** los indicadores se encuentran en niveles aceptables, aunque destaca, como cabía esperar, el alto índice de población flotante.
- Respecto a la **complejidad urbana**, el municipio se encuentra en niveles aceptables y similares a los de la Comunidad Autónoma y la Provincia.
- En el municipio hay margen para la mejora en el ámbito de la **movilidad sostenible**, especialmente en cuanto al uso de medios alternativos al automóvil.
- Con especial incidencia en el Distrito 1, el municipio no cumple criterios de sostenibilidad en lo referente a **dotación de carril bici**, en el que se encuentra a mucha distancia de los estándares.
- El Puerto no cumple, en general, con los **criterios de sostenibilidad de metabolismo urbano**. El volumen de agua en la red de abastecimiento por habitante supera los niveles máximos para considerarse sostenible. Las pérdidas en la red de distribución son elevadas, en torno al 21,5%. No existen tratamientos terciarios para reutilización de aguas residuales. Y hay un 10% de la población no conectada al sistema de depuración. El consumo final de energía eléctrica es un 60% superior al máximo para considerarse sostenible. La generación de residuos sólidos urbanos es un 12% superior

a la considerada como sostenible. El total de emisiones de CO₂ equivalentes por habitante es muy elevado y duplica el límite máximo para considerarse sostenible

- En materia de **cohesión social**, no se cumple con algunos de los criterios. El índice de envejecimiento es especialmente alto en el Distrito Centro. El Índice de segregación de población con estudios de tercer grado por distritos censales está próximo al límite del 30% especialmente motivado por la cantidad de personas con bajos niveles de estudio en el Distrito 1, por lo que evidencia un problema de proyección para la población con escasas capacidades que compromete la sostenibilidad del modelo.
- No se cumple el **criterio de sostenibilidad en materia de desempleo**, en la que los niveles de paro son muy altos. Además, hay casi 4 puntos porcentuales de diferencia entre paro femenino y masculino, con lo que la convergencia es aún elevada.

Indicador	El Puerto de Santa María	Provincia Cádiz	Andalucía	Año	Unidad
Ámbito 01. OCUPACIÓN DEL SUELO					
01. Ocupación de los usos del suelo					
<i>01.1 Superficies construidas y alteradas / superficie total municipal</i>	21,55	5,33	3,01	2007	%
<i>01.1 Superficies agrícolas / superficie total municipal</i>	53,93	43,28	44,14	2007	%
<i>01.1 Superficies forestales y naturales / superficie total municipal</i>	8,79	46,62	49,84	2007	%
<i>01.1 Zonas húmedas y superficies de agua / superficie total municipal</i>	15,73	4,77	3,01	2007	%
<i>01.2 Superficies construidas y alteradas / Población de derecho</i>	401,62	328,45	326,67	2013	m ² /hab.
<i>01.3 Superficies construidas y alteradas / superficie del territorio</i>	21,45	5,33	3,01	2007	%
02. Densidad de población					
<i>02.1 Población de derecho / superficie suelo urbano municipal</i>	43,44	42,27	42,93	2014	hab./ha
<i>02.2 Número de viviendas / Superficie suelo urbano municipal</i>	21,56	19,66	21,43	2013	viviendas/ha
<i>02.3 Población total / Superficie suelo urbano municipal</i>	68,04	N.D.	N.D.	2014	hab./ha
<i>02.4 Población flotante / Superficie suelo urbano municipal</i>	24,61	N.D.	N.D.	2014	hab./ha
03. Compacidad urbana					
<i>03.2 Índice de dispersión (Demangeon)</i>	36,21	N.D.	N.D.	2014	índice
04. Zonas verdes por habitante					
<i>04.1 Superficie verde / Población de derecho</i>	12,11	N.D.	N.D.	2013	m ² /hab.
<i>04.2 Zonas verdes / Suelo urbano mpal (excluidos parque)</i>	5,25	N.D.	N.D.	2013	%
<i>04.2 Zonas verdes / Suelo urbano mpal (incluidos parques)</i>	11,99	N.D.	N.D.	2013	%
Ámbito 02. Complejidad urbana					

05. Complejidad urbana					
05.1 Índice de Shannon-Wiener	4,6164	N.D.	N.D.		índice
05.2 Total de actividades / Población de derecho	28,02	24,96	27,88	2014	actividades/1.000 hab.
06. Equilibrio entre actividad y residencia					
06.1 Unidades no residenciales / Población de derecho	0,194	0,208	0,274	2013	uds./hab.
06.2 Unidades residenciales / Población de derecho	0,496	0,465	0,499	2013	uds./hab.
Ámbito 03. MOVILIDAD SOSTENIBLE					
07. Distribución modal del transporte urbano					
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = coche o furgoneta	59,35	57,38	N.D.	2011	%
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = autobús, autocar, minibus	8,68	8,98	N.D.	2011	%
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = moto	5,55	5,12	N.D.	2011	%
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = andando	18,85	21,85	N.D.	2011	%
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = tren	2,35	2,07	N.D.	2011	%
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = bicicleta	2,94	2,62	N.D.	2011	%
07.1 Modo de transporte empleado para ir al trabajo = otros medios	2,29	1,99	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : menos de 10 minutos	28,04	25,26	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 10 y 19 minutos	37,67	37,05	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 20 y 29 minutos	18,42	22,01	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 30 y 44 minutos	9,36	9,81	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 45 minutos y 1 hora	3,36	2,83	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 1 hora y hora y media	2,32	2,43	N.D.	2011	%
07.2 Tiempo empleado para ir al trabajo : más de hora y media	0,83	0,61	N.D.	2011	%
09. Espacio viario para bicicletas					
09.3 Longitud carril bici / Población de derecho	0,29	N.D.	N.D.	2014	m/hab.
Ámbito 04. METABOLISMO URBANO					
11. Consumo de agua urbano					
11.1 Volumen de Agua en la red de distribución / Volumen de agua facturada	78,5	N.D.	N.D.	2014	%
11.2 Agua de la red de Abastecimiento x 1.000 / Población total / 365	0,232	N.D.	N.D.	2013	m3/hab./día
11.3 Consumo total de agua facturado	5.926.792	N.D.	N.D.	2013	m3/año

12. Depuración de las aguas residuales urbanas						
12.1	<i>Población conectada a sistema / Población total</i>	90,00	N.D.	N.D.	2014	%
12.2	<i>Volumen de agua residual tratada / Población total</i>	0,292	N.D.	N.D.	2013	m3/hab./día
13. Reutilización de las aguas residuales depuradas						
13.1	<i>Volumen de agua residual reutilizada / Población total</i>	0,00	N.D.	N.D.	2013	m3/hab./año
13.2	<i>Volumen de agua residual reutilizada / Volumen de agua residual tratada</i>	0,00	N.D.	N.D.	2013	%
14. Consumo final de energía						
14.1	<i>Consumo final de energía procedente de combustibles fósiles / Población total</i>	11.525,00	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.1	<i>Consumo final de energía procedente de Electricidad / Población total</i>	4.550,44	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.1	<i>Consumo final de energía procedente de Energías Renovables / Población total</i>	129,87	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.1	<i>Consumo final de energía procedente de Calefacción refrigeración / Población total</i>	0,00	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.1	<i>Consumo final de energía Total / Población total</i>	16.205,31	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.2	<i>Consumo final de energía en edificios, equipamiento/instalaciones e industria / Población total</i>	6.656,77	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.2	<i>Consumo final de energía en transporte público, privado y comercial / Población total</i>	9.548,54	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.2	<i>Total Consumo final de la energía / Población total</i>	16.205,31	N.D.	N.D.	2007	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica en sector Agricultura</i>	42,70	66,82	156,45	2013	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica en sector Industria</i>	510,61	1.667,25	919,98	2013	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica en sector Comercio-Servicios</i>	1.049,36	685,69	804,51	2013	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica en sector residencial</i>	1.513,57	1.165,46	1.506,20	2013	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica en sector Administración-servicios públicos</i>	459,53	396,24	435,03	2013	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica en resto de sectores</i>	5,73	25,96	34,34	2013	KWh/hab./año
14.3	<i>Consumo final de energía eléctrica Total</i>	3.581,50	4.007,43	3.856,52	2013	KWh/hab./año
16. Generación de residuos sólidos urbanos						
16.1	<i>Residuos sólidos generados al año / Población de derecho</i>	571,00	N.D.	N.D.	2012	kg/hab./año
18. Emisiones de CO2 equivalentes						
18.1	<i>Emisiones de CO2 ó equivalentes de CO2 con origen en consumo de energía eléctrica / Población total</i>	2,05	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año
18.1	<i>Emisiones de CO2 ó equivalentes de CO2 con origen en tratamiento y eliminación de residuos / Población total</i>	0,17	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año

18.1 Emisiones de CO ₂ ó equivalentes de CO ₂ con origen en tratamiento de aguas / Población total	0,30	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año
18.1 Emisiones de CO ₂ ó equivalentes de CO ₂ con origen en tráfico rodado / Población total	1,72	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año
18.1 Emisiones de CO ₂ ó equivalentes de CO ₂ con origen en Ganadería / Población total	0,04	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año
18.1 Emisiones de CO ₂ ó equivalentes de CO ₂ con origen en Agricultura / Población total	0,38	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año
18.1 Total Emisiones de CO ₂ ó equivalentes de CO ₂ / Población total	4,66	N.D.	N.D.	2007	t de CO ₂ equivalentes/h ab./año

19. Calidad del aire

19.1 Número de días con mala o muy calidad de aire por contaminante NO _x	0	N.D.	N.D.	2014	días/año
19.1 Número de días con mala o muy calidad de aire por contaminante O ₃	17	N.D.	N.D.	2014	días/año
19.1 Número de días con mala o muy calidad de aire por contaminante PM ₁₀	12	N.D.	N.D.	2014	días/año

Ámbito 05. COHESIÓN SOCIAL

21. Envejecimiento de la población

21.1 Población mayor de 64 años / Población menor de 16 años	72,20	83,10	91,5	2014	%
21.2 Índice de segregación de personas mayores (65 y más años) por distritos censales	17,28	N.D.	N.D.	2014	%

22. Población de nacionalidad extranjera

22.1 Población de nacionalidad extranjera / Población total	4,06	3,46	7,87	2014	%
22.2 Mujeres de nacionalidad extranjera / Población total de mujeres	4,27	3,42	7,59	2014	%
22.3 Hombres de nacionalidad extranjera / Población total de hombres	3,86	3,50	8,16	2014	%
22.4 Población extranjera procedente de Europa / Población extranjera total	43,00	45,60	53,60	2014	%
22.4 Población extranjera procedente de África / Población extranjera total	10,10	25,30	24,90	2014	%
22.4 Población extranjera procedente de América / Población extranjera total	42,20	22,90	16,50	2014	%
22.4 Población extranjera procedente de Asia / Población extranjera total	4,50	6,10	4,90	2014	%
22.4 Población extranjera procedente de Oceanía y apátridas / Población extranjera total	0,20	0,10	0,10	2014	%
22.5 Índice de segregación de población extranjera por distritos censales	11,76	33,79	N.D.	2014	%
22.6 Población extranjera procedente de UE(28)+Noruega / Población extranjera total	37,61	42,78	N.D.	2014	%
22.7 Población extranjera no procedente de UE(28)+Noruega / Población extranjera total	62,39	57,22	N.D.	2014	%

23. Titulados superiores						
23.1 Población con estudios de tercer grado / Población total	16,53	12,38	13,65	2011	%	
23.2 Índice de segregación de población con estudios de tercer grado por distritos censales	24,95	N.D.	N.D.	2011	%	
24. Población activa						
24.1 Personas paradas registradas / Población de 16 a 64 años	20,53	22,97	18,55	2014	%	
24.2 Mujeres paradas registradas / Población de mujeres de 16 a 64 años	22,36	24,72	19,60	2014	%	
24.3 Hombres parados registrados / Población de hombres de 16 a 64 años	18,68	21,24	17,52	2014	%	
24.4 Población menor de 16 años y mayor de 64 / Población entre 16 y 64 años	44,60	48,30	49,90	2014	%	
24.5 Índice de segregación de la población dependiente por distritos censales	4,42	N.D.	N.D.	2014	%	
25. Autocontención laboral						
25.2 Personas afiliadas activas a la Seguridad Social / Población Total	24,07	25,93	31,51	2014	%	
26. Proximidad a servicios urbanos básicos						
26.2 Acceso a ADSL	Sí	N.D.	N.D.			
26.3 Número de líneas de telefonía y ADSL / Población total	26,28	N.D.	N.D.	2013	%	
28. Tasa de asociacionismo						
28.1. Número de asociaciones registradas en el municipio / Población total	4,11	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
28.1. Número de asociaciones vecinales registradas en el municipio / Población total	1,10	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
28.1. Número de asociaciones sociales registradas en el municipio / Población total	0,48	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
28.1. Número de asociaciones culturales registradas en el municipio / Población total	0,44	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
28.1. Número de asociaciones peñas registradas en el municipio / Población total	0,36	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
28.1. Número de asociaciones juveniles registradas en el municipio / Población total	0,23	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
28.1. Número de asociaciones de mujeres registradas en el municipio / Población total	0,23	N.D.	N.D.	2014	número / 1.000 hab.	
Ámbito 06. AUMENTO DE LA BIODIVERSIDAD						
29. Superficie de paisaje recuperado						
29.1 Superficie de vertederos sellados	69,6	N.D.	N.D.	2015	ha	



Análisis DAFO

A partir de la información contenida en el análisis integrado que se ha realizado, se han extraído las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO) que el Área Urbana presenta en los ámbitos territorial, demográfico y social, económico, medioambiental y energético y de gobernanza. Son el diagnóstico de base sobre el que definir las prioridades y objetivos que deben orientar la EDUSI de El Puerto de Santa María

Para una mejor comprensión, este DAFO se ha circunscrito a cada uno de los ámbitos objeto del análisis. Hay algunos elementos que se reflejan en varios ámbitos por su incidencia transversal o impacto múltiple.

Análisis físico o territorial

MATRIZ DAFO	
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> - Localización estratégica dentro de la Bahía de Cádiz y dentro del Eje Logístico Atlántico-Europeo. - Un enclave con excelente accesibilidad y conexión viaria. - El Puerto está conectado por ferrocarril con las principales ciudades andaluzas, extremeñas y con la red AVE. - El municipio cuenta con dos estaciones de viajeros y una terminal de contenedores. - En una isócrona de menos de 90 minutos, la ciudad está conectada con tres aeropuertos: Jerez, Sevilla y Gibraltar. - Su apuesta es la movilidad sostenible. - El Centro Histórico dispone ya de un buen número de calles peatonalizadas, con plataforma uniforme. - El municipio de la Bahía de Cádiz con mayor dotación de carriles y red de vías ciclistas. - Dispone de una plataforma logística con gran impacto económico. Cuenta con una amplia oferta inmobiliaria y de suelo económico y productivo. - La instalación de la Base Militar es generadora de un importante volumen de actividad económica directa e indirecta. 	<ul style="list-style-type: none"> - Previsiones de actuaciones que mejoran la conexión, ordenación de los flujos de tráfico y los polos económicos existentes y potenciación de nuevos desarrollos. - Previsiones de nuevos desarrollos económicos vinculados a la Plataforma Logística. - La ordenación del territorio prevista apuesta por un modelo de conectividad sostenible: en la actualidad hay tres intercambiadores y está previsto sumar cuatro adicionales. - Mejora de la permeabilidad de los márgenes del río (nuevos accesos a la margen izquierda). - Vinculación del municipio con una imagen de alta calidad de vida. - Próxima aprobación de un Plan Especial de Protección y Reforma del Centro Histórico y Entorno. - El PGOU prevé distintos espacios libres en el conjunto de la ciudad y dos de ellos están dentro de la zona de actuación: Parque Calderón y el de la Victoria. - Centro Histórico con posibilidades de romper las imágenes de espacios vacíos que se ameritan en otras ciudades. La alta concentración de equipamientos lúdicos y culturales permite proyectar agendas que marquen un Centro Histórico lleno de tradición y de vida.

<ul style="list-style-type: none"> - Cuenta con una buena red de servicios públicos y un buen nivel de cobertura. - El Puerto tiene el mayor número de líneas ADSL y de transmisión de datos de la provincia. - Importante dotación de servicios <i>on line</i>. - Buena relación de equipamientos y servicios de ocio, lúdico y culturales. - El Centro Histórico forma una unidad compacta desde un punto de vista territorial junto a sus zonas adyacentes. El Centro Histórico está declarado Bien de Interés Cultural. - La flota de autobuses es moderna. 	<ul style="list-style-type: none"> - Está proyectada la conexión del antiguo trazado del ferrocarril de El Puerto a Rota y convertirlo en un sendero sostenible. - Conexión de la ciudad con el río: actuaciones previstas en los dos márgenes de los río. - Dotación de una importante bolsa de suelo público para la promoción de vivienda de carácter social. - Está planificada la ampliación de la red de gas natural. - Dotación de nuevos servicios <i>on line</i> y la extensión del proyecto El Puerto Ciudad Digital asociado a su desarrollo como <i>Smart City</i>.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> - Alta presión demográfica con escasa presencia de espacios libres. - La concentración poblacional de la zona centro que contrasta con la existencia de 7 zonas diseminadas. - Alta densidad edificatoria en el Centro, con problemas de hacinamiento, baja calidad de las edificaciones y problemas de acceso. - Barrios altamente vulnerables como es Barrio Alto y Jose Antonio. - El viario es muy denso con calles muy estrechas, no siempre bien conservadas y que dificultan la convivencia ciudadano-coche. - La intermodalidad bicicleta-transporte público-pie- no se acompaña de aparcamientos para bicicletas y guardabicicletas. - El trazado para la movilidad peatonal es residual. - Escasa plazas de aparcamiento en viario. - El número de vehículos privados por habitante es alto. - Si bien hay una buena dotación de infraestructuras deportivas en el municipio, su nivel de conservación es desigual o en algunos casos bajo. - Teniendo una alta concentración de servicios públicos no están equilibrados desde un punto de vista territorial/ núcleos de población a los que presta servicio. - El nivel de usos de las Tecnologías y servicios <i>on line</i> es muy bajo. - No hay estación de autobuses. 	<ul style="list-style-type: none"> - Desplazamiento de la demanda residencial hacia otras localizaciones. La compraventa de vivienda nueva de construcción es menor que la provincia y Andalucía. - Retraso en el desarrollo del PGOU vigente. - En cuanto no está aprobado el Plan Especial de Protección Plan Especial de Protección y Reforma del Centro Histórico y Entorno, las actuaciones se nutren de aprobaciones específicas que pueden no siempre responder al global de la lógica de intervención en el territorio. - Alta presión sobre el medio natural como consecuencia del proceso de antropización del territorio. - Importante volumen de locales inactivos y antiguas bodegas no operativas con gran ocupación de espacio y en degradación.

