

Estudio/análisis del sector pesquero de Isla Cristina y su entorno socioeconómico

25/07/2022

management&research



Ayuntamiento de
Isla Cristina

¿buscas soluciones?

Introducción



El presente documento se constituye como el informe de resultados de la Actividad 1, Análisis de documentación y fuentes escritas; y de la Actividad 2, Análisis y desarrollo del encadenamiento productivo.

En el desarrollo del documento se explicará el grado de cumplimiento de los objetivos de las actividades a través de los resultados de cada una.

Asimismo, se describe la metodología utilizada para el desarrollo de cada actividad.



Ilustración 1. Ortofotografía del puerto de Isla Cristina

Actividad 1. Análisis de documentación y fuentes escritas





Objetivos

IDENTIFICACIÓN DE DOCUMENTACIÓN SECTORIAL A NIVEL LOCAL,
REGIONAL Y NACIONAL

ANÁLISIS CUALI-CUANTITATIVO DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA



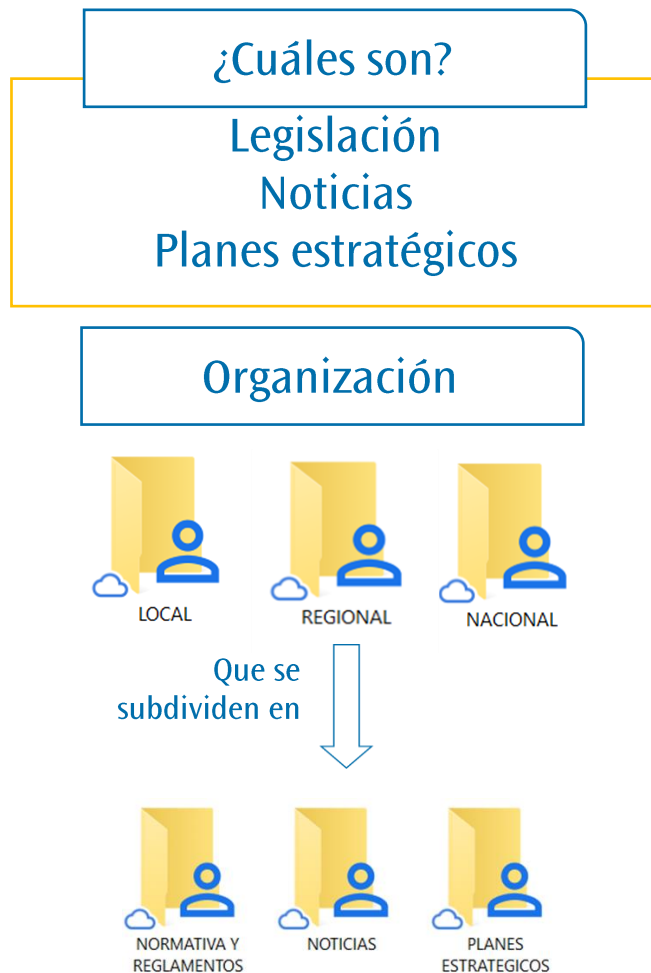
¿Qué hemos conseguido?

CREAR UN REPOSITORIO DOCUMENTAL QUE PERMITA AL AYUNTAMIENTO DISPONER DE UNA BASE DE DATOS DE CONSULTA PARA LA FUNDAMENTACIÓN FUTURA DE INICIATIVAS RELACIONADAS CON EL SECTOR PESQUERO Y, EN CONCRETO, AL PROYECTO DE TRASLADO DE ORILLA DEL SECTOR PESQUERO EXTRACTIVO.

Metodología



① Se determinó las **fuentes secundaria** a nivel local, regional y nacional



Criterios de elección

Legislación

Afecte al sector pesquero y pudiera afectar al proyecto.

- ✓ Normativas distribución de competencias
- ✓ Regulación del sector pesquero (comercio, régimen jurídico, normativa comunitaria)
- ✓ Urbanismo
- ✓ Gestión de calidad

Noticias

- ✓ Subvenciones al sector
- ✓ Modificación de legislación
- ✓ Acuerdos internacionales
- ✓ Actividad pesquera
- ✓ Infraestructuras de puertos
- ✓ Acciones sobre la flota pesquera

Planes estratégicos

Aquellos que establezcan un marco de actuación

- ✓ Marcos estratégicos
- ✓ Planes de usos
- ✓ Planes directores
- ✓ Estrategias de Desarrollo

Palabras clave: #Pesca #Pesquero #Puerto #Isla Cristina #Planes #Calidad #Evaluación de Impacto Ambiental #FEMPA ← Se utilizaron como filtro para la búsqueda

Información a fecha de
17/05/2022

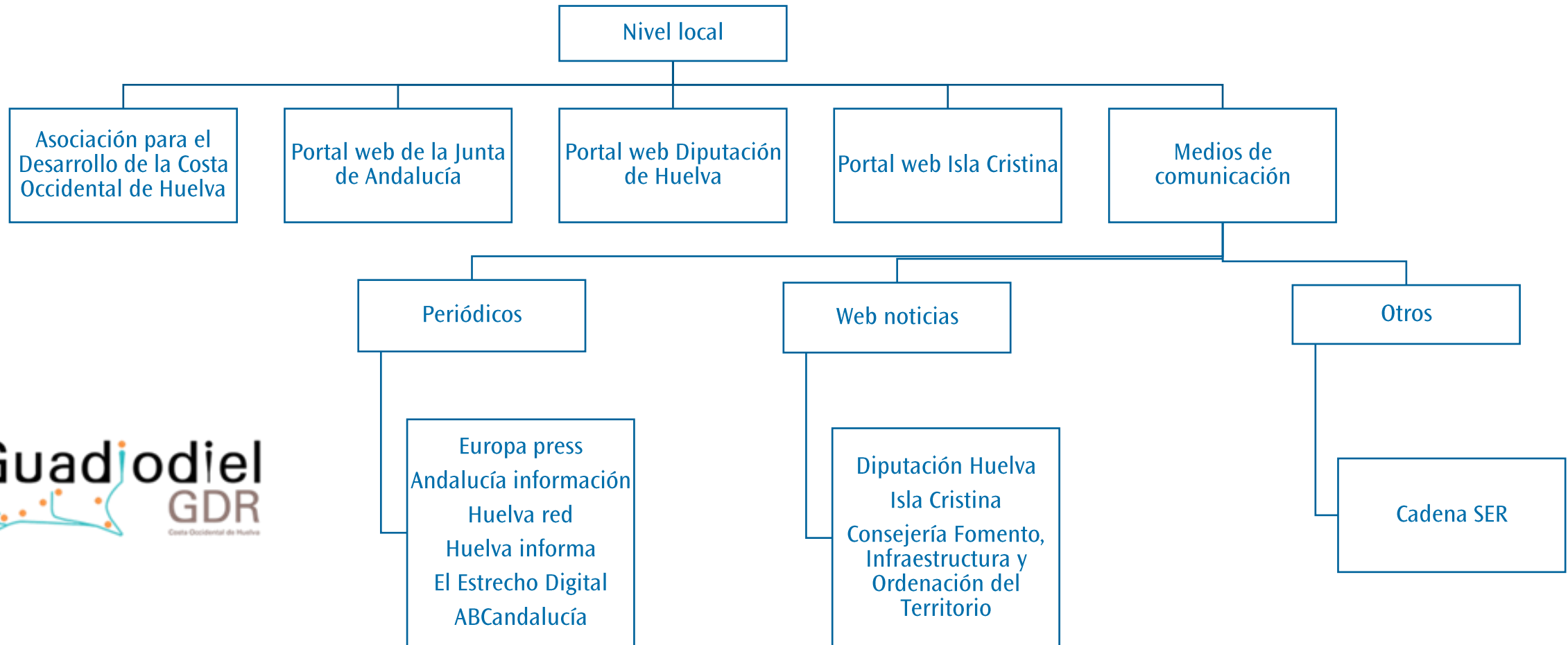
Se recomienda revisar y
actualizar al menos
cada 6 meses todo el
repositorio