Análisis demográfico y social

MATRIZ DAFO	
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento vegetativo diez puntos por encima de la provincia y Andalucía. - Crecimiento sostenido durante los últimos 15 años. - Población poco envejecida y con índices de juventud elevados. - La tasa de reemplazo en la zona de actuación es positiva. - La cifra de población sin estudios en menor que en la provincia y Andalucía. - El número de centros privados por habitante es mayor en El Puerto que en sus ámbitos territoriales superiores. La ciudad cuenta con una quinta parte de todos los centros no concertados de la Provincia. - Concienciación del Gobierno Municipal para atender las necesidades básicas de los colectivos más desfavorecidos. - Experiencia municipal en la gestión de planes de empleo y programas de ayuda a personas en situación de vulnerabilidad. - Importantes recursos sanitarios. La dotación de camas es superior a la media. 	<ul style="list-style-type: none"> - Si bien no hay un centro universitario dentro del municipio, está dentro del área de influencia de tres polos: Universidad de Cádiz, Jerez de la Frontera y el Campus de Puerto Real. - Las tasas de paro siguen siendo altas pero han disminuido en el último año y hay una tendencia a que persista esta tendencia positiva.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> - Población envejecida dentro del Distrito 1, con las mayores tasas de dependencia. - Bajo nivel educativo en el Distrito 1. - La proporción de mujeres entre las personas analfabetas y sin estudios es muy elevada. - Alta tasa de desempleo, siendo los mayores de 45 años especialmente demandantes de empleo. - La ratio alumnos/centros es superior a la provincia. - Baja dotación de centros educativos públicos, con parámetros muy inferiores a los niveles de la provincia y la Comunidad Autónoma. - El número de centros públicos de educación de adultos por habitante es menor en el municipio que la provincia y Andalucía. 	<ul style="list-style-type: none"> - Las proyecciones de población estimadas para el futuro presentan una tendencia al descenso poblacional, envejecimiento y un acrecentamiento de la brecha de número de mujeres y hombres. - El Distrito 1 está perdiendo población y puede generar situaciones de centros vacíos si no se aprovechan las fortalezas/ oportunidades señaladas con anterioridad. - Consolidación de procesos de segregación de personas en riesgo de exclusión en barrios desfavorecidos y desigualdad económica. - Nuevos demandantes de servicios sociosanitarios: a la previsión de crecimiento de la población se suma la existencia de una población flotante muy numerosa y demandante de servicios. - Si bien la población extranjera tiene poco peso en el conjunto poblacional del municipio, hay una bolsa importante de personas inmigrantes en situación de precariedad laboral y económica.

<ul style="list-style-type: none"> - Presencia de zonas de alta vulnerabilidad con población en riesgo de exclusión social en barrios altamente poblados. - Alto número de niños y jóvenes con problemas de exclusión social que proceden de unidades con problemas económicos o personales derivados de la desestructuración familiar. - Alta demanda de viviendas de carácter social e insuficiencia de la bolsa existente. - La dotación de centros de atención primaria es menor que en la provincia y en general del conjunto de municipios de Andalucía. - La dotación de centros de atención especializada es menor en el municipio (1,1 por cada 100.000 habitantes) que en la provincia y la comunidad (2,5 y 1,6 respectivamente). 	<ul style="list-style-type: none"> - La falta de formación de los recursos humanos es un freno para el desarrollo económico de El Puerto. - A la persistencia de las altas tasas de paro se le suma la especial incidencia en el colectivo femenino y con una tendencia al alza. - Consolidación de una importante brecha social marcada por los niveles de renta.
---	---

Análisis económico

MATRIZ DAFO	
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> - Posee una actividad económica diversa y es sede de empresas muy competitivas en sus sectores. - Cuenta con una consolidada y estable colaboración público-privada que permite una gestión de trámites administrativos de calidad. - Importante actividad económica vinculada al Muelle Comercial y parques empresariales. - Gran capacidad de creación de actividad económica y empleo: la evolución de las cuentas de cotización en el periodo 2010-2014 es buena con incrementos superiores al 15%. - Experiencia de gestión municipal en la puesta en marcha de programas de apoyo a los diferentes sectores económicos y emprendizaje a través de los distintos servicios básicos y especializados y centros de empresa - Buen nivel de equipamiento para promover la creación y consolidación de nuevas empresas (Viveros de empresas). - Infraestructuras económicas altamente especializadas, como el Parque Tecnobahía y centros de innovación, formación e investigación. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cuenta con una amplia y competitiva dotación y oferta inmobiliaria y de suelo económico y productivo Plataforma Logística Sur de Europa. - El principal sistema general de la ciudad es el Muelle Comercial, que ocupa toda la ribera Este del río Guadalete y supone uno de los principales recursos económicos de la ciudad. - La calidad de vida en el municipio es excelente, factor que atrae a nuevos talentos. - Tiene capacidad, atractivos e infraestructuras potenciales para albergar ferias, exposiciones, congresos y actividades relacionadas con la difusión, el conocimiento y el intercambio mercantil en cualquier sector económico. - Dispone de importantes atractivos turísticos para crear una oferta singular y específica para segmentos turísticos emergentes. - Atracción de nueva actividad empresarial gracias al desarrollo de proyectos vinculados a la gastronomía o comercio especializado, por ejemplo. - Se han puesto en marcha iniciativas de promoción, dinamización comercial importante y medidas destinadas a intentar captar nuevas actividades para

<ul style="list-style-type: none"> - Titularidad municipal de importantes bolsas de suelo para actividades económicas. - La inversión en creación de nuevas industrias en relación con la población municipal en El Puerto es superior a la de sus ámbitos de territoriales superiores. - A la actividad industrial, se le suman importantes sectores económicos como es la actividad comercial y turística, presentando esta última una evolución positiva en los últimos años. - Posee instalaciones náutico-deportivas de primer nivel que configuran la ciudad como la principal Estación Náutica Bahía de Cádiz reconocida a nivel mundial. - En El Puerto hay capacidad de trabajo. La tendencia en la evolución de la fuerza de trabajo aún es positiva. el tamaño de la población en edad de incorporarse al mercado de trabajo es ligeramente superior a la retirada del mismo. - La renta media neta declarada por habitante en El Puerto es muy superior a la provincial y a la autonómica. 	<ul style="list-style-type: none"> - ocupar los locales inactivos. - Previsible aumento de la dimensión del mercado local (población) a corto o medio plazo.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> - Incidencia de la crisis económica en la creación, consolidación y atracción de nuevas empresas. - El tamaño de las empresas es muy reducido. El 60% de las empresas carecen de asalariados y están dentro del corte 1-2 asalariados. - Altas tasas de paro, con la tasa femenina muy superior a la masculina. - Bajo nivel formativo de la población. - Escasa creación de empleo. - Siendo el comercio una actividad económica importante, su índice de especialización es bajo y su nivel de dinamismo sigue siendo bajo. - El porcentaje de locales inactivos es muy alto y en su gran mayoría se encuentran en el Distrito 1. - La contratación en más del 90% es de carácter estacional y responden a modalidades temporales. - El nivel tecnológico de las empresas es bajo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Empeoramiento del ciclo económico y falta de demanda de suelo industrial. - Dificultades de acceso al mercado laboral especialmente para las mujeres. Se aprecia cierta tendencia a que la brecha de diferencia entre el paro masculino y femenino se incremente en ejercicios en los que el paro crece meno por cuanto cuando la pérdida de empleo es menor se prescinde más de mujeres que de hombres. - Baja cualificación del empleo. - Baja calidad del empleo. Predominio de contratos estacionales, de duración muy determinada y por tanto generadores de poca estabilidad.

Análisis medioambiental y energético

MATRIZ DAFO	
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> - Goza de una calidad medioambiental y una riqueza paisajística enormes que posibilitan implantaciones sostenibles, con retorno y reconocimiento internacional. - Importante concienciación de los gestores públicos en torno a la sostenibilidad ambiental y urbana. - Existen diversas figuras normativas y proyectos ejecutivos de iniciativa pública que persiguen directa o indirectamente la recuperación y protección del río Guadalete. - Ciudadanía implicada medioambientalmente. - Renovación progresiva de los contenedores convencionales por otros nuevos de mayor tamaño y de mejor integración estética y funcional en el medio urbano. - Buen nivel de cobertura de los suministros de agua, saneamiento y recogida de basura. - Para las tareas de limpieza y recogida de residuos, el Ayuntamiento dispone de una flota propia. - El casco urbano de la ciudad integra en su extremo suroeste un Espacio Natural Protegido, el Parque periurbano "Duna de San Antón". 	<ul style="list-style-type: none"> - El PGOU prevé una extensión superficial para el conjunto de Parques Metropolitanos, Periurbanos y urbanos existentes de 3,14 millones de metros cuadrados. - Aprovechamiento de las iniciativas públicas de implantación de sistemas de eficiencia energética y ahorro energético. - Posibilidades de mejora en la eficiencia energética tanto de los edificios como de los medios de transporte municipal y alumbrado público. - El centro urbano cuenta con dos grandes pulmones verdes y zonas de expansión de primer orden: Duna de San Antón y Parque Guadalete. A este macrosistema cabe unir el Parque Metropolitano "Marisma de los Toruños y Pinar de la Algaida". - Mejora del sistema de distribución del agua con la construcción del nuevo depósito Las Cabezas.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> - El tejido urbano ha sufrido durante siglos un proceso de antropización que en la actualidad es extremo. - El río ha sufrido una feroz transformación, y presenta zonas totalmente desmanteladas consecuencia de las explotaciones realizadas y la ausencia tanto de restauración como de medidas para atenuar el impacto paisajístico. - El Centro Histórico y los ensanches residenciales adyacentes, por ser los sectores urbanos de mayor antigüedad y mayores condicionantes de desagüe, tienen sistema unitario de saneamiento. - Escasa implantación de las energías renovables en los servicios municipales. - Equipamiento y edificios municipales ineficientes desde el punto de vista energético. 	<ul style="list-style-type: none"> - La actual estación depuradora está llegando a su límite de capacidad y su ubicación no es la más adecuada. - Si bien existen distintas figuras de protección del río, las autoridades no han conseguido aplicarlas mínimamente para poner en valor el río para la población. - Los retrasos en los procesos de aprobación de los instrumentos de planificación inciden de forma negativa en la preservación natural y patrimonial.



Análisis de gobernanza

MATRIZ DAFO	
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> - Importante nivel de asociacionismo y de participación ciudadana, con un alto dinamismo. - Se dispone de múltiples órganos formales de participación, así como de un reglamento. - A los órganos estables de participación se le suman iniciativas como Tu Plan Director que invita a participar a la ciudadanía en la formulación de la estrategia. - Sistemas <i>on line</i> de información y participación ciudadana, de fácil acceso y que invita a la participación en los asuntos de la ciudad. - Compromiso del gobierno local con la transparencia en la gestión municipal. - Compromiso municipal con la introducción de mejoras y facilitar la participación ciudadana (inf@participa). - Disposición de una Delegación de Nuevas Tecnologías y empresa pública que está de forma constante desarrollando mecanismos fáciles e intuitivos para mejorar la comunicación con la ciudadanía o la proyección económica y turística de la ciudad, entre otras finalidades. - Conectividad de la ciudadanía, con una dotación de redes y servicios de alta calidad y con iniciativas como Puerto WIFI que garantiza su acceso libre en determinados puntos de la ciudad. - Disposición de plataformas de datos abiertos. Plataforma IRIX actualizada y con información local y disposición de un mapa de servicios <i>on line</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencial de las TIC para mejorar la prestación de servicios municipales. Desarrollo del programa Puerto WIFI. - La empresa municipal El Puerto de Santa María Global, S.L.U. ha establecido un crecimiento “inteligente” de El Puerto Ciudad Digital en 2015. - Personal público municipal muy motivado y con iniciativas de mejora en la gestión municipal. - Posibilidad de mejora en los índices de transparencia. - Introducción de los conceptos y nuevas formas de gobernar vinculadas a Gobierno Abierto. - El Puerto acaba de suscribir un acuerdo marco con el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y con la Federación Española de Municipios y Provincias que aboga por la consolidación y desarrollo de un portal de transparencia y participación ciudadana.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> - Falta de unificación de las distintas bases de datos municipales. - Si bien hay muchos cauces formales de participación, su actividad es escasa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Riesgo de analfabetismo informático de la población si no se potencia el uso de las NTIC como cauce de información y participación municipal.

V. Delimitación del ámbito de actuación

El análisis integrado y diagnóstico realizado en los apartados anteriores pone de manifiesto que el municipio de El Puerto de Santa María constituye un enclave territorial muy disperso en su distribución espacial interna y heterogéneo en su configuración nuclear y sus características socio-económicas y ambientales. Esa heterogeneidad exige plantear soluciones de desarrollo sostenible a las zonas que más lo requieran frente a otras en las que no sean oportunas o fueran ineficientes. La zona conformada por el Distrito Censal 1002701 (Distrito 1 del municipio) ampliada hacia la margen izquierda del Río Guadalete en las proximidades de su último recodo y a la que se añadiría la zona de antigua escombrera sellada, el Parque Fluvial del Guadalete, conforman la delimitación zonal continua y compacta que presenta los retos de mayor envergadura y que compromete más la sostenibilidad integral del municipio.



Localización del ámbito de actuación de la EDUSI en la trama urbana de El Puerto de Santa María.

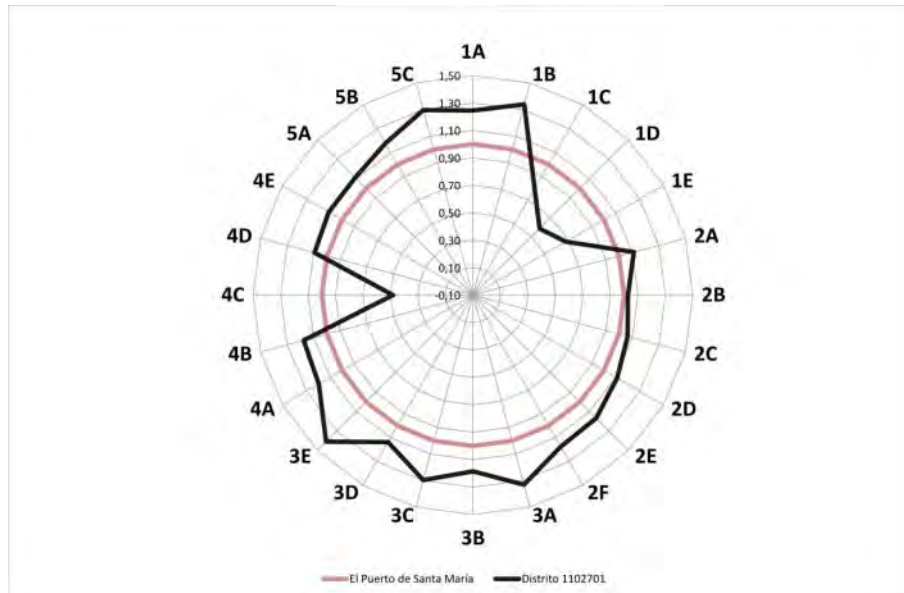
El Ámbito de Actuación así definido, y al que se hace referencia en el documento como "Centro" de El Puerto de Santa María, manifiesta singularidades especiales, y problemática y retos urbanos comunes, que justifican la implementación de una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado en su delimitación.

El análisis de indicadores confirma la situación diferencial en que se encuentra la Zona Centro de la ciudad y sus habitantes. Como se ha advertido, el Ámbito de Actuación está conformado esencialmente por el Distrito 1 (1102701), Centro, de El Puerto. Las restantes áreas del Ámbito son zonas degradadas o pendientes de desarrollo y no cuentan actualmente con población residente, por lo que el estudio de indicadores referido al Distrito 1 es plenamente representativo de la situación en el Ámbito.

De este análisis es posible extraer las siguientes **conclusiones**:

- El Distrito 1 **cuenta con algo más de la mitad de la población de El Puerto**, por lo que los indicadores de ámbito municipal están muy condicionados por los específicos de este Distrito Centro, comentados con ocasión del Análisis Integrado.
- La Zona Centro tiene la **densidad de población más alta del municipio** y supera en más de 24 veces a la del término municipal, lo que conlleva mayores requerimientos de servicios y equipamientos, y la multiplicación de la problemática cuando existen carencias en los mismos.
- Debido a la alta concentración de viviendas y a la antigüedad de las mismas, cuyo motivo es encontrarse en el núcleo originario de población, la **problemática residencial** es más profunda y diversa. Las condiciones de habitabilidad de las viviendas son peores en todos los indicadores (conservación, antigüedad, etc.), a excepción de las comunicaciones.
- La zona centro registra peores condiciones percibidas de **contaminación** en el entorno residencial que el conjunto municipal.
- La totalidad de viviendas del Centro Urbano se encuentra conectada al sistema de depuración de aguas residuales, aunque las **pérdidas en el suministro y saneamiento** en la red son importantes debido a la antigüedad de sus conducciones.
- El Distrito 1 presenta cierta **escasez de zonas verdes y espacios libres**.
- La **movilidad** en este Distrito es más complicada debido a un trazado de siglos de antigüedad y la colmatación residencial. En cuanto a tiempos de desplazamiento al trabajo los indicadores son muy similares a los del conjunto del municipio.
- El **nivel de delincuencia** en la zona es superior al del municipio. Este hecho se agrava y focaliza aún más en el Barrio Alto, una zona especialmente degradada desde el punto de vista socio-económico y urbanístico.
- La **población del Distrito 1 está más envejecida y sobre-envejecida** que el total del municipio. Igualmente existe menos cantidad relativa de jóvenes y la tasa de maternidad es una tercera parte la del municipio debido al envejecimiento de la población. Se verifica también, una mayor cantidad de mujeres que de hombres, debido a la mayor esperanza de vida de éstas y la mayor cantidad de personas mayores.

Posición relativa de factores de vulnerabilidad Distrito 1 vs. El Puerto de Santa María. 2001



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE con metodología y criterios recogidos en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana en España (Ministerio de Fomento)

- El 51,29% de la **población extranjera reside en el Centro**. La proporción con respecto a la población total es mayor en el Distrito 1 que en el resto del municipio, especialmente en el número de mujeres. Los orígenes más frecuentes de población extranjera en este distrito son americana y africana.
- Respecto al **mercado de trabajo**, el Distrito 1 presenta unos indicadores que, en todos los casos son peores que el resto de distritos: paro general, paro juvenil, ocupación eventual y ocupación sin cualificar son más elevados.
- El **nivel de estudios** de la población del Distrito 1 es sustancialmente bajo. Respecto al conjunto de El Puerto, destaca la alta cantidad de personas analfabetas y sin estudios (más de 3 puntos porcentuales de diferencia), y la escasa cantidad de personas con estudios finalizados de tercer grado (más de 5 puntos porcentuales de diferencia).
- Por último, en todos los indicadores de vulnerabilidad social, salvo en el estado de las comunicaciones, población extranjera y familias monoparentales con una persona mayor, el Distrito 1 es el que peor situación ofrece.

A continuación se ofrece una comparativa entre los Indicadores de Sostenibilidad Municipal de la Zona de Actuación respecto al municipio.