Se entregarán en archivos comprimidos (.rar) a través de WeTransfer

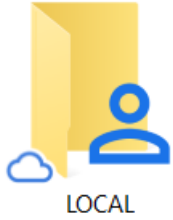
Metodología



① Fuentes secundaria a nivel local



Ejemplos



europapress / andalucía / puertos del estado

La Junta invertirá más de 450.000 euros en obras de mejora del puerto de Isla Cristina (Huelva)



Puerto de Isla Cristina. - JUNTA DE ANDALUCÍA.
ISLA CRISTINA (HUELVA), 20 Ene. (EUROPA PRESS) -

JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Desarrollo Sostenible e Información Ambiental
EVALUACION AMBIENTAL DE PLANES Y PROGRAMAS
Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Isla Cristina
DOCUMENTO DE REFERENCIA

EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PLANES Y PROGRAMAS

PLAN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE
ISLA CRISTINA

DOCUMENTO DE REFERENCIA

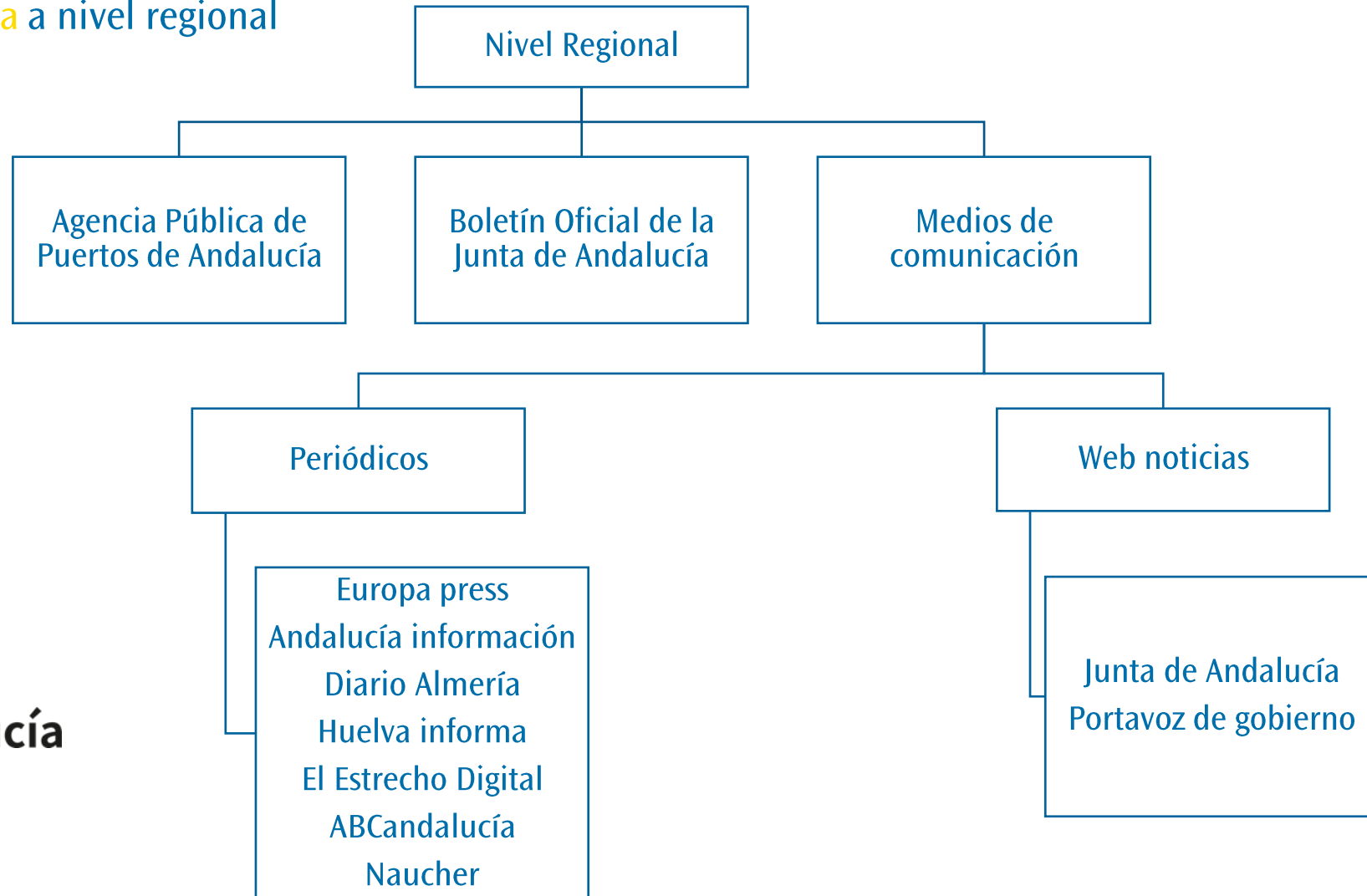


Avda. Manuel Siurot, 50. 41013 Sevilla
Teléfono: 95 562 58 77. Fax: 95 500 37 95

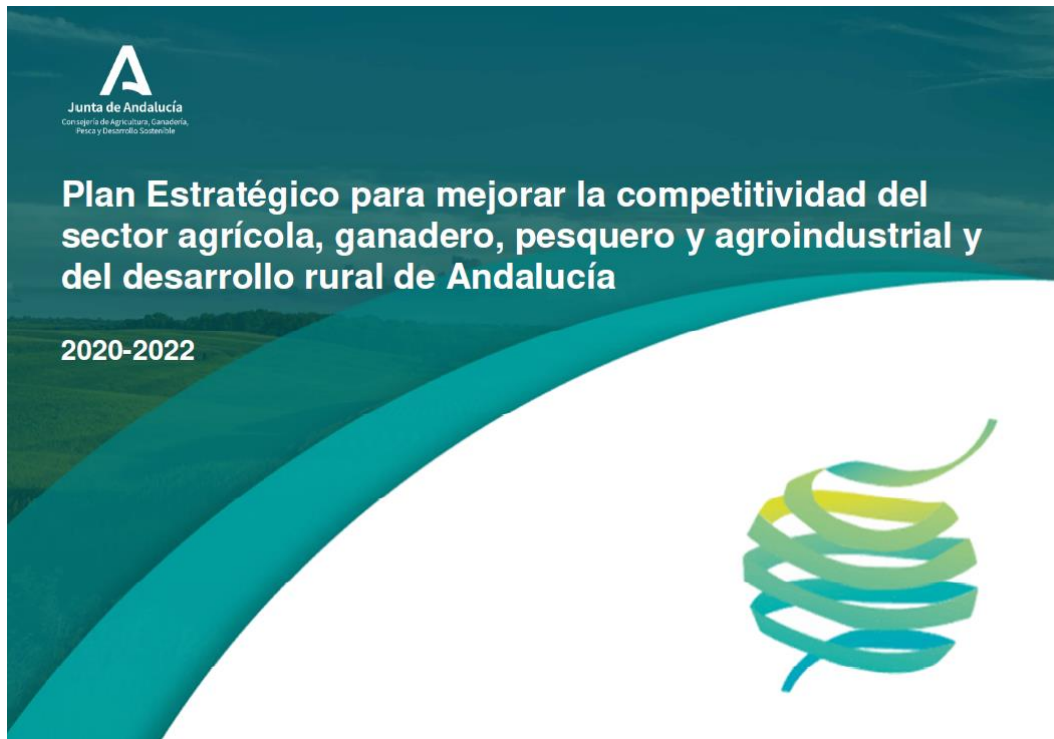
Metodología



① Fuentes secundaria a nivel regional



Ejemplos



Junta de Andalucía
Consejería de Agricultura, Ganadería,
Pesca y Desarrollo Sostenible

Plan Estratégico para mejorar la competitividad del sector agrícola, ganadero, pesquero y agroindustrial y del desarrollo rural de Andalucía

2020-2022

Diario de Almería

AGR ALMERIA

AGR ALMERIA

Andalucía logra 15 millones de euros más de fondos europeos para apoyar a la pesca en el marco 2021-2027

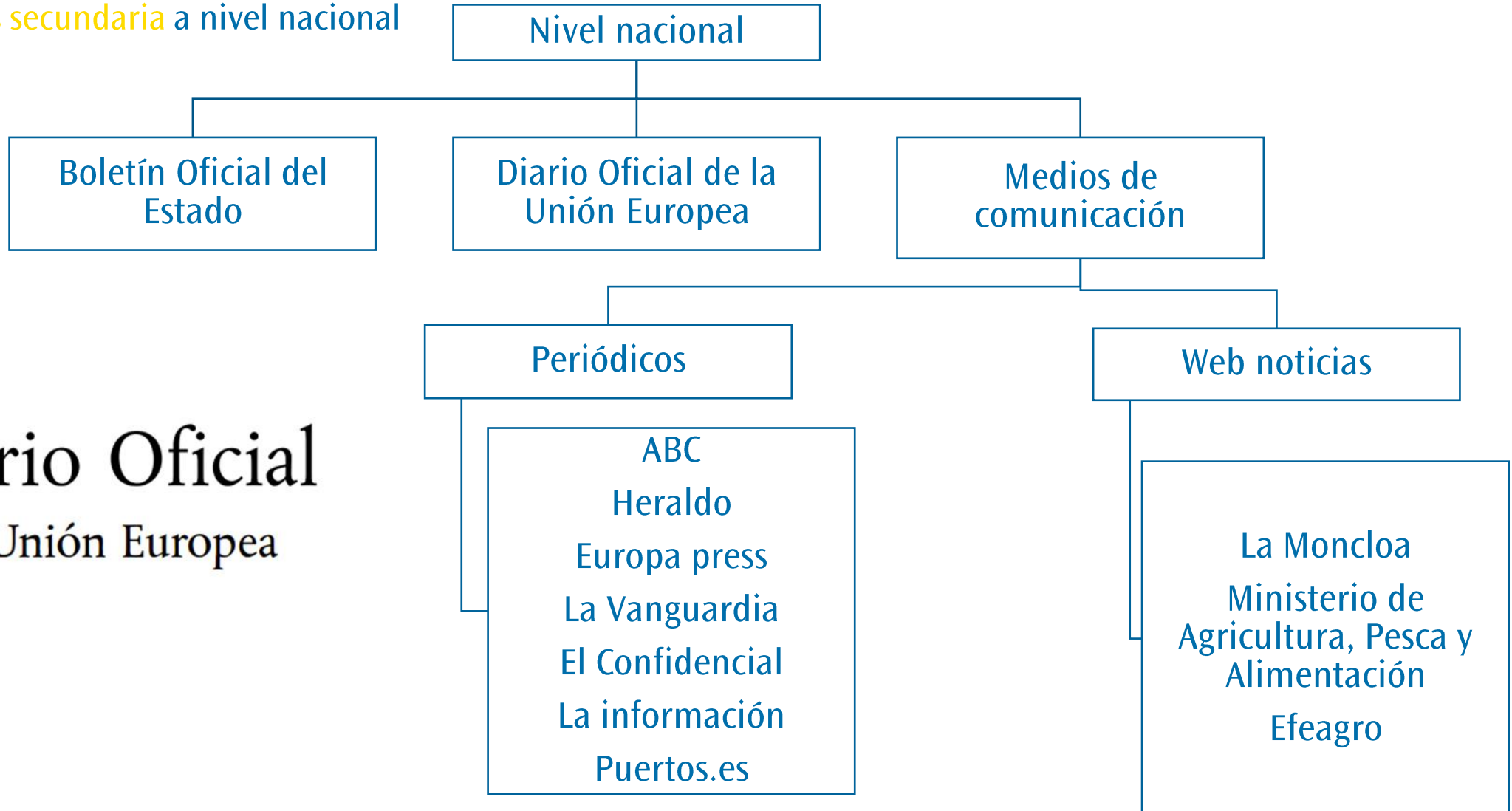
- Carmen Crespo resalta que, gracias a una "ardua negociación", se ha revertido la propuesta inicial del Fempa, que partía de una reducción del 20% para la región andaluza