Indicador	Distrito 11002701	El Puerto de Santa María	Unidad
<i>Población de derecho / superficie</i>	120,36	5,57	hab. / ha
<i>Porcentaje de viviendas con menos de 30 m²</i>	1,4	1,1	%
<i>Superficie media por habitante (m²)</i>	23,64	26,19	m ² / hab.
<i>Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo (IBVU)</i>	1,5	1,1	%
<i>Porcentaje de viviendas en edificios en mal estado de conservación</i>	2,5	2,2	%
<i>Porcentaje de viviendas en edificios anteriores a 1951</i>	14,7	10,4	%
<i>Porcentaje de población con problemas de ruidos exteriores</i>	47,0	39,3	%
<i>Porcentaje de población con problemas de contaminación en su entorno</i>	21,6	18,4	%
<i>Porcentaje de población con problemas de malas comunicaciones</i>	7,2	15,0	%
<i>Porcentaje de población con problema de escasez de zonas verdes</i>	50,5	46,2	%
<i>Población conectada a sistema de depuración de aguas residuales/ Población total</i>	100,00	90,00	%
<i>Porcentaje de población con problemas de delincuencia en su entorno</i>	49,2	44,2	%
<i>Población mayor de 64 años / Población menor de 16 años</i>	109,80	72,20	%
<i>Porcentaje de población de 75 años y más</i>	4,7	3,8	%
<i>Porcentaje de hogares unipersonales de mayores de 64 años</i>	7,5	5,6	%
<i>Porcentaje de hogares con un adulto y un menor o más</i>	1,9	2,4	%
<i>Tasa de dependencia</i>	46,59	44,64	%
<i>Índice de envejecimiento</i>	16,63	12,94	%
<i>Índice de juventud</i>	91,11	138,47	%
<i>Tasa de maternidad</i>	6,50	21,87	%
<i>Índice de tendencia</i>	89,87	83,67	%
<i>Tasa de reemplazo</i>	106,12	102,76	%
<i>Base pirámide de población (0-14 años)</i>	15,20	17,90	%
<i>Centro pirámide de población (15-64 años)</i>	68,30	69,20	%
<i>Cima pirámide de población (más de 64 años)</i>	16,50	12,90	%
<i>Número de mujeres / Población total</i>	51,61	50,82	%
<i>Población de nacionalidad extranjera / Población total</i>	4,13	4,06	%
<i>Mujeres de nacionalidad extranjera / Población total de mujeres</i>	4,36	4,27	%
<i>Hombres de nacionalidad extranjera / Población total de hombres</i>	3,88	3,86	%
<i>Población extranjera procedente de Europa / Población extranjera total</i>	30,83	43,00	%
<i>Población extranjera procedente de África / Población extranjera total</i>	15,41	10,10	%
<i>Población extranjera procedente de América / Población extranjera total</i>	48,13	42,20	%
<i>Población extranjera procedente de Asia / Población extranjera total</i>	5,57	4,50	%
<i>Población extranjera procedente de Oceanía y apátridas / Población extranjera total</i>	0,05	0,20	%
<i>Población extranjera procedente de UE(28)+Noruega / Población extranjera total</i>	24,55	37,61	%

<i>Población extranjera no procedente de UE(28)+Noruega / Población extranjera total</i>	75,45	62,39	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = coche o furgoneta</i>	59,65	59,35	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = autobús, autocar, minibús</i>	8,80	8,68	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = moto</i>	5,09	5,55	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = andando</i>	19,30	18,85	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = tren</i>	2,14	2,35	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = bicicleta</i>	2,37	2,94	%
<i>Modo de transporte empleado para ir al trabajo = otros medios</i>	2,64	2,29	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : menos de 10 minutos</i>	25,99	28,04	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 10 y 19 minutos</i>	39,17	37,67	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 20 y 29 minutos</i>	19,40	18,42	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 30 y 44 minutos</i>	9,63	9,36	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 45 minutos y 1 hora</i>	2,86	3,36	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : entre 1 hora y hora y media</i>	2,67	2,32	%
<i>Tiempo empleado para ir al trabajo : más de hora y media</i>	0,28	0,83	%
<i>Porcentaje de población en paro</i>	31,8	28,6	%
<i>Porcentaje de población juvenil en paro</i>	42,6	41,5	%
<i>Porcentaje de población juvenil en paro (2)</i>	25,4	23,8	%
<i>Porcentaje de ocupados eventuales</i>	39,0	35,2	%
<i>Porcentaje de ocupados no cualificados</i>	12,9	11,0	%
<i>Número de personas analfabetas / Población total</i>	1,86	1,25	%
<i>Número de personas sin estudios / Población total</i>	8,37	5,80	%
<i>Número de personas analfabetas o sin estudios / Población total</i>	10,23	7,04	%
<i>Número de personas con estudios de primer grado / Población total</i>	13,73	11,10	%
<i>Número de personas con estudios de segundo grado / Población total</i>	45,92	44,80	%
<i>Número de personas con estudios de tercer grado / Población total</i>	11,98	17,00	%



Análisis DAFO del Ámbito de Actuación

A partir de la información contenida en el análisis integrado y la que específicamente se ha podido extraer para el Ámbito de Actuación se elabora una matriz DAFO correspondiente a dicho Ámbito de Actuación, como medio para definir la EDUSI más apropiada para en el Área Urbana, sobre los mismos ámbitos que la matriz elaborada para el conjunto del municipio y que sirve como diagnóstico de base para la definición estratégica y operativa:

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Equidistancia a los asentamientos poblacionales del término municipal, lugar de referencia para portuenses y foráneos. • Posición destacada respecto a playas, Río, y espacios naturales. • Centro de la actividad económica comercial tradicional y de instituciones públicas y privadas. • Posee valores patrimoniales, arquitectónicos, artísticos y culturales de primer orden. • Existen importantes espacios verdes por potenciar y desarrollar. • Buena dotación de equipamientos y Servicios Públicos locales aunque en muchos casos son para la totalidad del municipio. • Cercanía del Río Guadalete y del Puerto Comercial. • El Turismo como uno de los principales motores económicos de la ciudad. • Considerable población flotante en la época estival, que demanda productos y servicios, y genera actividad económica. • Buena predisposición del Ayuntamiento respecto a las TICs y la implantación de procedimientos administrativos telemáticos. • Buen desempeño municipal y experiencia en iniciativas de Gobierno Abierto (transparencia, ..) y administración electrónica. • Dinamismo asociativo, especialmente el vecinal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de espacios naturales de carácter periurbano en las cercanías del Centro (Parque Fluvial del Guadalete). • Desarrollo de espacios libres, zonas de ocio y disfrute para la ciudadanía en esquina Noreste del Puerto Comercial. • Nuevos atractivos puestos en valor que permitan desestacionalizar las visitas de turistas, disminuir el paro e incrementar la riqueza. • Implantación de planes de mejora de la vivienda social. • El Municipio se encuentra dentro de las líneas de Carril Bici programadas por el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. • Elaboración y ejecución de un Plan de movilidad sostenible para el Centro. • Alternativas sostenibles frente el uso de automóviles y medidas disuasorias del tránsito motorizado en el Centro. • Posibilidad de conexión entre estaciones de autobuses y con estación de ferrocarril. • Posibilidades de eliminar el carácter de barrera natural del Río Guadalete para transformarlo en puente verde entre las dos márgenes. • Posibles reforestaciones y reformas ambientales de zonas verdes periurbanas. • Aprovechamiento de las iniciativas públicas de implantación de sistemas de eficiencia energética.

Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Mal estado de las infraestructuras viarias. • Sistema de acceso regulado y restringido a determinadas calles del centro sin concluir. • Reducido funcionamiento del comercio en el Centro. • Escasa modernización y niveles tecnológicos del pequeño comercio tradicional. • Población envejecida y dependiente, con mayores requerimientos de atención pública. • Escasa orientación de los servicios públicos a la avanzada edad media de la población. • Mala calidad y estado de conservación general del parque de viviendas. • Presencia de población en riesgo de exclusión social, conflictividad social y problemas de vivienda en Barrio Alto. • Alto nivel de paro y precariedad del mercado de trabajo. • Elevado porcentaje de personas sin estudios. • Reducida cantidad de personas con nivel educativo de tercer grado. • Transporte público colectivo local de difícil utilización y acceso para personas residentes. • Viario poco amigable para los peatones y personas con movilidad reducida. • Escasez de espacios libres públicos en el Distrito. • Alumbrado público e interior y exterior de edificios públicos poco eficiente, desde el punto de vista energético. Elevada factura energética. • Edificios municipales energéticamente poco eficientes. • Inexistente utilización del Río como espacio de ocio, deporte y turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Empeoramiento de las condiciones del Río Guadalete. • Riesgos por avenidas en caso de lluvias. • Falta de acuerdo intermunicipal para la regeneración y protección del Río Guadalete. • Persistencia de la falta de cultura y sensibilización hacia nuevas formas de transporte sostenible: uso del transporte público, bicicleta y movilidad a pie. • Competencia comercial en los nuevos desarrollos. • Recuperación tardía de la crisis económica o prolongación de la misma en la creación, consolidación y atracción de nuevas empresas. • Empeoramiento del ciclo económico y falta de demanda turística. • Continuidad en el decrecimiento de la población activa. • Persistencia del aumento de personas dependientes. • Mantenimiento de altas tasas de desempleo. • Consolidación de procesos de segregación de personas en riesgo de exclusión en barrios desfavorecidos y desigualdad económica. • Riesgo de analfabetismo informático de la población, por el factor edad.

El Centro de El Puerto no está eximido de la complejidad que presenta el conjunto del municipio. Al contrario, en este ámbito aún es mayor y se añaden problemas específicos vinculados con dinámicas ambientalmente perjudiciales y poco sostenibles: carencia de suficientes o espacios verdes poco cualificados para la población; una movilidad urbana poco alternativa y limpia; la existencia de espacios residenciales urbanos muy deprimidos y conflictivos; y la carencia de oportunidades de desarrollo personal para muchas personas del Centro. Este conjunto de dificultades compromete la sostenibilidad del ámbito y contribuye negativamente a la global.

De modo específico, cualquiera de las problemáticas señaladas justificaría la elaboración de una Estrategia de Desarrollo. No obstante, el origen concreto, complejo y focalizado de estas problemáticas, así como la interrelación entre ellas aconseja que los mecanismos que se articulen para afrontarlas y superarlas aborden la Zona expresamente delimitada como Ámbito de Actuación. De otro modo, con un ámbito más extenso y tratando de abarcar más, no llegarían a atajarse en profundidad las causas de los problemas, resultando, con ello soluciones incompletas e ineficaces.

La intervención sobre un ámbito territorial concreto del municipio, que equidista del conjunto de núcleos y que ha sido eje histórico de la mayoría de las dinámicas urbanas, hará que sus efectos se extiendan indirectamente sobre el resto de núcleos del término municipal. Así, esta delimitación ajustada de la EDUSI sobre el Centro de la ciudad refrenda sin embargo el carácter integral de la misma.

Las actuaciones vinculadas a los objetivos temáticos del POCS que pueden contribuir de forma conjunta a paliar los profundos problemas urbanos detectados son múltiples y variadas:

- El **OT2 (Mejorar el acceso a las TICs)** puede ofrecer soluciones inteligentes que faciliten la mejora de la gestión ambiental en materia de recogida de residuos, usos del agua, sistemas de gestión eficiente de la energía, el aprovechamiento y puesta en valor de los recursos y servicios y el acercamiento de los mismos a las personas, evitando desplazamientos innecesarios para la realización de trámites que la Administración Local puede ofrecer de forma telemática.
- El **OT4 (Favorecer el paso a una Economía Baja en Carbono)** posibilita toda una serie de soluciones infraestructurales, de servicios y de concienciación ciudadana que promueven el uso del transporte público y la intermodalidad, incentivando el uso de la bicicleta y otros medios de transporte sostenibles.
- El **OT6 (Promover el medio ambiente)** encuadra medidas de creación y promoción de zonas verdes, paliativas de las elevadas tasas de emisiones de CO₂ que se generan, complementadas con otras acciones favorecedoras del metabolismo urbano, como la corrección del impacto atmosférico que entraña el tráfico motorizado en el municipio.
- El **OT9 (Promover la inclusión social y la lucha contra la pobreza)**, en la medida en que se apueste por acciones que garanticen un entorno residencial habitable, cualificado y exento de conflictividad para personas de colectivos vulnerables; y promuevan el emprendimiento, la creatividad y el talento, se estará contribuyendo a la integración y el desarrollo económico en un marco de sostenibilidad.

VI. Definición de la Estrategia, Retos y Objetivos Estratégicos

La EDUSI del Centro Urbano de El Puerto de Santa María tiene como principal misión impulsar actuaciones de revitalización de un sistema urbano complejo que, a partir de sus propias características intrínsecas (localización, morfología, infraestructura, base poblacional, etc.), sea capaz de generar dinámicas de mejora y crecimiento, haciendo frente a los siguientes desafíos:

1. Desde el punto de vista físico o territorial:

- Integrar el río en la trama urbana de la Ciudad rompiendo su tradicional barrera e incorporando la margen izquierda como nuevo centro de ocio y convivencia ciudadana.
- Recuperar solares abandonados y degradados que, una vez puestos en valor como zona verde o de práctica deportiva, incentiven los hábitos saludables de la población residente y constituyan un elemento de atracción de personas que actualmente residen fuera del Centro.
- Apostar por generar en el Centro Histórico un espacio de alta calidad medioambiental, en el que residentes y visitantes puedan disfrutar del importante patrimonio histórico-artístico de sus edificaciones.
- Poner en valor las tradicionales casas palaciegas de titularidad municipal que presentan un elevado nivel de abandono y que debidamente rehabilitadas pueden constituir interesantes focos de atracción turística.
- Mejorar el paisaje urbano y muy especialmente la de los barrios de la zona norte (Barrio Alto) que han sufrido un mayor proceso de degradación derivada de su peor calidad edificatoria y déficits de mantenimiento.

2. Desde el punto de vista demográficos y social:

- Rejuvenecer su población, tratando de atraer a residentes jóvenes que acudan convencidos de la calidad ambiental, edificatoria y de los servicios y equipamientos que ofrece.
- Superar las altas tasas de desempleo que padece y, muy especialmente, entre aquellas personas con peor acceso al mercado de trabajo por sus circunstancias personales, económicas, educativas y sociales.
- Mejorar el nivel educativo general de la población tanto en relación a los estudios básicos o primarios, como en los estudios terciarios o universitarios.
- Evitar los procesos de desestructuración y marginación social que padecen algunos de sus barrios (Barrio Alto) frente a otras zonas, incluso pertenecientes al propio Centro.
- Facilitar el acceso a una vivienda digna a aquellas personas para las que carece de las mínimas condiciones de habitabilidad o no disponen de ella.
- Incentivar la democracia participativa, involucrando a la población residente en las decisiones que les pudieran afectar directamente como residentes y ciudadanía.

3. Desde el punto de vista económico:

- Incentivar la creación de nuevas empresas vinculadas a la puesta en valor de los recursos naturales: el río, como nuevo ensanche del Centro, y las nuevas zonas verdes como puntos de atracción social.
- Regenerar la actividad económica apostando por los elementos singulares, culturales, patrimoniales, históricos y etnográficos como palanca de un nuevo turismo que permita desestacionalizar el tradicional de sol y playa.
- Revitalizar el comercio urbano de proximidad, apostando por un cuidado urbanismo comercial, un alto nivel de equipamiento y la prestación de servicios especializados de dinamización y promoción.

4. Desde el punto de vista ambiental y climático:

- Potenciar los espacios naturales de gran valor que rodean al Centro para convertirlos en puntos de interés ambiental, económico y social.
- Completar la red de itinerarios sostenibles de peatonalizaciones, carriles-bici y caminos escolares seguros, disuadiendo a la población del uso del vehículo privado e incentivando sus desplazamientos de un modo más sostenible, económico y saludable.
- Sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de generar nuevos hábitos en sus pautas de desplazamiento que les permitan reducir los impactos que supone el uso del vehículo privado en el medio ambiente.
- Regenerar el río, recuperando su esplendor histórico y eliminando todos los vertidos y residuos que actualmente afectan a la calidad de sus aguas y como condicionantes para el desarrollo de actividades deportivas y de ocio.
- Reducir la factura energética municipal optimizando el alumbrado público viario y los consumos de los edificios y equipamientos ubicados en el Centro.

5. Desde el punto de visto de la gobernanza:

- Fomentar la participación social y ciudadana con instrumentos y canales que les permitan opinar y proponer soluciones y mejoras a asuntos que les afectan.

A partir de estos retos urbanos, la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) diseñada para el Centro Urbano de El Puerto de Santa María bascula sobre un eje principal cuya **proclama** es:

El Puerto, el **CENTRO** de **TU VIDA**

Se propone:

- Colocar al Centro Urbano de El Puerto en un lugar preferente de la acción pública local.
- Situar a la ciudadanía en el punto central de la intervención propuesta, creando las condiciones ambientales, sociales y económicas que favorezcan su opción por el Centro Urbano como residente, visitante o compradora.
- Concienciar a la ciudadanía sobre el Centro Urbano como valor patrimonial, cultural, económico y social, frente a otros desarrollos residenciales más recientes, así como de la necesidad de preservarlo ante las amenazas de degradación ambiental, despoblamiento o pérdida de actividad.

Si bien incide sobre la totalidad de los desafíos planteados por el Eje Urbano del nuevo Programa Operativo de Crecimiento Sostenible, la EDUSI centra su esfuerzo en actuar prioritariamente sobre **CINCO RETOS CLAVE**:

Reto 1

EL CENTRO DE EL PUERTO ES SOSTENIBLE

Reto 2

EL CENTRO DEL PUERTO ES ATRACTIVO

Reto 3

EL CENTRO DE EL PUERTO SE GESTIONA DE FORMA INTELIGENTE

Reto 4

EL CENTRO DE EL PUERTO SE VUELCA CON QUIENES MÁS LO NECESITAN

Reto 5

EL CENTRO DE EL PUERTO LO HACEMOS ENTRE TODOS Y TODAS

Para poder afrontar estos **Retos**, la EDUSI del Centro Urbano de El Puerto de Santa María se plantea los siguientes **OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**, que inciden de forma sinérgica sobre los **Retos priorizados**::

Prioridad	Reto	Objetivos Estratégicos
1º	Reto 1 El Centro de El Puerto es sostenible.	Objetivo Estratégico 1 Situar al Centro Urbano de El Puerto en los niveles de calidad medioambiental de las zonas residenciales de la costa, aprovechando sus enormes potenciales naturales (el río, las zonas verdes, etc.) y las posibilidades de mejora de la eficiencia energética.
2º	Reto 2 El Centro de El Puerto es atractivo.	Objetivo Estratégico 2 Desestacionalizar la oferta turística de El Puerto, aprovechando la riqueza patrimonial, cultural, histórica y natural que ofrece el Centro Histórico de El Puerto y la pujanza de su comercio urbano.
3º	Reto 3 El Centro de El Puerto se gestiona de forma inteligente.	Objetivo Estratégico 3 Aprovechar las oportunidades que ofrecen las TIC para hacer del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María una Administración Inteligente, que ofrezca cada vez más servicios por vía telemática a sus vecinos/as y visitantes.
4º	Reto 4 El Centro de El Puerto se vuelca con los que más lo necesitan.	Objetivo Estratégico 4 Impulsar la cohesión social, favoreciendo la integración de aquellas personas que, por circunstancias personales, sociales o económicas puedan sentirse discriminadas y muy especialmente de aquellas personas que residen en aquellas zonas del Centro Histórico que presentan un mayor grado de vulnerabilidad social.
5º	Reto 5 El Puerto se gestiona entre todos y todas.	Objetivo Estratégico 5 Favorecer la participación ciudadana y el gobierno abierto, en la que la ciudadanía tenga la oportunidad de opinar y participar en los asuntos de su Ciudad, aprovechando para ello el potencial que ofrecen las TIC.