Metodología



① Fuentes secundaria a nivel nacional



Diario Oficial
de la Unión Europea



Ejemplos



30.6.2021

ES

Diario Oficial de la Unión Europea

L 231/159

REGLAMENTO (UE) 2021/1060 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 24 de junio de 2021

por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 177, su artículo 322, apartado 1, letra a), y su artículo 349,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,



| puertos.es

puertos.es/es-es/medioambiente



ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE PUERTOS DEL ESTADO

En su comunicado de 2013 "[Puertos: Motor de Crecimiento](#)" la Comisión Europea pone de relieve la importancia de los puertos en el desarrollo comercial de la Unión Europea, ya que canalizan el 74% de las importaciones/exportaciones de la Unión, y el 37% de los intercambios internos. En particular, en España, los puertos dan transito al 85% de las importaciones y al 60% de las exportaciones.

Así mismo, en dicho documento, la comisión estima que, en un escenario de crecimiento reducido, el volumen de mercancías movido por los puertos de la Unión en el horizonte 2030 será un 50% mayor que el registrado en 2001, año en el que ya se habían alcanzado los 3700 millones de toneladas.

Ante dichas perspectivas resulta esencial desarrollar estrategias dirigidas a evitar que el incremento en las necesidades de transporte este acompañado de un incremento equivalente de los impactos que el transporte, y las infraestructuras de transporte, producen en su entorno.

Por ello, desde Puertos del Estado se ha puesto en marcha una Estrategia de Transporte Sostenible en Puertos, articulada en torno a las siguientes líneas de actuación:

Todas estas iniciativas se encuentran integradas en distintos planes nacionales de carácter medioambiental, como son el Plan Nacional de Calidad del Aire, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, la Estrategia Española de Economía Circular, así

Metodología



- ② Con la información recogida se elaboró un **análisis DAFO** sobre el puerto de Isla Cristina

¿Qué es?

Herramienta de análisis que analiza los factores internos (Debilidades y Fortalezas) y externas (Amenazas y Oportunidades) que son imprescindibles para su correcto funcionamiento y, por tanto, su análisis.

Se utilizó la información secundaria levantada (véase la última apartado de la Actividad 1)



Ilustración 2. Esquema de análisis DAFO del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