RETOS, OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Las **líneas de actuación** que permitirán el desarrollo de la EDUSI "El Puerto, el CENTRO de TU VIDA" y su estructura de contenidos vinculada con los Objetivos Temáticos que determina el Programa Operativo son:

Prioridad	Reto	Objetivos Estratégicos	Objetivo Temático	Objetivo Específico	Líneas de actuación
1	Reto 1 El Centro de El Puerto es sostenible.	Objetivo Estratégico 1 Situar al Centro Urbano de El Puerto en los niveles de calidad medioambiental de las zonas residenciales de la costa, aprovechando sus enormes potenciales naturales (el río, las zonas verdes, etc.) y las posibilidades de mejora de la eficiencia energética.	OT 6	OE.6.3.4	LA.01 Puesta en valor de los recursos naturales: el río y las zonas verdes como espacios de ocio y convivencia de la ciudadanía y atractivo de los visitantes.
			OT 4	OE.4.5.3	LA.02 Mejora de la eficiencia energética para reducir la factura municipal y recuperar el medio ambiente urbano.
				OE.4.5.1.	LA.03 Impulso de la movilidad sostenible para favorecer los hábitos saludables de la ciudadanía, su economía y la calidad del aire.



Prioridad	Reto	Objetivos Estratégicos	Objetivo Temático	Objetivo Específico	Líneas de actuación
2	Reto 2 El Centro de El Puerto es atractivo.	Objetivo Estratégico 2 Desestacionalizar la oferta turística de El Puerto, aprovechando la riqueza patrimonial, cultural, histórica y natural que ofrece el Centro Histórico de El Puerto y la pujanza de su comercio urbano.	OT 9	OE.9.8.2.	LA.04 Desarrollo de una oferta turística, complementaria al sol y playa, basada en los atractivos patrimoniales, culturales y naturales y en las posibilidades que ofrecen las TIC.
3	Reto 3 El Centro de El Puerto se gestiona de forma inteligente.	Objetivo Estratégico 3 Aprovechar las oportunidades que ofrecen las TIC para hacer del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María una Administración Inteligente, que ofrezca cada vez más servicios por vía telemática a sus vecinos/as y visitantes.	OT 2	OE.2.3.3.	LA.05 Implantación del concepto "Smart City" en la ciudad, gestionando de forma inteligente los servicios que presta el Ayuntamiento a la ciudadanía, visitantes y personal municipal.
4	Reto 4 El Centro de El Puerto se vuelca con los que más lo necesitan.	Objetivo Estratégico 4 Impulsar la cohesión social, favoreciendo la integración de aquellas personas que, por circunstancias personales, sociales o económicas puedan sentirse discriminadas y muy especialmente de aquellas personas que residen en aquellas zonas del Centro Histórico que presentan un mayor grado de vulnerabilidad social.	OT 9	OE.9.8.2.	LA.06 Desarrollo de un programa de alta intensidad social que permita mejorar las condiciones socioeconómicas de los residentes en zonas de alta vulnerabilidad social del Centro Histórico.



Prioridad	Reto	Objetivos Estratégicos	Objetivo Temático	Objetivo Específico	Líneas de actuación
5	Reto 5 El Puerto se gestiona entre todos y todas.	Objetivo Estratégico 5 Favorecer la participación ciudadana y el gobierno abierto, en la que la ciudadanía tenga la oportunidad de opinar y participar en los asuntos de su Ciudad, aprovechando para ello el potencial que ofrecen las TIC.	OT 2	OE.2.3.3	LA.07 Desarrollo de la democracia participativa, creando nuevos canales de comunicación basados en las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

INDICADORES DE RESULTADO (POCS)

En función de las Líneas de Actuación definidas se han establecido los siguientes **indicadores de resultado** para cada Objetivo Específico:

Objetivo Específico

OE.2.3.3

Promover las TIC en Estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en Administración electrónica local y Smart Cities

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
R023N Trámites y gestiones a través de Internet (porcentaje s/total trámites y gest.)	0,0%	27,0%	58,0%
R025B Ciudades de más de 20.000 hab. transformadas en Smart Cities (número)	0	0	1

OE.4.5.1

Fomento de la movilidad urbana sostenible: transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
R045C Número de viajes en transporte público urbano (número viajes/año)	0	492.000	616.000

OE.4.5.3

Mejora de la eficiencia energética y aumento de energía renovable en las áreas urbanas.

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
R045D Consumo energía final en edificación y Sector Público (Ktep/año)	24,32	22,66	21,19

OE.6.3.4

Promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas, en particular las de interés turístico.

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
R063L Número de visitantes (visitantes/año)	0	72.000	166.000

OE.9.8.2

Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de Estrategias urbanas integradas.

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
R098A Personas con acceso a servicios sociales (Porcentaje)	0,0%	37,7%	81,1%

VII. Plan de implementación de la estrategia

ASPECTOS METODOLÓGICOS APLICADOS A LAS FICHAS

Las fuentes de información consultadas para la construcción metodológica de las fichas de línea de actuación son las principales vinculadas al control estadístico y/o gestión de las áreas concernidas por ellas. Esto supone el uso de los métodos de cálculo, ratios, valores y referencias manejados por instituciones como: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA); INE; Eurostat; Administración General Estado (ministerios de Industria, Energía, Agricultura y Medio Ambiente, IDAE,...); Junta de Andalucía (consejerías como Fomento, Economía,...); etc. También se han utilizado los parámetros empleados por las distintas Áreas y entidades del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, como Impulsa El Puerto, S.L.U. La información se ha aplicado tanto en la elaboración y cálculo de indicadores como en el dimensionamiento de actuaciones, tiempos de desarrollo, etc.

En referencia a los indicadores de realización de las líneas, están asociados a las operaciones que se seleccionen según los criterios acordados con la Autoridad de Gestión. Por tanto, su construcción está vinculada a la tipología definitiva de operaciones y los hitos, entregables y resultados asociados a las mismas. Tal y como se indica en el apartado de sistemas de seguimiento, los indicadores definidos siempre responderán a criterios metodológicos apropiados a las intervenciones, poseerán características SMART y estarán vinculados con los indicadores de productividad y resultado del POCS.

FICHAS DE LÍNEA DE ACTUACIÓN

Las 7 líneas de actuación que posibilitarán el desarrollo de la Estrategia, la superación de los retos planteados y la consecución de los objetivos estratégicos asumidos contribuyendo, en última instancia, a los propios objetivos temáticos y específicos establecidos en el Programa Operativo se exponen a continuación.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1

Puesta en valor de los recursos naturales: el río y las zonas verdes como espacios de ocio y convivencia de la ciudadanía y atractivo de los visitantes.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Ampliar la superficie de espacios verdes, de ocio y convivencia ciudadana en el ámbito de actuación.

Aumentar la calidad de aguas, ambiental y estética del Río Guadalete a su paso por El Puerto de Santa María.

Mejorar la calidad del entorno de los espacios públicos verdes y naturales.

Incrementar el número de usuarios de los espacios libres y zonas verdes y naturales.

Descripción de la línea

La Línea de Actuación impulsa todas aquellas operaciones relacionadas con la potenciación de los recursos naturales de la Zona de Actuación, especialmente el Río Guadalete en su último hasta desembocar y las zonas verdes como núcleos que vertebran un Centro sostenible y lleno de vida. Se pretende incrementar los niveles de calidad medioambiental y adecuación para su uso por la ciudadanía, de las zonas y espacios naturales en el entorno y zona de influencia del Río, como área medular de la Zona de Actuación.

Entre las operaciones seleccionables se plantean: la consolidación de espacios públicos en las márgenes del Río; el adecentamiento de fachadas en edificios públicos próximos al Río; las mejoras y creación de infraestructuras en parques públicos periurbanos; la reurbanización y reforma de parques urbanos; la implantación de actividades deportivas y de ocio, como el remo, vinculadas con el Río; o la promoción de un pacto con los municipios ribereños por la mejora del Río Guadalete.

Criterios y procedimiento de selección

El procedimiento de selección será a través de un comité experto del Ayuntamiento con asesoramiento externo (en su caso) y aplicando la normativa vigente.

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. En su momento, estos criterios serán consensuados con la Autoridad de Gestión. Del mismo modo la selección de operaciones estará sujeta a criterios específicos relacionados con la universalización, igualdad de género y no discriminación en el acceso a los servicios y equipamientos públicos; el fomento del uso y gestión social de los espacios; el respeto al medioambiente, la eficiencia energética y mínimas emisiones equivalentes de CO₂; la mejora medioambiental; la eficiencia económica; la concordancia con los planes supramunicipales y regionales de ordenación del territorio, con los planes

de gestión de cuencas hidrográficas, y con los planes específicos de puertos; la utilización de material reciclado y/o de mínima huella de carbono; y la minimización de la generación de residuos inertes sin posibilidad de reciclaje.

Presupuesto

Los gastos totales estimados para esta Línea de Actuación son 6.500.000 de euros que incluyen gastos de gestión por importe de 260.000 euros.

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
POCS								
CI092/CE094	130.000	650.000	1.300.000	1.105.000	1.105.000	1.105.000	1.105.000	6.500.000
Total	130.000	650.000	1.300.000	1.105.000	1.105.000	1.105.000	1.105.000	6.500.000

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
CI092/CE094																																

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Superficie media rehabilitada por enclave (m2)	0	24.091	46.363

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
E064 Superficie edificios o lugares rehabilitados o mejorados (m2)	0	265.000	510.000

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

La totalidad de la población de El Puerto de Santa María, tanto de derecho como estacional, así como los visitantes de jornada, recibirán los efectos positivos de las intervenciones.

Riesgos de la actuación

En intervenciones del tipo planteado podrían aparecer contratiempos y desviaciones, por causas externas o imprevisibles, no contemplados en los proyectos de ejecución previamente redactados. No obstante, la envergadura de las operaciones no es elevada, por lo que el riesgo de desviación o imposibilidad se considera bajo.

Las actuaciones sobre la zona navegable del Río Guadalete se encuentran en el ámbito competencial de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y por tanto estarán sometidas, en última instancia, a la decisión del órgano competente de esta entidad. En cualquier caso la Entidad Beneficiaria mantiene excelentes

relaciones con la Administración Portuaria y el conjunto de actuaciones será consensuado previamente con dicha Administración.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía en el proceso de diseño de la EDUSI así como en la elaboración del Plan Director de la Ciudad, como: determinación de los espacios libres necesitados de reforma y mejora de su calidad; necesidades de intervención sobre la calidad de aguas y estética del cauce del Río Guadalete; y ampliación de la cualificación del espacio urbano y periurbano.

La comisión de seguimiento de esta LA01, formada por los *stakeholders* clave en el sector, tendrá reuniones periódicas de seguimiento y evaluación de la actuación e incorporará elementos clave de la ejecución. Asimismo, se alimentará con las valoraciones, sugerencias y notificación de incidencias que la ciudadanía realice, sobre los espacios libres y naturales puestos en valor, a través de las plataformas telemáticas implantadas y los mecanismos de Gobierno Abierto que se implanten.

Observaciones

La Línea de Actuación no prevé ninguna adquisición de suelo o edificio.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2

Mejora de la eficiencia energética para reducir la factura municipal y recuperar el medio ambiente urbano.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Aumentar la eficiencia del alumbrado público y la iluminación interior de las dependencias municipales del ámbito de actuación. Incrementar la proporción de consumo energético procedente de fuentes renovables.

Descripción de la línea

Esta Línea de Actuación contempla la eficiencia energética como divisa del funcionamiento urbano desde las administraciones locales, extendiendo su adopción a toda la ciudadanía, como medio de contribución a la sostenibilidad ambiental.

La Línea fomenta aquellas operaciones orientadas a renovar de los sistemas de climatización de edificios municipales por otros de fuentes de energía limpias y más eficientes; sustituir luminarias del sistema de alumbrado público, las instalaciones de iluminación pública exterior de edificios singulares y las instalaciones de iluminación de dependencias municipales del Centro, por otras de tecnología LED; instalar sensores de movimiento para encendido y apagado automático de iluminación en espacios de paso de dependencias municipales del Centro; e instalar placas generadoras de energía solar fotovoltaica en edificios municipales del Ámbito de Actuación. Para ello se realizará una auditoría energética previa que avale la mejora energética de las operaciones y que resultará en la elaboración y aplicación de un Plan Integral de Eficiencia Energética.

Con este tipo de acciones se pretenden reducir los consumos de energía final y, en su caso, primaria, e incrementar la proporción de energía de fuentes renovables utilizada en los servicios municipales.

Criterios y procedimiento de selección

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. La auditoría energética previa determinará las operaciones a ejecutar de manera consensuada con la Autoridad de Gestión para garantizar el cumplimiento de los objetivos atribuidos a la Línea. Además de ello, la selección de operaciones estará sujeta a criterios específicos relacionados con la universalización en el uso de los espacios y servicios públicos; el respeto al medioambiente, la reutilización de materiales; la eficiencia económica; la concordancia con la normativa de gestión energética; la utilización de material reciclado y/o de mínima huella de carbono; y la minimización de generación de residuos inertes. Las operaciones cumplirán lo establecido en art. 61 del Reglamento 1303/2013 respecto de la generación de ingresos, según las condiciones que establezca la AG. En virtud del art. 61.7b), al incluir operaciones por debajo del millón de euros no se aplican los puntos 1 a

6 del artículo excepto según lo prevea la AG del POCS.

Presupuesto

Se prevé que los gastos totales que conllevaría el tipo de operaciones planteadas asciendan a 1.950.000 de euros, que incluyen gastos de gestión por importe de 78.000 euros.

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
POCS								
CI015/CE013	39.000	195.000	390.000	331.500	331.500	331.500	331.500	1.950.000
Total	39.000	195.000	390.000	331.500	331.500	331.500	331.500	1.950.000

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CI015/CE013																												

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Puntos de iluminación sustituidos por LED (unidades)	0	9.009	18.769

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
C034 Reducción gases efecto invernadero (t. eq.CO2/año)	0	1.237	2.616
E001 Reducción consumo energía final infraest. pcas. o esas. (ktep/año)	0	0,204	0,432

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Las intervenciones que se plantean en esta Línea mejorarán la eficiencia de las instalaciones y los equipos energéticos de la Administración Local. Esta mejora se trasladará a la ciudadanía indirectamente en forma de calidad y sostenibilidad medioambiental.

Riesgos de la actuación

La ejecución de intervenciones del tipo propuesto podría presentar contratiempos y desviaciones por causas imputables al desconocimiento del estado de los equipos a renovar hasta el momento de la sustitución. En todo caso, la auditoría energética previa, y el Plan Integral de Optimización Energética resultante, deberá profundizar en esta cuestión minimizando así las desviaciones y obstáculos que la ejecución pudiera encontrar, por lo se estima que el riesgo es bajo.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía en el proceso de diseño de la Estrategia, la elaboración del Plan Director de la Ciudad, así como en las dinámicas seguidas dentro del Programa Ciudad Sostenible. Se han centrado fundamentalmente en: detección de puntos susceptibles de optimización energética y posibilidades de instalación de generadores de energía limpia.

Para el seguimiento de esta LA02 se creará una comisión formada por los stakeholders clave en el sector y representantes ciudadanos, que tendrá reuniones periódicas de seguimiento y evaluación de las operaciones que se acuerden. Asimismo verificará el ajuste de las operaciones a la auditoría energética previa y al Plan Integral de Optimización. De igual modo, se ofrecerá información puntual de las acciones llevadas a cabo así como de los rendimientos e impactos de las mismas, mediante las plataformas digitales del Ayuntamiento, portal de transparencia y datos abiertos.

Observaciones

Esta Línea de Actuación no conlleva rehabilitación energética de edificios.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3

Impulso de la movilidad sostenible para favorecer los hábitos saludables de la ciudadanía, su economía y la calidad del aire.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Ampliar la proporción de desplazamientos que se realiza en medios colectivos de transporte o vehículos privados de combustibles no-fósiles. Crear e implantar un Plan de movilidad sostenible para el Centro de El Puerto. Incrementar el número y extensión de vías de comunicación urbana reservadas para movilidad peatonal o ciclista.

Descripción de la línea

Esta Línea de Actuación fomenta aquellas operaciones relacionadas con la construcción, o adaptación mediante de reforma de nuevas infraestructuras viarias que permitan una movilidad no motorizada de las personas y la implantación de medios para una movilidad multimodal, colectiva, limpia, sostenible y eficaz. Con este tipo de acciones se pretende contribuir a la reducción de las emisiones provocadas por motores de combustión de combustibles fósiles así como incidir en las dinámicas bajas en carbono en el ámbito urbano.

Entre las operaciones para esta Línea se plantean: la habilitación de espacios para aparcamiento en zonas limítrofes al Centro; adquisición de autobuses eléctricos para la puesta en marcha de lanzaderas urbanas para conexión con estaciones de ferrocarril y autobuses; mejora de acceso a la margen izquierda del Río y permeabilización de ambas márgenes; instalación de nuevos puntos de recarga de vehículos eléctricos; nuevas peatonalizaciones y zonas de acceso restringido con control automático y televigilancia; implantación de itinerarios y rutas pedestres; incorporación de la ciudad a la *Red de Ciudades que caminan*; elaboración de un Plan Director de movilidad alternativa en bicicleta con nuevos tramos de carril bici, rutas ciclistas, e instalación de aparcabicis en puntos de interés; desarrollo de un sistema de medición e información sobre trayectos en bicicleta y a pie, mediante sensores y App para dispositivos móviles; construcción de centros intermodales de transporte; reurbanización de espacios en Estación de Ferrocarriles; realización de campañas de sensibilización ciudadana sobre la movilidad urbana sostenible; creación de una Agenda 21 Escolar; establecimiento de un Premio anual de Buenas Prácticas de Sostenibilidad.

Criterios y procedimiento de selección

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. Se creará una mesa de movilidad que será mixta (presencial y telemática) y determinará definitivamente las operaciones que serán propuestas para su consenso con la Autoridad de Gestión. En todo caso, la selección de operaciones estará sujeta a criterios específicos relacionados con la universalización, igualdad de género y no discriminación en el acceso a los servicios y equipamientos

públicos; el respeto al medioambiente, la eficiencia energética y mínimas emisiones equivalentes de CO₂; la mejora medioambiental; la eficiencia económica; la concordancia con los planes supramunicipales y regionales de ordenación del territorio y de movilidad; la utilización de material reciclado y/o de mínima huella de carbono; y la minimización de la generación de residuos inertes sin posibilidad de reciclaje.

Presupuesto

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión POCS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
CI039/CE036	9.000	45.000	90.000	76.000	76.000	76.000	76.000	448.000
CI046/CE043	20.000	100.000	200.000	172.000	172.000	172.000	172.000	1.008.000
CI047/CE044	10.000	50.000	100.000	85.500	85.500	85.500	85.500	502.000
CI088/CE090	14.000	70.000	140.000	117.000	117.000	117.000	117.000	692.000
Total	53.000	265.000	530.000	450.500	450.500	450.500	450.500	2.650.000

Los gastos totales que se prevé conllevará el tipo de operaciones planteadas ascienden a 2.650.000 de euros e incluyen gastos de gestión por importe de 106.000 euros.

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CI039/CE036																												
CI046/CE043																												
CI047/CE044																												
CI088/CE090																												

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Superficie de vías peatonales o restringidas generadas (m ²)	0	2.600	5.450
Longitud de rutas pedestres o ciclistas implantadas (km)	0	37	78

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
E033 Pasajeros transporte intermodal ó transporte público (pasajeros/año)	0	129.000	280.000
C034 Reducción gases efecto invernadero (t. eq.CO ₂ /año)	0,00	1.238,44	2.428,32
E028 Vehículos de transporte eficientes adquiridos (número de vehículos)	0	2	2
E052 Puntos de recarga de vehículos eléctricos (número de puntos)	0	6	11
EU01 Planes de movilidad urbana sostenible (número de planes)	0	1	1
E029 Usuarios cubiertos por servicios tpte. inteligente (número de usuarios)	0	3.100	5.800
E008 Longitud de pistas para bicicletas y senderos (kms)	0	7,6	16,5

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Se estima que el servicio de transporte inteligente tendrá impacto positivo directo sobre un total de 5.800 personas a la finalización del proyecto y, por extensión, al conjunto de la ciudadanía.

Riesgos de la actuación

Las intervenciones que se pudieran realizar sobre el vuelo de la zona navegable del Río Guadalete o sobre los espacios del Puerto Comercial se encuentran en el ámbito competencial de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y por tanto estarán sometidas, en última instancia, a la decisión del órgano competente de esta entidad. En cualquier caso la Entidad Beneficiaria mantiene excelentes relaciones con la Administración Portuaria y el conjunto de actuaciones sería consensuado previamente con ella.

En algunas de las intervenciones planteadas podrían aparecer contratiempos y desviaciones, por causas externas o imprevisibles, no contemplados en los proyectos de ejecución previamente redactados. No obstante, el alcance de las operaciones no es excesivamente amplio ni tiene un grado de complejidad elevado por lo que el riesgo de desviación o imposibilidad de ejecución se considera medio-bajo.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía en el proceso de diseño de la Estrategia; la elaboración del Plan Director de la Ciudad, así como en las dinámicas seguidas dentro del Programa Ciudad Sostenible. Se han centrado en: la detección de puntos problemáticos en la movilidad de la población; la selección de los medios de transporte más adecuados; mecanismos disuasorios del uso del vehículo particular y la selección del tipo de infraestructuras viarias alternativas y de comunicación, así como sistemas más adecuados.

Se creará una mesa de movilidad para esta LA03, formada por los *stakeholders* clave en el sector, tendrá reuniones periódicas de seguimiento y evaluación de la actuación e incorporará elementos clave a la ejecución. Asimismo, se alimentará con las valoraciones, sugerencias y notificación de incidencias que la ciudadanía realice, sobre el funcionamiento de los servicios públicos e infraestructuras que se implanten, a través de las plataformas telemáticas y digitales de Gobierno Abierto a implantar en el Ayuntamiento, así como con el suministro de información sobre usos que recojan los sistemas de información instaurados.

Observaciones

Toda construcción de carriles bici y vías peatonales o semi-peatonales que se plantea, va vinculada unívocamente a la reducción de tráfico rodado preexistente y estará condicionado a la consecución de este resultado. Todos los puntos de recarga eléctrica de vehículos a instalar serán públicos.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4

Desarrollo de una oferta turística, complementaria al sol y playa, basada en los atractivos patrimoniales, culturales y naturales y en las posibilidades que ofrecen las TIC.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Reducir el número de personas desempleadas.

Incrementar el número de visitantes a los lugares de interés cultural y natural.

Descripción de la línea

Esta Línea de Actuación fomenta aquellas operaciones relacionadas con la puesta en valor, mediante las TIC, de activos patrimoniales, culturales y naturales públicos que se encuentran en el Centro de El Puerto, con el fin de generar una oferta alternativa al sol y playa, no estacional y capaz de crear empleo estable entre la población más desfavorecida del Ámbito.

Con este tipo de acciones se pretende contribuir a desestacionalizar la oferta turística de El Puerto y concentrarla en el Centro, aprovechando la riqueza patrimonial, cultural, histórica y natural que ofrece el Centro. Y todo con el fin último de promover la inclusión social y luchar contra la pobreza mediante el empleo y la generación de riqueza.

Entre las operaciones a seleccionar para esta Línea se plantea la rehabilitación de varias casas palaciegas y edificios singulares del patrimonio municipal y la adaptación y dotación que permita: albergar algunas de las secciones que se encuentran en el Museo Municipal como la de Historia, o las de Artes Plásticas y Etnología, o las piezas de gran tamaño; crear el Museo de Arte Sacro; o establecer espacios multiculturales. Igualmente se plantean intervenciones de tipo tecnológico-digital que permitan difundir y promover El Puerto como Destino Turístico Inteligente.

Criterios y procedimiento de selección

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. En su momento, estos criterios serán consensuados con la Autoridad de Gestión. Para la selección de operaciones se habilitarán espacios de participación y consulta ciudadana. Las operaciones seleccionadas estarán sujeta a criterios específicos relacionados con la universalización, igualdad de género y no discriminación en el uso y disfrute de los espacios, servicios y equipamientos; el fomento del uso y gestión social de los espacios; el respeto al medioambiente, la eficiencia energética y mínimas emisiones equivalentes de CO₂; la eficiencia económica; la concordancia con los planes de ordenación del territorio y protección del patrimonio; la utilización de material reciclado y/o de mínima huella de carbono; y la minimización de la generación de residuos inertes sin posibilidad de reciclaje.

Presupuesto

Se prevé que la tipología de operaciones planteadas conllevarán unos gastos totales de 1.750.000 de euros que incluyen gastos de gestión por importe de 70.000 euros.

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión POCS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
CI057/CE055	35.000	175.000	350.000	297.500	297.500	297.500	297.500	1.750.000
Total	35.000	175.000	350.000	297.500	297.500	297.500	297.500	1.750.000

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CI057/CE055																												

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Superficie rehabilitada, adaptada y puesta en uso en edificios (m2)	0	2.950	5.800

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
E059 Personas beneficiadas operaciones de regeneración (Personas)	0	2.600	5.600

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Se prevé que las posibles intervenciones planteadas en esta Línea tendrá efectos directos sobre personas en situación de desempleo o socialmente desfavorecidas. Indirectamente, los miembros de las unidades familiares de personas insertadas socio-laboralmente recibirán los efectos positivos que estas acciones desplegarán, motivado por la mejora de la economía familiar en cada caso.

Riesgos de la actuación

Las posibles intervenciones sobre Bienes catalogados dispondrán con anterioridad de la autorización oportuna de la Consejería competente de la Junta de Andalucía.

En algunas de las intervenciones planteadas podrían aparecer contratiempos y desviaciones, por causas externas o imprevisibles, no contemplados en los proyectos de ejecución previamente redactados. No obstante, el alcance de las operaciones no es excesivamente amplio ni tiene un grado de complejidad elevado por lo que el riesgo de desviación o imposibilidad de ejecución se considera medio-bajo.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía tanto en el proceso de diseño de la Estrategia como en la elaboración del Plan Director de la Ciudad, tales como: la determinación de oportunidades de dinamización económica y generación de riqueza; y los colectivos y perfiles necesitados de integración socio-laboral.

Se constituirá una mesa de las oportunidades para seguimiento de esta LA04, formada por los *stakeholders* clave en el sector y representantes de la ciudadanía. Tendrá reuniones periódicas de seguimiento y evaluación de la actuación. Asimismo, se alimentará con las valoraciones, sugerencias y notificación de incidencias que la ciudadanía realice, sobre el funcionamiento de las dotaciones públicas que se implanten, a través de las plataformas telemáticas y digitales de Gobierno Abierto a implantar en el Ayuntamiento, así como con el suministro de información sobre usos que recojan los sistemas de información que se implanten.

Observaciones

Esta Línea de Actuación no incluye adquisiciones de suelos ni edificios.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 5

Implantación del concepto "Smart City" en la ciudad, gestionando de forma inteligente los servicios que presta el Ayuntamiento a la ciudadanía, visitantes y personal municipal.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Transformar El Puerto de Santa María en Smart City.

Ampliar el número de trámites sobre procedimientos administrativos que se pueden realizar telemáticamente.

Incrementar las mediciones que forman parte de los sistemas de gestión inteligentes de la ciudad y la cantidad de información que se recaba de ellos.

Descripción de la línea

Esta Línea de Actuación fomenta las operaciones que, mediante un enfoque *smart*, suponen la implantación y aplicación de las TIC en los servicios públicos locales, como base para la mejora de la calidad de vida, la accesibilidad de la ciudadanía, el desarrollo sostenible y específicamente, la ampliación y acercamiento de los servicios y utilidades públicas a la ciudadanía, con criterios de auto-abastecimiento y plena disponibilidad 7X24.

Entre las operaciones a seleccionar para esta Línea se plantean: la modernización de la Administración Local mediante la mejora de infraestructuras informáticas y el aumento y la mejora de los servicios online, en el marco del proyecto El Puerto Ciudad Inteligente, ya iniciado; creación de una exposición digital permanente como recurso turístico y cultural; generación de espacios creativos en materia de TIC mediante *coworking*; o la instalación de sensores de medición de usos y ambiente en las zonas de costa y espacios de esparcimiento y sistemas de gestión inteligente para los mismos.

Criterios y procedimiento de selección

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. Se creará una mesa de la modernización administrativa y Gobierno Abierto que será mixta (presencial y telemática) y determinará definitivamente las operaciones que serán propuestas para su consenso con la Autoridad de Gestión. Este órgano de selección y posterior seguimiento será común a las líneas 05 y 07. En todo caso, la selección de operaciones estará sujeta a criterios específicos relacionados con la universalización, igualdad de género y no discriminación en el acceso a los servicios y equipamientos públicos; el respeto al medioambiente, la eficiencia energética y mínimas emisiones equivalentes de CO₂; la mejora medioambiental; la eficiencia económica; la concordancia con los planes supramunicipales y regionales de modernización y telecomunicaciones así como con el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes; la utilización de material reciclado y/o de mínima huella de carbono; y

la minimización de la generación de residuos inertes sin posibilidad de reciclaje.

Presupuesto

Se prevé que la tipología de operaciones planteadas conllevarán unos gastos totales de 1.352.000 de euros que incluyen gastos de gestión por importe de 54.020 euros.

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión POCS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
CI078/CE078	27.000	135.000	270.000	230.000	230.000	230.000	230.000	1.352.000
Total	27.000	135.000	270.000	230.000	230.000	230.000	230.000	1.352.000

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CI078/CE078																												

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Número de sensores de medición instalados	0	179	308

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
E016 Usuarios cubiertos por algún serv. públ. Smart Cities (número)	0	41.000	77.500
E024 Usuarios cubiertos por aplicaciones/servicios Admón. Electrónica (número)	0	26.500	56.000

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Las utilidades que se alcancen serán repercutidas a la totalidad de la población en modo de ventajas en las posibilidades de interacción con la Administración de forma multidisciplinar y adaptada en tiempo real a sus necesidades, eficiente en calidad y costes. Se estima que más de la mitad de la población será usuaria o participante de algún servicio *smart* en algún momento del periodo de ejecución.

Riesgos de la actuación

En algunas de las intervenciones planteadas podrían aparecer contratiempos y desviaciones, que por circunstancias externas o imprevisibles, no estén contemplados en los proyectos de ejecución previamente redactados. No obstante, el alcance y complejidad de las operaciones es muy reducido por lo que el riesgo de desviación o imposibilidad de ejecución es muy bajo.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía tanto en el proceso de diseño de la Estrategia y en la elaboración del Plan Director de la Ciudad como: la detección de carencias en cuanto a trámites administrativos disponibles telemáticamente; y la selección del tipo de infraestructura de telecomunicaciones y sistemas de gestión inteligentes más adecuado para satisfacer las necesidades planteadas.

La mesa de la modernización administrativa y Gobierno Abierto para las Líneas 05 y 07 estará formada por los stakeholders clave en el sector, y tendrá reuniones periódicas para el seguimiento y evaluación de la actuación. Asimismo, se alimentará con las valoraciones, sugerencias y notificación de incidencias que la ciudadanía realice, sobre el funcionamiento de las plataformas digitales de Gobierno Abierto y los servicios públicos telemáticos que se implanten, a través de las propias plataformas instaladas, así como del suministro de información sobre usos que recojan los sistemas inteligentes de gestión aplicados.

Observaciones

Con este tipo de acciones se pretende aprovechar las oportunidades que las TICs ofrecen para hacer del Ayuntamiento de El Puerto una Administración Inteligente en los términos descritos en la Agenda Digital para España.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 6

Desarrollo de un programa de alta intensidad social que permita mejorar las condiciones socioeconómicas de los residentes zonas de alta vulnerabilidad social del Centro Histórico.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Ampliar la disponibilidad de viviendas sociales en el Centro de El Puerto

Incrementar la calidad constructiva, habitabilidad y entorno urbano de las viviendas sociales del Centro de la Ciudad.

Reducir la conflictividad social en las zonas socialmente más deprimidas del Centro.

Descripción de la línea

Esta Línea fomenta aquellas operaciones vinculadas con la regeneración física, económica y social del entorno urbano y el ámbito residencial de las personas en zonas de vulnerabilidad social, en aras de su atención e inserción social.

Entre las operaciones a seleccionar para esta Línea se plantea la generación de un parque de viviendas sociales; la adecuación de las condiciones de habitabilidad de las viviendas sociales; la creación e implantación de un servicio gratuito de mediación y tratamiento en situaciones de posibles desahucios; la potenciación del Centro de Servicios Sociales; la elaboración y ejecución de un Plan integral de Servicios Sociales; la ampliación y extensión de los programas de envejecimiento activo; la creación de un plan de empleo específico para zonas del Centro especialmente degradadas socio-económicamente; o la eliminación de barreras arquitectónicas en Centro Histórico.

Criterios y procedimiento de selección

El procedimiento de selección será a través de un comité experto del Ayuntamiento con asesoramiento externo (en su caso) y aplicando la normativa vigente.

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. En su momento, estos criterios serán consensuados con la Autoridad de Gestión. Para la selección de operaciones se habilitarán espacios de participación y consulta ciudadana. La selección de operaciones estará sujeta, en todo caso, a criterios específicos relacionados con la universalización, igualdad de género y no discriminación en el acceso a los servicios y equipamientos públicos; el fomento del uso y gestión social de los espacios; el respeto al medioambiente, la eficiencia energética y mínimas emisiones equivalentes de CO₂; la mejora medioambiental; la eficiencia económica; la concordancia con las políticas activas de empleo regionales; la calificación como indispensable en la dotación de nuevo equipamiento; la utilización de material reciclado y/o de mínima huella de carbono; y

la minimización de la generación de residuos inertes sin posibilidad de reciclaje.

Presupuesto

Se prevé que la tipología de operaciones planteadas conllevará unos gastos totales de 4.000.000 de euros, que incluyen gastos de gestión por importe de 160.000 euros.

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
POCS								
CI056/CE054	55.000	270.000	540.000	460.000	460.000	460.000	460.000	2.705.000
CI057/CE055	25.000	130.000	260.000	220.000	220.000	220.000	220.000	1.295.000
Total	80.000	400.000	800.000	680.000	680.000	680.000	680.000	4.000.000

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CI056/CE054																												
CI057/CE055																												

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Superficie reformada en viviendas sociales (m2)	0	12.350	28.750
Superficie de urbanización mejorada	0	7.700	16.000

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
C040 Viviendas rehabilitadas en zonas urbanas (Viviendas)	0	600	1.250
E059 Personas beneficiadas operaciones de regeneración (Personas)	0	4.700	10.100

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Se prevé que las posibles intervenciones planteadas en esta Línea tendrán efectos directos sobre aquellas personas que residan en las nuevas viviendas ofrecidas o en las que se mejoren, así como aquellos residentes en urbanizaciones sometidas a procesos de mejora del entorno urbano. Del mismo modo, las medidas desplegarán impactos directos sobre un número aproximado de 600 personas, por término medio cada año, del horizonte temporal de ejecución, cuyo perfil es el de personas en situación de desempleo o socialmente desfavorecidas. Indirectamente, los miembros de las unidades familiares de personas insertadas socio-laboralmente recibirán los efectos positivos que estas acciones desplegarán, motivado por la mejora de la economía familiar en cada caso.

Riesgos de la actuación

En algunas de las intervenciones planteadas podrían aparecer contratiempos y desviaciones, por causas externas o imprevisibles, no contemplados en los proyectos de ejecución previamente redactados. No obstante, el alcance de las operaciones no es excesivamente amplio ni tiene un grado de complejidad elevado por lo que el riesgo de desviación o imposibilidad de ejecución se considera medio-bajo.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía tanto en el proceso de diseño de la Estrategia como en la elaboración del Plan Director de la Ciudad centradas en: la determinación de zonas socio-económica y urbanísticamente degradadas; necesidades de vivienda social; y acciones tipo a emprender.

Se creará una comisión de seguimiento de esta LA06, formada por los *stakeholders* clave en el sector y representantes de la ciudadanía, que tendrá reuniones periódicas de seguimiento y evaluación de la actuación e incorporará elementos clave a la ejecución.

Para alimentar el trabajo de la comisión se establecerán mesas de debate social que estarán apoyadas sobre plataformas digitales de Gobierno Abierto.

Observaciones

Las operaciones de mejora de viviendas se llevarán a cabo exclusivamente sobre viviendas de titularidad pública. Las adquisiciones de suelos o edificios que se pudieran realizar estarán condicionadas con la consecución de los objetivos y resultados que persigue esta línea de actuación.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 7

Desarrollo de la democracia participativa, creando nuevos canales de comunicación basados en las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Objetivos estratégicos de la línea de actuación

Incrementar el número de interacciones en las plataformas de Gobierno Abierto y Democracia electrónica de la Administración Local.

Aumentar el número de decisiones y acciones de gobierno de base participativa.

Descripción de la línea

Esta Línea fomenta aquellas operaciones vinculadas a la implantación de un modelo de Gobierno Abierto y Administración Electrónica, con el fin de conferir a la ciudadanía el derecho a tomar parte en las decisiones políticas, conocer de manera transparente el funcionamiento y la gestión de la administración local y eliminar la discriminación digital.