Resultado DAFO



| Debilidades | Amenazas |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>D1: Desconocimiento de las potencialidades reales de los caladeros¹ D2: Insatisfacción ante el Acuerdo con Portugal¹ D3: Importante incidencia en actividades de pesca ilegales y furtivas¹ D4: Elevado número de embarcaciones ilegales¹ D5: Sobredimensionamiento de la flota pesquera¹ D6: Falta de agilidad en la tramitación de las ayudas para la construcción de nuevos barcos¹ D7: Necesidad de modernización de una parte de la flota¹ D8: Necesidad de dragados periódicos para mantener la accesibilidad al puerto¹ D9: Falta de zonas protegidas para los rederos¹ D10: Calado escaso y falta de muelles en la zona de varaderos¹ D11: Balizamientos deficientes¹ D12: Subasta no informatizada¹ D13: Limitaciones en las instalaciones de la Escuela de Formación¹</p> | <p>A1: Pesca irregular generalizada¹ A2: Contaminación del río Carreras¹ A3: Falta de regulación de la pesca artesanal¹ A4: Falta de autonomía de parte de la flota¹ A5: Cambios arbitrarios de modalidad de pesca¹ A6: Falta de condiciones higiénicas en la manipulación del pescado en la lonja¹ A7: Venta ilegal fuera de la Lonja, de la flota ilegal local¹ A8: Competencia pesquera de otros países¹ A9: Desvinculación entre el sector extractivo y el comercializador¹ A10: Existe una situación de oligopolio de demanda: vendedurías intermediarias¹ A11: Comercialización del pescado sin manipulación precisa por parte del sector extractivo¹ A12: Malestar de las sanciones solo a los barcos legales por pesca irregular¹ A13: Falta de formación profesional¹ A14: Pérdida de Acuerdos Pesqueros de la UE⁸ A16: Impacto negativo del aumento del precio del gasoil²</p> |
| Fortalezas | Oportunidades |
| <p>F1: Recientes mejoras de infraestructuras y equipamientos portuarios¹ F2: Nueva lonja adaptada a la normativa comunitaria¹ F3: El mayor puerto en ventas de Andalucía y el segundo en España⁴ F4: Centro de depuración de Moluscos mejorado⁵ F5: Muelle reparado⁵</p> | <p>O1: Existe una Asociación de Mayoristas Industrias de la conserva¹ O2: Existencia de una Escuela de Formación Profesional Ocupacional del ISM¹ O3: Existen en la localidad dos empresas de conservas¹ O4: Mejora de la flota mediante ayudas a la modernización prevista en la normativa comunitaria³ O5: Restaurado puente sobre el río Carreras⁶ O6: Proyecto de mejora del puerto pesquero⁷ O7: Aprovechar los suelos sin uso del Puerto para la creación de empleo⁸</p> |

Información



La información que se ha utilizado en la **DAFO** proviene de las siguientes fuentes:

1. Problemas del puerto detectados por la Junta de Andalucía
2. Noticia del ABC del 10/2/2022: “El precio del gasóleo pesquero a la deriva: duplica su valor en 2021 y suma una subida del 43,2% este año”
3. Portal web de noticias de Moncloa, 16/7/2021: “El Fondo Europeo Marítimo, Pesquero y Acuícola permitirá acometer cambios necesarios para afrontar los retos de futuro”
4. Noticia de la web de la Diputación de Huelva del 12/8/2021: “La presidenta de la Diputación visita el Puerto de Isla Cristina, el mayor en ventas en Andalucía y el segundo de España”
5. Noticia de Huelva Información del 3/1/2021: “Los puertos onubenses recibieron una inversión de 6,5 millones de la Junta en 2020”
6. Noticia de Europa press del 22/10/2021: “La Junta culmina la reparación del puente de acceso a Isla Cristina (Huelva) tras invertir 1.9 millones”
7. Noticias del El Estrecho Digital del 21/1/2022: “La Junta de Andalucía licita las obras de mejora del puerto pesquero de Isla Cristina”
8. Noticia de El Estrecho Digital del 11/4/2022: “El aprovechamiento de suelos sin uso de los puertos andaluces generará 3.000 puestos de trabajo”
9. Noticia del Cotizalia del 14/03/2018: “Qué perderá España si el acuerdo pesquero entre Marruecos y la UE se va al traste”