Entre las operaciones a seleccionar para esta Línea se plantean: el desarrollo de sistemas de trazabilidad de indicadores de cumplimiento normativo en el Portal de Transparencia; establecimiento de un canal ciudadanía mediante salas audiovisuales, equipamiento técnico y realización de contenidos online; el desarrollo de nuevas aplicaciones y la ampliación de servicios en materia de participación ciudadana, presupuestos participativos; implantación de plataformas informáticas para realizar y gestionar consultas ciudadanas, para el debate y el diseño participativo y/o democrático de políticas públicas, y para la gestión de datos abiertos; crear sistemas de gestión de networking o coworking para las políticas públicas locales; o la puesta a disposición de equipamiento informático integrado en los sistemas de información y comunicación municipal y plataformas de Gobierno Abierto, para los colectivos y asociaciones, con el fin de promocionar el asociacionismo y la participación activa.

Criterios y procedimiento de selección

Los criterios de selección estarán ajustados a lo que el POCS determina de modo general y la convocatoria recoge en el Anexo VII, punto 8. Se creará una mesa de la modernización administrativa y Gobierno Abierto que será mixta (presencial y telemática) y determinará definitivamente las operaciones que serán propuestas para su consenso con la Autoridad de Gestión. Este órgano de selección y posterior seguimiento será común a las líneas 05 y 07. En todo caso, la selección de operaciones estará sujeta a criterios específicos relacionados con la universalización, igualdad de género y no discriminación en el acceso a los servicios y equipamientos públicos; el respeto al medioambiente, la eficiencia energética y mínimas emisiones equivalentes de CO₂; la mejora medioambiental; la eficiencia económica; la concordancia con los planes supramunicipales y regionales de modernización y telecomunicaciones así como con el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes; la utilización de material reciclado y/o de mínima

huella de carbono; y la minimización de la generación de residuos inertes sin posibilidad de reciclaje.

Presupuesto

Se prevé que la tipología de de operaciones planteadas conllevarán unos gastos totales de 548.000 de euros que incluyen gastos de gestión por importe de 21.980 euros.

Senda financiera de la línea de actuación								
Categoría inversión POCS	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
CI078/CE078	11.000	55.000	110.000	93.000	93.000	93.000	93.000	548.000
Total	11.000	55.000	110.000	93.000	93.000	93.000	93.000	548.000

Cronograma

Categoría inversión POCS	2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
CI078/CE078																												

Indicadores de realización de la línea de actuación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
Número medio de participaciones/año por plataforma de Gobierno Abierto instalada	0	2.400	3.100

Indicadores de productividad del POCS y Acuerdo de Asociación

Indicador	Valor inicial	Valor intermedio	Valor final
E016 Usuarios cubiertos por algún serv. públ. Smart Cities (número)	0	11.000	19.000
E024 Usuarios cubiertos por aplicaciones/servicios Admón. Electrónica (número)	0	14.000	23.000

Beneficiarios de la actuación

La entidad beneficiaria de la actuación será el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Estas utilidades serán repercutidas a la totalidad de la población en modo de posibilidades de tomar parte en la acción de Gobierno desde cualquier lugar y momento, de diversas de formas.

Riesgos de la actuación

En algunas de las intervenciones planteadas podrían aparecer contratiempos y desviaciones, que por circunstancias externas o imprevisibles, no estén contemplados en los proyectos de ejecución previamente redactados. No obstante, el alcance y complejidad de las operaciones es muy reducido por lo que el riesgo de desviación o imposibilidad de ejecución se considera muy bajo.

Gestión de stakeholders. Participación. Gobernanza aplicada

La línea de actuación se ha configurado a partir de las contribuciones de la ciudadanía tanto en el proceso de diseño de la Estrategia como en la elaboración del Plan Director de la Ciudad centradas en: la detección de carencias en cuanto a canales de participación y oportunidades para co-gobierno; y la selección del tipo de infraestructura de telecomunicaciones y plataformas de gestión más adecuados para satisfacer las necesidades planteadas.

La mesa de la modernización administrativa y Gobierno Abierto para las Líneas 05 y 07 estará formada por los *stakeholders* clave en el sector, y tendrá reuniones periódicas para el seguimiento y evaluación de la actuación. Asimismo, se alimentará con las valoraciones, sugerencias y notificación de incidencias que la ciudadanía realice, sobre el funcionamiento de las plataformas digitales de Gobierno Abierto y los servicios públicos telemáticos que se implanten, a través de las propias plataformas instaladas..

PRESUPUESTO GENERAL DE LA EDUSI

El presupuesto general de gastos es (en euros):

Objetivos Temáticos (POCS)	Objetivos Específicos (POCS)	Objetivo estratégico 1	Objetivo estratégico 2	Objetivo estratégico 3	Objetivo estratégico 4	Objetivo estratégico 5	Total OT
		Reto 1	Reto 2	Reto 3	Reto 4	Reto 5	
OT 2	OE.2.3.3. (020c3)			1.296.480		527.520	1.900.000
				Gastos de gestión 54.020		Gastos de gestión 21.980	
OT 4	OE.4.5.1. (040e1)	2.544.000					4.600.000
		Gastos de gestión 106.000					
OT 6	OE.4.5.3. (040e3)		1.872.000				6.500.000
			Gastos de gestión 78.000				
OT 9	OE.6.3.4. (060c4)	6.240.000					5.750.000
		Gastos de gestión 260.000					
OT 9	OE.9.8.2. (090b2)		1.680.000		3.840.000		5.750.000
			Gastos de gestión 70.000		Gastos de gestión 160.000		
Total		9.150.000	3.700.000	1.350.500	4.000.000	549.500	18.750.000

SENDA FINANCIERA Y FINANCIACIÓN

La distribución financiera del presupuesto de gastos por objetivos temáticos y anualidades es la siguiente:

PRESUPUESTO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
OT 2	38.000	190.000	380.000	323.000	323.000	323.000	323.000	1.900.000
OT 4	92.000	460.000	920.000	782.000	782.000	782.000	782.000	4.600.000
OT 6	130.000	650.000	1.300.000	1.105.000	1.105.000	1.105.000	1.105.000	6.500.000
OT 9	115.000	575.000	1.150.000	977.500	977.500	977.500	977.500	5.750.000
TOTAL POR AÑOS	375.000	1.875.000	3.750.000	3.187.500	3.187.500	3.187.500	3.187.500	18.750.000
TOTAL ACUMULADO	375.000	2.250.000	6.000.000	9.187.500	12.375.000	15.562.500	18.750.000	

Y su esquema de financiación por anualidades el siguiente:

FINANCIACIÓN	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Ayuda FEDER (80 %)	300.000	1.500.000	3.000.000	2.550.000	2.550.000	2.550.000	2.550.000	15.000.000
Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (20 %)	75.000	375.000	750.000	637.500	637.500	637.500	637.500	3.750.000
TOTAL POR AÑOS	375.000	1.875.000	3.750.000	3.187.500	3.187.500	3.187.500	3.187.500	18.750.000
TOTAL ACUMULADO	375.000	2.250.000	6.000.000	9.187.500	12.375.000	15.562.500	18.750.000	



VIII. Participación ciudadana y de los agentes sociales

El Ayuntamiento inició, en julio de 2014, la redacción del denominado “Plan Director de El Puerto de Santa María”.

El Ayuntamiento, conocedor de la Comunicación de la Comisión “*Europa 2020 Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*”, tuvo en cuenta en la concepción, y a lo largo de todo el trabajo desarrollado, los objetivos ahí planteados. Es decir, un futuro sostenible que permita mejorar el bienestar y la cohesión social de sus ciudadanos/as en base a una economía inteligente, sostenible e integradora, de acuerdo a las tres grandes prioridades que anima la Estrategia Europa 2020:

- Crecimiento inteligente: desarrollo de una economía basada en el conocimiento y la innovación.
- Crecimiento sostenible: promoción de una economía que haga un uso más eficaz de los recursos, que sea más verde y competitiva.
- Crecimiento integrador: fomento de una economía con alto nivel de empleo que tenga cohesión social y territorial.

Asimismo, durante el desarrollo del Plan se tomó como referencia las “*Orientaciones de la Red iniciativas Urbanas para la definición de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado en el período 2014-2020*”, al ser un marco base a la hora de realizar una estrategia que incluya medidas integradas frente a retos económicos, ambientales, climáticos, demográficos y sociales.

De esta forma, el **Plan Director ha servido de referencia en la propuesta de actividades orientadas al desarrollo, impulso y modernización de la ciudad y su proceso de participación el que ha articulado la EDUSI**, a través de sus principales resultados y el encaje de las líneas de actuación propuestas en la EDUSI del Centro Urbano

El objetivo central del Plan Director, y con ello de la estrategia de la ciudad de El Puerto para 2025, es una definición de la ciudad a la que se quiere llegar, como marco de referencia, fruto del consenso y participación de todos los actores locales y que:

- Responda a las necesidades, demandas y expectativas de la ciudadanía para la mejora de la calidad de vida y el bienestar de quienes viven y trabajan en El Puerto.
- Mejore el atractivo de la ciudad hacia actividades emprendedoras con impacto en el desarrollo económico y social.

Por tanto, el Plan Director ha constituido un **excelente punto de partida en el diseño la EDUSI del Centro Urbano de El Puerto de Santa María**, así como un cauce para **conducir el proceso de participación institucional, social y ciudadano** que debe inspirar cualquier EDUSI.

PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

Implicación ciudadana

Para alcanzar y garantizar la implicación de la ciudadanía en el proyecto de futuro de su ciudad, a través de su Plan Director:

1. Se ha creado un Plataforma de Participación ciudadana, como herramienta general de participación.
2. Se ha realizado una encuesta entre una muestra de ciudadanos para contrastar la representatividad de los resultados alcanzados respecto de la opinión general de la ciudadanía.
3. Se ha abierto a la participación a las diferentes asociaciones vecinales, asociaciones sociales, al sector empresarial, a las y los representantes de los trabajadores, a los grupos políticos, y a las diferentes Áreas, Servicios y empresas municipales.
4. Se han establecido dos foros de participación social para ampliar las opiniones recibidas.
5. Se ha elaborado un Documento Inicial del Plan Director que se ha expuesto para su revisión y mejora de forma general entre la ciudadanía, y de forma específica por los diferentes Servicios y Empresas Municipales, a partir de las cuales se ha generado el *Documento Final del Plan Director de la Estrategia de Ciudad El puerto de Santa María 2015-2025*.

Plataforma de participación ciudadana

Desde la Concejalía de Participación Ciudadana, con la asistencia técnica de la empresa municipal El Puerto de Santa María Global, S.L.U., a través de la página Web de El Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, se ha dado oportunidad a todo ciudadano a colaborar en el Plan Director de la Ciudad. Para ello solo se ha tenido que acceder a la misma y rellenar el cuestionario que se proporcionaba.



Acto de presentación de la Web

El 14 de noviembre de 2014 se presentó al ciudadano la Web de información y participación del Plan Director.

La web de información del Plan tuplandirector.elpuertodesantamaria.es ha recibido hasta la realización del Documento Final 4.854 Visitas.



Imagen del área de participación en la web municipal

Durante el desarrollo del Plan la ciudadanía ha podido participar en dos momentos:

1. Desde el 14 de noviembre de 2014 al 1 de diciembre de 2014, a través de la encuesta ciudadana por Internet.
2. Desde el 21 de mayo de 2015 al 20 de junio de 2015, para aportar mejoras, enmiendas y propuestas al Documento Inicial.

Para reforzar la participación, se ha dado mayor difusión a través de dos banners en la página web del Ayuntamiento.



Encuesta a la ciudadanía

El método utilizado para la recogida de datos ha sido la encuestación, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de conseguir mediciones cuantitativas sobre una gran cantidad de características objetivas y subjetivas, en este caso también vinculadas al Plan.

El cuestionario se ha compuesto de dos partes:

- En la primera de ellas se explicaba qué es el Plan Director y en qué consiste, resumiéndose como un modelo de ciudad, fruto de un proyecto de mejora de la ciudad y la calidad de vida de la ciudadanía.
- En la segunda se planteaban tres preguntas abiertas para plasmar todos aquellos aspectos considerados oportunos:
 1. ¿Cuáles son las debilidades o aspectos negativos de la ciudad, en general, de El Puerto de Santa María?
 2. Si usted fuera alcalde, ¿qué medidas o acciones llevaría a cabo para mejorar la ciudad?
 3. ¿Cuáles son las fortalezas o aspectos positivos de la ciudad de El Puerto de Santa María?

A su vez se refleja el nombre, edad, sexo y domicilio del encuestado a fin de poder tabular los datos obtenidos y hacer una clasificación lo más completa y detallada posible basándonos en los distintos cohortes de población y su distribución por distritos en la ciudad (distrito Norte, Sur/Costa oeste, Centro y Valdelagrana).

La muestra necesaria para un nivel de confianza del 95% era de 350 entrevistas, siendo finalmente los resultados alcanzados los siguientes:

- Las encuestas presenciales o a pie calle: 420.
- Las encuestas contestadas por Internet: 138.

Ambas formas de realización se encuentran tabuladas de forma independiente, recogiendo sus resultados en el apartado 3.2. “Resultados de Encuestas Presenciales y Evaluación por Áreas Temáticas” y 3.3. “Resultado de Encuestas por Internet y Evaluación por Áreas Temáticas” del Documento.

	nº personas	%	muestra	%	ampliación muestra	hombres								mujeres	
						hombres de 15 a 29	hombres de 30 a 44	hombres de 45 a 59	hombres de mayores de 60	mujeres de 15 a 29	mujeres de 30 a 44	mujeres de 45 a 59	mujeres de mayores de 60	total	
Distrito 1	45.720	50,19%	119	50,00%	175	20	28	22	19	21	27	22	16	175	
Distrito 2	17.444	19,15%	45	18,91%	66	8	10	8	7	8	10	8	6	65	
Distrito 3	22.767	24,99%	60	25,21%	88	10	14	11	10	11	14	11	8	89	
Distrito 4	5.162	5,67%	14	5,88%	21	2	3	3	2	3	3	3	2	21	
Total Población	91.093		238		350	40	55	44	38	43	54	44	32	350	

nivel de confianza	95%
pérdida esperada	15%

referencia				
distribución edad y sexo				
	hombres	mujeres	% hombres	% mujeres
agrupación 15 a 29	8.657	9.017	11,65%	12,13%
agrupación 30 a 44	11.759	11.536	15,82%	15,52%
agrupación 45 a 59	9.399	9.209	12,64%	12,39%
mayores de 60	8.054	6.700	10,84%	9,01%
	37.869	36.462	50,95%	49,05%

Distribución de la muestra necesaria para un nivel de confianza del 95%

Participación de los agentes sociales y económicos representativos de la Ciudad

Con la intención de obtener un mayor cobertura de la encuesta, también se enviaron a las diferentes asociaciones vecinales, sociales, al sector empresarial, a los representantes de los trabajadores, a los grupos políticos, y a las diferentes Áreas, Servicios y empresas municipales.

Concretamente, se remitieron, y recibieron encuestas de los siguientes colectivos:

- Grupos políticos: 5 grupos.
- Sector empresarial: 19 entidades.
- Sector sindical: 3 entidades.
- Sector social: 17 entidades.
- Asociaciones vecinales: 3 entidades.
- Empresas y organismos municipales: 30 áreas, organismos y empresas.

2.1.4. Foros de participación social

Las dinámicas de foro o mesas de trabajo han sido la principal herramienta de participación ciudadana en la elaboración del Plan Director, con un doble objetivo: en primer lugar, la identificación de las principales fortalezas y debilidades de cada una de las áreas temáticas establecidas; y en segundo lugar, formular las principales acciones del plan de actuación.

Esta técnica permitió:

- Fomentar la discusión y participación en temas de interés general.

- Fomentar la libre exposición de ideas y opiniones de los miembros del grupo de una manera informal y con pocas limitaciones.
- Conocer las opiniones del grupo sobre el tema tratado.

Las mesas de trabajo fueron coordinadas por dos psicólogas que se encargaron de la buena marcha del foro, dirigiendo la participación de los expositores, determinando el tiempo disponible para cada uno, señalando el orden de las intervenciones y dando el derecho de palabra, así como dinamizando y manteniendo el interés sobre el tema. La duración de la dinámica fue de dos horas para cada mesa de trabajo.

Se celebraron **dos foros de participación social**: el 27 de Febrero y el 9 de Marzo de 2015, con una importante participación de los sectores económicos, sociales y medioambientales más representativos de la Ciudad.

Revisión del documento inicial del Plan Director

El día 14 de abril de 2015 se presentó a la ciudadanía las conclusiones del Documento Inicial del Plan Director.



Reunión con el equipo de gestión del Plan Director

Desde el 21 de mayo de 2015 y hasta el 20 de junio de 2015 se ha expuesto el Documento Inicial en a la web del Plan, al objeto de recibir mejoras, enmiendas y propuestas al mismo. Asimismo, el documento fue remitido a los diferentes Servicios y Empresas Municipales al objeto de su revisión.

AMBITOS DE DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN

Se ha impulsado y promocionado el proceso de participación a través de distintos formatos y medios de comunicación, desde la propia Web municipal hasta la radio, con videos publicitarios o vía mail.

- Web municipal: ha contado desde el principio con un enlace de acceso directo al portal de el Plan Director, donde se explica en qué consiste éste, la propia iniciativa del proceso, sus objetivos, reglas, etc.
- Radio Puerto: ha existido un espacio semanal reservado a la promoción del Plan Director, donde miembros del equipo de trabajo han difundido el proyecto para informar, sensibilizar y motivar a la participación en el mismo.
- Los progresos obtenidos se han podido seguir en la página tuplandirector.elpuertodesantamaria.es



Página Web del Plan Director

- Mail: comunicaciones a asociaciones vecinales, sociales, grupos políticos, servicios y empresas municipales, así como a sectores empresariales, de empleo y representación de las y los trabajadores de la localidad. Se les ha informado sobre el proceso participativo y se les ha invitado a ser protagonistas mediante la realización de una encuesta adjuntada en el mismo correo electrónico.
- A pie de calle: una parte del equipo de trabajo y voluntarias/os han salido a la calle para informar a la ciudadanía sobre el Plan y ofrecerle la oportunidad de participar en el mismo a través de la encuesta abierta antes descrita.



- En los diferentes diarios y publicaciones locales han aparecido los hitos más importantes relacionados con el Plan, como la presentación de la página Web o el Documento Inicial, entre otros.

ENCAJE DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS EN EL PLAN DIRECTOR EN LA EDUSI DEL CENTRO URBANO DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

A través de los diferentes cauces de participación descritos, se han canalizado más de 180 propuestas de mejora. De cara al **diseño de la EDUSI** del Centro Urbano, cada una de estas propuestas de acción para el Plan han sido objeto de un doble análisis:

- Por una parte, se han seleccionado aquellas que pueden desarrollarse en el ámbito identificado por la EDUSI: el Centro Urbano de El Puerto.
- A partir de la selección anterior, se ha realizado un nuevo filtrado, centrado en la selección de aquellas propuestas que efectivamente responden a los objetivos estratégicos de la EDUSI.

Como resumen del análisis anterior cabe reseñar que 53 de las 92 propuestas de acción comprendidas en el Plan Director (un 57,61 % del total) son susceptibles de integración en las Líneas de Actuación de la EDUSI. Las 49 propuestas que no podrían integrarse (un 42,39 %) lo son, en gran medida, porque su alcance trasciende el Ámbito de Actuación delimitado para la EDUSI. Más concretamente:

EJES / LÍNEAS DE ESTRATEGIA / PROPUESTAS DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA EDUSI				
	OE 1 Medio Amb.	OE 2 Tur. y Com.	OE 3 TIC	OE 4 Coh. Soc.	OE 5 Gobern.
CIUDAD TURÍSTICA, CULTURAL Y DE OCIO					
Potenciar la riqueza del patrimonio histórico y cultural					
Creación de un Centro de Interpretación de la Historia de El Puerto		L.4.			
Recuperar la identidad local, apoyados en hitos de su patrimonio como el Vino Fino					
Elaboración de proyectos multidisciplinares para la puesta en valor y explotación del patrimonio histórico inmueble		L.4.			
Estructurar la oferta monumental y búsqueda de espacios expositivos alternativos para su difusión		L.4.			
Mejorar el conocimiento de la ciudadanía sobre el patrimonio y la cultura de El Puerto		L.4.			
Impulsar eventos y ferias para fortalecer la riqueza enológica y gastronómica					
Recuperar y potenciar los espacios naturales e incrementar la oferta de ocio para el desarrollo de un turismo sostenible					
Desarrollar el turismo natural y paisajístico aprovechando los recursos endógenos	L.1				
Revitalización del proyecto del Yacimiento arqueológico D ^a Blanca, resaltando su importancia internacional.					
Adecuación y promoción del acueducto subterráneo de La Piedad y las Cuevas Cantera					
Reforzar la promoción de la Bahía de Cádiz como campo de regatas	L.1				
Mejorar los equipamientos e instalaciones para atraer el turismo deportivo	L.1				
Difusión del valor medioambiental de los territorios salineros					
Fomentar el turismo sostenible marino-litoral					
Relacionar la oferta cultural y de ocio con las actividades turísticas y comerciales					
Coordinar la programación anual cultural y de ocio en torno a eventos temáticos					
Reforzar la participación de empresas privadas en la organización de eventos					
Aprovechar el potencial estratégico de los eventos culturales consolidados mediante la implicación y colaboración público-privada					
Animar a empresas y comercios a simultanear a su actividad comercial con actividades culturales y expositivas					
Definir un espacio-punto de encuentro para entidades y emprendedores de la industria cultural					
Dinamización, promoción y refuerzo de la actividad turística					
Recuperación del producto Bahía de Cádiz para promoción conjunta					
Diversificar la imagen de la ciudad como destino rico en posibilidades apoyados en su fortaleza Sol y Playas					
Aprovechar el potencial del entorno para situar a El Puerto como ciudad de congresos de prestigio					
Desestacionalización del turismo a través de actividades vinculadas por tradición o producción en temporadas bajas.		L.4.			
Aunar esfuerzos con el puerto de Cádiz para atraer el turismo de cruceros a la ciudad.					
Extender la repercusión de la actividad turística a otros sectores económicos					
Mejorar la oferta hotelera, con ampliación y adaptación a los nuevos conceptos de alojamiento					
Vincular la ciudad al río y al mar a través de los deportes náuticos y reforzar la integración del puerto deportivo Puerto Sherry en la	L.1				
Animar a los centros productivos para convertirse en centros expositivos (empresas singulares visitables)		L.4.			

EJES / LÍNEAS DE ESTRATEGIA / PROPUESTAS DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA EDUSI				
	OE 1 Medio Amb.	OE 2 Tur. y Com.	OE 3 TIC	OE 4 Coh. Soc.	OE 5 Gobern.
CIUDAD EMPRENDEDORA Y DE OPORTUNIDADES					
Potenciar el valor geográfico de la ciudad y la Bahía de Cádiz					
Aprovechar la situación estratégica de la Bahía de Cádiz para las relaciones comerciales en el norte de África					
Maximizar el posicionamiento estratégico de la ciudad respecto a la Bahía de Cádiz para la instalación de empresas logísticas					
Potenciar el uso de los recursos naturales locales y del entorno para generación de nuevas actividades económicas ligadas al Turismo	L.1				
Aprovechar el turismo y las actividades náuticos como fuente de generación de actividades económicas	L.1				
Puesta en valor del potencial de la zona para el desarrollo de actividades vinculadas a las energías renovables	L.2				
Crear las condiciones idóneas para promoción y captación de emprendedores y empresas					
Fomento del espíritu emprendedor y la capacitación empresarial			L.5		
Promover la atracción de inversores y empresas a la localidad			L.5		
Establecer instrumentos de financiación y estímulos fiscales tendentes a favorecer el desarrollo de nuevos proyectos empresariales					
Reforzar los servicios destinados a facilitar la puesta en marcha de proyectos empresariales			L.5		
Dinamicación y consolidación del tejido empresarial					
Mejorar la competitividad de las empresas locales y su promoción comercial			L.5		
Impulso de la innovación empresarial			L.5		
Impulsar los sectores estratégicos y actividades emergentes			L.5		
Revalorización de sectores tradicionales			L.5		
Incentivar la renovación y competitividad del comercio local					
Fomentar el asociacionismo comercial					
Promover la especialización y diversificación del comercio local			L.5		
Promover la atracción de empresas comerciales al Centro					

EJES / LÍNEAS DE ESTRATEGIA / PROPUESTAS DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA EDUSI				
	OE 1 Medio Amb.	OE 2 Tur. y Com.	OE 3 TIC	OE 4 Coh. Soc.	OE 5 Gobern.
CIUDAD SOSTENIBLE E INTEGRADORA					
Garantizar que los servicios públicos redunden en la cohesión social y la mejora del bienestar					
Reforzar acciones que promuevan el empleo de los colectivos con mayores dificultades de acceso al mercado de trabajo				L.6	
Establecer programas formativos profesionales orientados a las ofertas de empleo y para la recualificación de colectivos de sectores en declive				L.6	
Elaborar y desarrollar programas dirigidos a la prevención y reducción del absentismo y el fracaso escolar				L.6	
Impulsar los principios de igualdad de género en la ciudad				L.6	
Mejora la atención de los diferentes colectivos en función a sus necesidades a fin de garantizar su bienestar				L.6	
Revitalización de barrios con necesidades de transformación social				L.6	
Plan de vivienda, con especial incidencia para la juventud y la tercera edad				L.6	
Impulsar el desarrollo físico y urbano de la ciudad					
Mejorar el atractivo visual, urbanístico, arquitectónico y turístico de la ciudad	L.1				
Ordenación urbanística de la ciudad a través del desarrollo del PGOU					
Cohesionar territorial, social-económico y funcionalmente los diferentes barrios de la ciudad y vertebrarlos con respecto al Centro					
Puesta en valor del PEPRICHYE, potenciando los valores culturales e históricos y la oferta comercial del Centro Histórico		L.4			
Crear la condiciones necesarias para habitabilidad del Centro Histórico ofreciendo comodidad y confort a los residentes	L.3				
Uso racional y sostenible de los recursos, haciendo que la ciudad esté en equilibrio permanente con el Medio Ambiente					
Establecer un plan de limpieza y regulación de vertidos al río de ámbito comarcal					
Reducir la contaminación y acometer la restauración paisajística de espacios degradados	L.1				
Creación de un cinturón verde aprovechando los áreas de vegetación de los alrededores de la ciudad					
Recuperación integral del Complejo Endorreico ciudad	L.1				
Reforestar e incrementar el número de parques en el Centro	L.1				
Optimizar la gestión de residuos					
Mejorar la limpieza viaria y el mantenimiento urbano					
Promover la gestión sostenible medioambiental de los polígonos industriales					
Desarrollo de áreas de suministro de gas ciudad					
Mejora de la red de abastecimiento de agua y saneamiento					
Implementación de energías renovables y de sistemas de eficiencia energética.	L.2				
Promover la movilidad y el transporte sostenible					
Potenciar la movilidad sostenible, fomentando el uso de los transportes alternativos	L.3.				
Mejorar el transporte público urbano	L.3				
Promover las conexiones intermodales	L.3				
Distribuir y dotar zonas de aparcamientos que faciliten la movilidad sostenible					
Mejorar la red de infraestructuras de comunicaciones				L.5	

EJES / LÍNEAS DE ESTRATEGIA / PROPUESTAS DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA EDUSI				
	OE 1 Medio Amb.	OE 2 Tur. y Com.	OE 3 TIC	OE 4 Coh. Soc.	OE 5 Gobern.
CIUDAD QUE VIVE EL RÍO					
Integrar el río en la ciudad, haciéndolo atractivo a residentes y turistas					
Desarrollo de la margen derecha del río como paseo fluvial	L.1				
Conectar ambas márgenes del río	L.1				
Hacer más atractivo el Parque Calderón, potenciándolo como parque fluvial	L.1				
Mejorar la conexión de la estación de trenes y Pozos Dulces facilitando el acceso a la ciudad	L.2				
Fomentar actividades de ocio y deportivas alrededor del Río					
Oferta de actividades deportivas náuticas entorno al río	L.1				
Creación de zona comercial y de ocio en la margen izquierda del río					
Puesta en valor e integración en la ciudad del Parque Guadalete	L.1				
Creación de un Centro de Interpretación del Mar					
Aprovechar el río para crear riqueza económica					
Creación de una gran zona comercial abierta entrelazando la antigua Nacional IV, la margen izquierda y el Centro Histórico					
Crear entorno al río un puerto deportivo	L.1				
Fomentar actuaciones de diversificación del sector pesquero, como instrumento de desarrollo activo del Río					
Generación de sinergias positivas a través de la potenciación de relaciones con actores portuarios					



EJES / LÍNEAS DE ESTRATEGIA / PROPUESTAS DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA EDUSI				
	OE 1 Medio Amb.	OE 2 Tur. y Com.	OE 3 TIC	OE 4 Coh. Soc.	OE 5 Gobern.
CIUDAD CON ACTITUD DE CAMBIO					
Mayor implicación en la relación ciudadano/gobierno					
Promover la gobernanza participativa					L.7
Poner en marcha programas de educación cívica					L.7
Implementar red de asociaciones					L.7
Mejorar la atención al ciudadano					L.7
Mejorar la organización municipal para la toma de decisiones					
Compromiso de coordinación y colaboración de las distintas áreas del ayuntamiento					
Adecuar recursos y priorizar el gasto al interés público					
Hacer de la ciudad un territorio inteligente					
Aprovechar la tecnología para la seguridad ciudadana y para la gestión de la ciudad			L.5		
Facilitar el acceso del ciudadano a la sociedad de la información y reforzar su interrelación con la administración			L.5		
Implementar plan de emergencia integral de la ciudad			L.5		

IX. Capacidad administrativa

Experiencia de la entidad en proyectos financiados por fondos europeos

El Ayuntamiento de El Puerto de Santa María tiene una dilatada experiencia en el diseño, gestión y justificación de proyectos financiados con Fondos Europeos. Hasta la fecha actual se han gestionado más de sesenta programas con cargo a Fondos Europeos (FEDER, FSE y Fondo de Cohesión).

A modo simplemente indicativo se relacionan a continuación los proyectos desarrollados a lo largo de los últimos años.

AÑO INICIO	PROYECTO	FONDO EUROPEO	OBJETO
2009	CRECE - PROYECTO 70	FSE	Mejora del nivel de integración laboral de 102 personas desempleadas del municipio de El Puerto de Santa María mediante la creación y desarrollo de itinerarios integrados de inserción sociolaboral.
	TALLER DE EMPLEO SERVICIOS DE PROXIMIDAD	FSE	Proyecto de Empleo-Formación de alumnos-trabajadores durante un período de 1 año para llevar a cabo obras o servicios de utilidad pública o de interés social.
	TALLER DE EMPLEO ENERGÍAS RENOVABLES	FSE	Proyecto de Empleo-Formación de alumnos-trabajadores durante un período de 1 año para llevar a cabo obras o servicios de utilidad pública o de interés social.
	PROGRAMA LEONARDO ALCANATIF II	Programa Comunitario	Programa transnacional de formación.
	PROGRAMA LEONARDO JUAN DE LA COSA	Programa Comunitario	Programa transnacional de formación.
	P.O.L. CALLES SAN CARLOS BORROMEYO Y OTRAS	FEDER	Arreglos en las Calles San Carlos Borromeo y alrededores.
	P.O.L. BARRIADA LOS MADRILEÑOS	FEDER	Reparaciones varias en Barriada Los Madrileños.
	P.O.L. CALLES MARACAIBO, GUAYAQUIL Y RIVERA	FEDER	Acondicionamiento, mejora de acerados y pavimentación en calles Maracaibo, Guayaquil y Rivera.
	P.O.L. CALLES PESCADORES, TIMONELES Y GRAVINA	FEDER	Arreglos en las calles Pescadores, Timoneles y Gravina.
	P.O.L. AVENIDA RAFAEL ALBERTI	FEDER	Reparación y arreglos en la Avda. Rafael Alberti.
	P.O.L. CALLE ALEGRÍAS Y OTRAS	FEDER	Rehabilitación de pavimentos y alumbrado público en calle Alegrías y otras.
P.O.L. BARRIADA SUDAMÉRICA	FEDER	Arreglos en calles de la Barriada Sudamérica.	
P.O.L. PASEO DE LA PUNTILLA	FEDER	Reparación en el Paseo de la Puntilla.	
2010	CRECE - PROYECTO 70	FSE	Mejora del nivel de integración laboral de 102 personas desempleadas del municipio de El Puerto de Santa María mediante la creación y desarrollo de itinerarios integrados de inserción sociolaboral.
	TALLER DE EMPLEO ESTAS	FSE	Proyecto de Empleo-Formación de alumnos-trabajadores durante un período de 1 año para llevar a cabo obras o servicios de utilidad pública o de interés social.
	CAMINO ARANÍBAR Y CORTIJO DE VAINA	FEDER	Arreglos varios en el Camino de Aranibar y Cortijo de Vaina.
2011	PROGRAMA LEONARDO DA VINCI MENESTEO I	FSE	Programa transnacional de formación.
	PROGRAMA LEONARDO MENESTEO II	Programa Comunitario	Programa transnacional de formación.
2012	PROYECTO NAMEAE	FEDER	Programa cooperativo de acción transfronteriza con Marruecos. Talleres de formación y Red de agentes de cooperación.
	PROGRAMA LEONARDO ENSENADA	Programa Comunitario	Programa transnacional de formación.
2014	EMPLE@JOVEN	FSE	Creación de empleo en el territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, fomentando la contratación de las personas jóvenes.
	EMPLE@30+	FSE	Mejorar la empleabilidad de las personas beneficiarias del Ingreso Mínimo de solidaridad y de los desempleados de larga duración, mayores de 30 años.
2015	EMPLE@JOVEN	FSE	Creación de empleo en el territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza, fomentando la contratación de las personas jóvenes.
	EMPLE@30+	FSE	Mejorar la empleabilidad de las personas beneficiarias del Ingreso Mínimo de solidaridad y de los desempleados de larga duración, mayores de 30 años.

A esta experiencia, hay que sumarle, además, la específica de otras empresas municipales como El Puerto Global e Impulsa El Puerto, dedicadas a la gestión de comunicación y de infraestructuras respectivamente.

Concretamente, respecto esta última empresa, cabe destacar que ha accedido a financiación JESSICA ANDALUCÍA, en el Marco de los Fondos FEDER para Andalucía (2007-2013) para la construcción y explotación de dos parkings subterráneos en la calle Pozos Dulces y en la Plaza de Toros.

Sistema de gestión y equipo técnico para la implementación

El Ayuntamiento de El Puerto de Santa María se ha preparado de manera específica y exhaustiva para asegurar que la implementación de la EDUSI cumple tanto con los criterios y normativa aplicables y derivados de la gestión y justificación de proyectos financiados con Fondos Europeos, en general, y FEDER, en particular, como con la máxima eficacia y eficiencia en la consecución de sus objetivos estratégicos.

La configuración de las estructuras de gestión y desarrollo del Plan de Implementación de la EDUSI aquí descritas deberán concretarse y ajustarse a los requerimientos que puedan surgir del acuerdo de subvención con la Autoridad de Gestión del POCS, y se plasmará en un *Manual de Gestión y procedimientos* específico.

La gestión y ejecución de proyectos como los descritos en el punto anterior ha generado una capacidad instalada notable a la hora de desempeñarse en las funciones propias de gestión y seguimiento de operaciones financiadas fondos como el FEDER.

Asimismo, en la medida en que las temáticas han abarcado un amplio espectro, las distintas tipologías de operaciones que pueden aparecer en las líneas de actuación son familiares al equipo técnico. Desde las vinculadas a la eficiencia y el ahorro energético a las de desarrollo local sostenible, TIC, atención social, emprendizaje y empleo o innovación y desarrollos sectoriales. Es un espectro suficientemente amplio como para garantizar que se ha acumulado la experiencia adecuada para una correcta gestión de los procedimientos administrativos, jurídicos y técnicos asociados a la EDUSI.

En definitiva, el proceso descrito ha permitido, por un lado, acumular un amplio acervo de conocimientos técnicos y normativos en la ejecución de operaciones vinculadas a los Fondos, así como de las obligaciones administrativas y financieras asociadas. Por otro, ha permitido el desarrollo paulatino de una serie de procedimientos, áreas y equipos en la entidad con capacidad y disposición para gestionar las operaciones y, por tanto, impulsar el desarrollo de la EDUSI.

En otro orden de cosas, cabe reseñar que el Ayuntamiento posee capacidad financiera suficiente para asegurar que la EDUSI propuesta pueda ser cofinanciada en la parte correspondiente (un 20 % del coste total elegible), y además prefinanciar los pagos correspondientes a las operaciones seleccionadas hasta que se produzca el debido reembolso del 80 % correspondiente a la cofinanciación FEDER.

La configuración como Organismo Intermedio establece una división específica entre la estructura asociada a las obligaciones como OI y la vinculada a la ejecución de operaciones como entidad beneficiaria. Esa división queda reflejada en la estructura de gestión aplicada.

La estrategia está supervisada y coordinada de manera general por un **Comité de Seguimiento** en el que participan de manera transversal las áreas de la entidad afectadas competencialmente de manera directa por las operaciones que se llevarán a cabo, así como las encargadas de coordinarse con otras Administraciones Públicas y la Autoridad de Gestión para la implementación de la estrategia.

En este órgano participarán también las áreas encargadas de gestionar los ámbitos incumbidos directamente por los principios y objetivos transversales. En los casos en que dichas áreas participan también como ejecutoras de operaciones, la representación en el Comité estará diferenciada funcionalmente de las unidades encargadas de dicha ejecución.

El Comité asumirá tareas tales como la validación y control sobre las tareas desempeñadas por el Equipo Técnico, la propuesta de instrumentos de seguimiento o control (manuales, etc.) o las labores de coordinación con otras administraciones y entidades, en su caso. Por tanto, asume también responsabilidades estratégicas de gestión y control presupuestario y financiero.

En términos operativos, como **OI de selección** se constituye un **Comité de Coordinación**, trabajando conjuntamente con la Autoridad de Gestión del POCS en las tareas de selección de operaciones y asumiendo, en su caso, las tareas de posterior seguimiento y control que establezca **el Manual de Procedimientos del POCS** en el papel de OI, en la extensión y según las instrucciones que de él se deriven.

Para las operaciones ejecutadas directamente como beneficiaria o gestora, el Ayuntamiento se dota de un **Equipo Técnico de Coordinación y Seguimiento (ETCS)** específico, funcionalmente separado del Comité de Coordinación. El ETCS llevará a cabo sus labores a través de medios propios, contando cuando sea pertinente con soporte externo especializado en forma de *Asistencia Técnica Externa*.

El ETCS asumirá las tareas de control de ejecución, por cuenta propia o a través de terceros, de las operaciones en las que la entidad sea beneficiaria. Asimismo asumirá la coordinación y gestión de los aspectos operativos, presupuestarios y financieros vinculados con todo el Plan de Implementación de la estrategia, así como las tareas generales de coordinación, seguimiento y control presupuestario.

Complementariamente, se articulará un **Comité Consultivo** para la participación de las y los principales *stakeholders* en la EDUSI. Este Consejo articulará tanto las aportaciones efectivas y retornos, opiniones y sugerencias que desde el tejido asociativo y la ciudadanía, así como de los agentes sociales y económicos del municipio se puedan generar.

Los procesos de toma de decisión se llevarán a cabo por parte de la dirección de la EDUSI según el planteamiento global aprobado por el Comité de Seguimiento. Así, ello quedará plasmado en un documento en forma de protocolo de trabajo y procedimientos operativos aplicables, supervisado por ese Comité y actualizado periódicamente.

El ETCS se constituye por un equipo con un amplio bagaje y experiencia en la gestión de Fondos Europeos. Asimismo, se contará con el soporte administrativo necesario desde el resto de ámbitos del Ayuntamiento para asegurar la correcta ejecución de las tareas y el cumplimiento de las obligaciones pertinentes.

El **ETCS asume tareas** como las siguientes: la interlocución con la AG y las estructuras de gobierno del POCS; el seguimiento de los presupuestos y avances físicos de las operaciones; el análisis de elegibilidad y adecuación de los gastos y tareas a la EDUSI y la normativa aplicable; el apoyo a las unidades que ejecuten directamente tareas u operaciones; el seguimiento a expedientes y procesos de contratación y gasto; la recopilación y coordinación de datos e información para las tareas de seguimiento y control; la interlocución en procesos de verificación regulares o in situ; el control documental y de pista de auditoría y trazabilidad de las actuaciones; la preparación de certificaciones de gasto; la carga de información en Fondos2020; el impulso y seguimiento de las labores de difusión, información y publicidad; coordinación

de los procesos de participación; etc.; y **cualesquiera otras que se exijan desde los procedimientos estipulados en el POCS.**

Las distintas áreas funcionales y concejalías del Ayuntamiento pueden ejecutar directamente operaciones vinculadas a las líneas de actuación de la EDUSI. En dicho caso, asumirán las obligaciones pertinentes (cumplimiento normativo; elegibilidad de gasto; construcción y control expedientes contratación; etc.) y estarán coordinadas por el ETCS en todo momento, asegurando que la ejecución responde a los requisitos y normativa aplicables.

Los ámbitos de **Secretaría** e **Intervención** actuarán en el marco de las tareas transversales del Ayuntamiento, velando en todo momento por la adecuación de los procedimientos aplicados a la normativa aplicable en virtud de la naturaleza de Administración Local del Ayuntamiento.

El ECTS contará con el apoyo de una **Asistencia Técnica Externa** en tareas de gestión y coordinación, tanto en labores de consulta como de elaboración de contenidos según las necesidades de la EDUSI. Asimismo, podrá contarse con una Asistencia Técnica en la Unidad de Verificación y Control para las labores que asuma en un primer nivel la entidad y que no desempeñe la Intervención de la misma.

Sistema de seguimiento, evaluación y control sobre el plan de implementación

La EDUSI organiza su **sistema de seguimiento** y evaluación a partir de la experiencia previa y la documentación y materiales de guía proporcionados por la propia Comisión Europea, acompañando el proceso de programación de los Fondos para el período 2014-2020, y en distintos ámbitos: selección de indicadores operativos; elaboración de informes de seguimiento; planificación de la evaluación; etc.

Por otra parte, el sistema propuesto incluye tanto las necesidades operativas de la EDUSI y sus operaciones como su contribución al POCS, tanto desde el plano técnico de seguimiento, como en la integración en el **sistema Fondos 2020**. Tal y como está diseñado también es posible, en todo momento, integrar las indicaciones o instrucciones que desde la Autoridad de Gestión u otras estructuras de gestión del POCS se emitan para las labores de reporte, seguimiento y control, especialmente en el ámbito del registro digital de datos y documentación.

El sistema de seguimiento se basa en una estructura indicadores operativos robustos y susceptibles de alimentarse de manera regular desde los datos generados por las operaciones de la EDUSI, así como los generados en la AA y el conjunto del municipio. Los indicadores están asociados a las características propias de las actuaciones contempladas, según las recomendaciones de la Comisión para su construcción eficaz y eficiente, así como a su vinculación a los indicadores de productividad del POCS.

Asimismo, cuentan con las **características SMART** que aseguren su idoneidad. La definición precisa de los mismos debe realizarse a la par que la selección de las operaciones que los nutrirán, respetando las condiciones que aquí se indican.

La recogida de datos se produce tanto de manera “regular y automática”, según el registro de valores derivado de la ejecución de tareas, como de manera activa y directa desde el equipo de gestión, tanto con preguntas directas a quién ejecuta una actividad como a través del uso de instrumentos de encuestación y participación de personas beneficiarias, ciudadanía, etc.

La estructura de indicadores permite la recogida de los datos de ejecución financiera y física (cualitativos y cuantitativos). Así, los indicadores financieros recogerán tanto el consumo en clave presupuestaria como los efectos inducidos sobre movilización de otras inversiones cuando estos se produzcan.

Los indicadores físicos trabajarán tanto en el plano técnico de cada tipo de actuación (y su correspondiente vinculación a la productividad del POCS) como en atención a los principios horizontales del POCS. Para este último aspecto, el sistema tiene la posibilidad de habilitar toda una batería de indicadores vinculados a aspectos como la aplicación de la igualdad de oportunidades y la perspectiva de género (en su desagregación por sexos o el registro de impactos directos o indirectos de parámetro como accesibilidad, participación, etc.). Estos elementos se ajustarán según las áreas del Ayuntamiento especializadas en estas temáticas y las entidades y asociaciones representativas del municipio realicen sus oportunas contribuciones.

Existen también indicadores vinculados a consumo y eficiencia energética y potencial impacto sobre el ámbito climático. Esto asegura un seguimiento integrado tanto del rendimiento del proyecto como de su contribución directa o transversal a los principios horizontales. Esta información es útil para la correcta gestión de la EDUSI pero, además, se aplicará directamente en la elaboración de informes y reportes periódicos, así como en material de comunicación.

La configuración de la base de datos de indicadores permite tanto la integración en los formatos establecidos por Fondos 2020 como su tratamiento en otros entornos o programas. El sistema de seguimiento permite la realización de informes de monitorización en cualquier momento, de manera regular, y bajo demanda según los requerimientos de la estructura de gestión del POCS.

La EDUSI compromete, además, una evaluación que se realizará en dos niveles. Un primer nivel de evaluación será interno y realizado de manera continua, a partir del sistema de seguimiento y asegurando la incorporación de las valoraciones en clave de evaluación de la ciudadanía y *stakeholders* en general de la EDUSI, acompañando a los informes de seguimiento.

El segundo es una evaluación externa a la finalización, atendiendo a la realización y resultados obtenidos y su impacto sobre el municipio, la ciudadanía y el propio POCS. Esta evaluación se realizará con la contribución de una asistencia técnica externa. Metodológicamente se adoptarán y adaptará los modelos recomendados para la realización de evaluaciones para operaciones financiadas por el FEDER indicados desde la Comisión Europea, así como las indicaciones de la AG del POCS.

Por otra parte, el **sistema de control y verificación** implementado se basa en los requerimientos establecidos por la reglamentación aplicable y vinculada a la presencia del FEDER. Las verificaciones se realizarán en el primer nivel a través de la participación de la Intervención de la entidad, y, en su caso, de la asistencia de una empresa de auditoría externa inscrita en el ROAC.

Los criterios de verificación y validación del gasto se harán de acuerdo a lo establecido en el acuerdo entre la AG y la entidad para la implementación de la Estrategia, así como la información facilitada desde la AG en virtud del artículo 125 del Reglamento 1303/2013.

De manera general atenderán a los principios de verificación del gasto efectivo y las normas de subvencionalidad aprobadas para el FEDER. Esto supone la comprobación de manera genérica de la existencia de una pista de auditoría apropiada, así como de elementos tales como:

- Que se han entregado y prestado los productos y servicios cofinanciados y que el gasto declarado por los beneficiarios ha sido pagado y cumple la legislación aplicable, las condiciones del programa operativo y las condiciones para el apoyo a la operación.
- La oportuna subvencionalidad de los conceptos y gastos presentados en el marco de las operaciones.
- Una conciliación de los importes presentados a certificación con los registros contables y los documentos acreditativos del mismo según las condiciones aplicables.
- El uso pertinente de una contabilidad diferenciada adecuada a todas las transacciones relacionadas con una operación y que a la recepción de los reembolsos estos se contabilizan en la anualidad correspondiente y en la contrapartida correcta.
- La correlación entre avance físico y el gasto subvencionable efectivamente pagado.
- La adecuación de los procedimientos administrativos aplicados en cada caso, especialmente de contratación pública y, en general, la documentación asociada al gasto presentado según las especificaciones técnicas y financiación disponible.

En cualquier caso, todo lo anterior queda, a su vez, supeditado a las instrucciones que desde el Manual de Procedimientos o las recomendaciones del POCS puedan derivarse para las beneficiarios/os del mismo.

Difusión, información y publicidad de la EDUSI

Para la EDUSI se utilizarán los formatos, logotipos y normas de aplicación que se establezcan por parte de la AG para operaciones cofinanciadas a través del POCS. En ese sentido, se aplicarán también las medidas y formatos de comunicación, información y publicidad que establezca el POCS en relación a la presencia del FEDER y del propio Programa.

Por otra parte, el mecanismo de participación previsto (Comité Consultivo) realizará una labor continua de difusión y recepción de información sobre las operaciones y los resultados obtenidos. Asimismo, los informes de seguimiento periódicos se ajustarán y pondrán a disposición de la ciudadanía a través de los medios de difusión de la EDUSI y, más concretamente, de las páginas web del Ayuntamiento y de aquellas vinculadas de manera directa a la EDUSI.

Más allá de lo anteriormente dispuesto, una vez se hayan establecido los términos de concesión efectiva del FEDER y las condiciones para su ejecución, se desarrollará un **Plan de Comunicación** en el que se dimensionarán los formatos (digitales, papel, sesiones, foros, talleres, etc.) y cualesquiera medios aplicables, así como los objetivos cuantitativos y cualitativos y un presupuesto definitivo asignado a la comunicación general de la EDUSI dentro de cada una de las intervenciones previstas. A ello contribuirá, además, el Ayuntamiento con presupuesto propio ajeno a la cofinanciación de la EDUSI.

El Plan de Comunicación se elaborará atendiendo a una serie de restricciones y condicionantes de cumplimiento obligado:

1. Una búsqueda de la maximización del impacto sobre elementos horizontales, con especial atención a los aspectos de accesibilidad de medios y canales utilizados y adecuada aplicación de la perspectiva de género, la recogida de datos desagregados o el uso de lenguaje e imágenes no sexistas, entre otros.



2. La normativa aplicable e indicaciones derivadas del POCS.
3. El desarrollo de estrategias de refuerzo a los canales de participación explícitos, así como un uso de las TIC tanto en formato web como en distintas redes sociales según su implantación en el municipio y el público objetivo.
4. El refuerzo de la presencia de la UE y el FEDER en la AUF en general y en los ámbitos de intervención específicos de las operaciones en particular.

X. Principios Horizontales y Principios Transversales

La Estrategia asume los principios y objetivos horizontales y transversales establecidos por el Reglamento (UE) 1303/2013 de Disposiciones Comunes (RDC) según la implementación regulada por el Acuerdo de Asociación y su posterior concreción en el POCS para la ejecución de programas y operaciones del FEDER.

La definición global de la estrategia parte de la aplicación directa de los principios de **partenariado, igualdad de oportunidades y no discriminación, desarrollo sostenible**, y los objetivos transversales y horizontales de **accesibilidad, cambio demográfico, adaptación al cambio climático e innovación social**. Las líneas de actuación previstas en la estrategia están alineadas con los objetivos transversales y de acuerdo con los principios horizontales y son mecanismos activos para la consecución y refuerzo de los mismos, más allá de los objetivos estratégicos planteados.

La EDUSI se ha planteado a partir de un análisis previo integral, en el que se han tenido en cuenta los principales indicadores vinculados a esos principios y objetivos, empezando por el uso del Sistema de Indicadores de Sostenibilidad Urbana. Ese sistema incorpora en su propia definición elementos propios de los principios y objetivos y, por tanto, la definición de la estrategia está imbuida ya en su origen de esos elementos.

De manera más concreta, el principio de **partenariado** está presente de manera activa a través de los procesos de participación aplicados en la fase de análisis y diseño de la estrategia, descritos en distintos puntos de la memoria. Asimismo, los mecanismos de gestión aplicados en la EDUSI aseguran el respeto al principio de *partenariado y participación*, en términos de la inclusión de las y los *stakeholders* del municipio en los procesos de diseño, ejecución y seguimiento de las operaciones en cada línea de actuación, tal y como también se detalla en otros apartados de este documento.

La **igualdad de oportunidades**, la **no discriminación** y la **paridad mujer/hombre** están muy presentes en el diseño de la estrategia, así como en los propios criterios de selección de las operaciones. Por un lado, las líneas impulsan actividades consecuentes con su aplicación; por otro, el proceso de selección de las operaciones asegura que sólo se llevarán a cabo las actuaciones que integren estos factores en su arquitectura y ejecución y contribuyan de manera efectiva a su presencia en la EDUSI.

Los sistemas de seguimiento incorporan elementos de vigilancia respecto de este principio, en términos de la integración efectiva de objetivos e indicadores en la selección de operaciones y su posterior seguimiento. Esto incumbe, además, a otros ámbitos de los mecanismos de gestión, como son la inclusión de cláusulas sociales específicas en la ejecución de las operaciones, según permita la normativa en virtud de la actuación que se trate. También en la elaboración de informes de seguimiento o la propia estrategia de comunicación, en cuanto a la inclusión de estos aspectos.

Asimismo, las áreas de Bienestar Social y Mujer y de Educación, Salud e Igualdad desempeñan un papel específico y significativo en todas las fases de implementación, seguimiento y control de la EDUSI. Ello enriquece tanto la incorporación de indicadores y puntos de control para velar por la aplicación efectiva del principio en las actuaciones, como su posterior interpretación y ajuste a lo largo de la ejecución del Plan de Implementación.

El principio de **desarrollo sostenible** forma parte inherente de la EDUSI y de la estructura de las líneas de actuación de su Plan de Implementación. No sólo se vincula al principio legalmente aplicable de *“quien*

contamina paga”, sino que el planteamiento integrado de las líneas de actuación asegura la incorporación de los elementos medioambientales, fuera de los estrictamente vinculados al OT6 del POCS. Esto también afecta al objetivo transversal de **adaptación** al **cambio climático**, que está incorporado en el concepto de sostenibilidad e implica la consideración en el análisis integrado, en primera instancia, y luego en la implementación de la EDUSI, no sólo de los indicadores propios del OT4 , sino las recomendaciones de la RIU y la Oficina Española para el Cambio Climático, para el plano urbano.

Los criterios de selección de operaciones tienen en cuenta también todos esos elementos, para asegurar la coherencia de las actividades ejecutadas con el planteamiento de las líneas de actuación, más allá de las que están directamente vinculadas con el OT4 y OT6, o que pudieran llevar la “etiqueta” de medioambientales. La integralidad de la estrategia alcanza a los efectos cruzados que se generen.

En ese sentido, además, los mecanismos de gestión, seguimiento y control asumen la necesidad de prestar una especial atención en los elementos de impacto medioambiental. Significa contar con la asistencia y participación activa, como *stakeholders* clave, de las áreas municipales encargadas de los aspectos de gestión del patrimonio, medioambiente, etc., y no sólo como ejecutantes. Así se logra la máxima solvencia técnica a la hora de valorar los impactos inducidos que se generan desde la EDUSI en estos ámbitos, así como su adecuada medición y posterior comunicación.

Por su parte, el objetivo horizontal de **accesibilidad** cuenta, por un lado, con la participación directa como *stakeholders* clave de las estructuras de la entidad que velan por su aplicación, también en virtud del cumplimiento del *RDL 1/2013 del TRLG de derechos de las personas con discapacidad*. Este elemento tiene en cuenta, además, la perspectiva de las personas mayores, en términos de su consideración activa en los diseños y la implementación de la EDUSI. Es cierto que el OT9 incorpora este objetivo como propio de las operaciones que se enmarquen en el mismo y, por tanto, constituye una pieza necesaria de las líneas de actuación vinculadas al mismo. No obstante, esa presencia se refuerza a través de los criterios de selección de las operaciones, para garantizar una presencia transversal en todas las actuaciones.

Un caso parecido se produce para el objetivo transversal de **cambio demográfico**. En primera instancia, ha tenido un papel significativo en el análisis integrado realizado y, una vez identificada su importancia, se ha incorporado en el cuadrante de definición de líneas de actuación. No obstante, y de nuevo sobrepasando los aspectos ya propios y específicos del OT9, y en línea con lo descrito en el párrafo anterior, la colaboración de las áreas más vinculadas con las personas mayores y sus actividades en el municipio, en las tareas de seguimiento y, según sea necesario, de gestión, garantiza una atención transversal y no meramente circunscrita a las actuaciones que pudiesen identificar al colectivo de personas mayores como destinatario.

Por su parte, el objetivo transversal de **innovación social** tiene su protagonismo, no sólo como parte integrante del OT9 sino también como instrumento de actuación transversal en distintas líneas. La participación del tejido asociativo y la ciudadanía del conjunto del municipio facilita la inclusión de nuevas necesidades sociales que, a través de las líneas de actuación, pueden encontrar respuesta desde la innovación social. La transversalidad de las TIC, además, facilita que este tipo de soluciones pueda alcanzar un protagonismo importante a la hora de implementar la EDUSI de manera efectiva en El Puerto de Santa María y, con ello, reforzar más si cabe la presencia del objetivo en la estrategia.