Actividad 2. Análisis y desarrollo del encadenamiento productivo



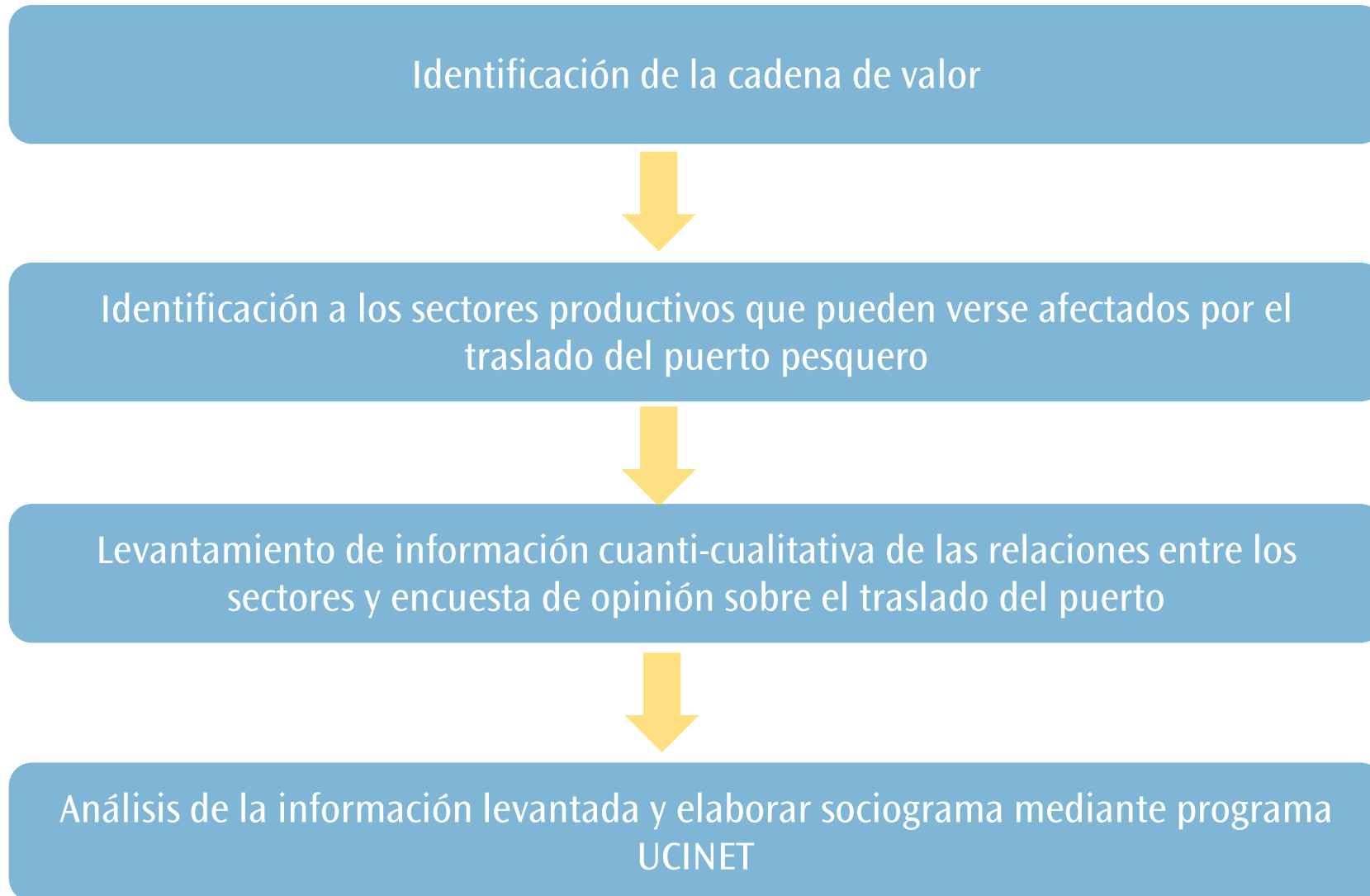
Objetivos



ELABORACIÓN DEL ENCADEAMIENTO PRODUCTIVO DEL SECTOR PESQUERO

ANÁLISIS Y MAPEO DE LOS ACTORES CLAVE (Actores del sector productivo en relación con el traslado del puerto)

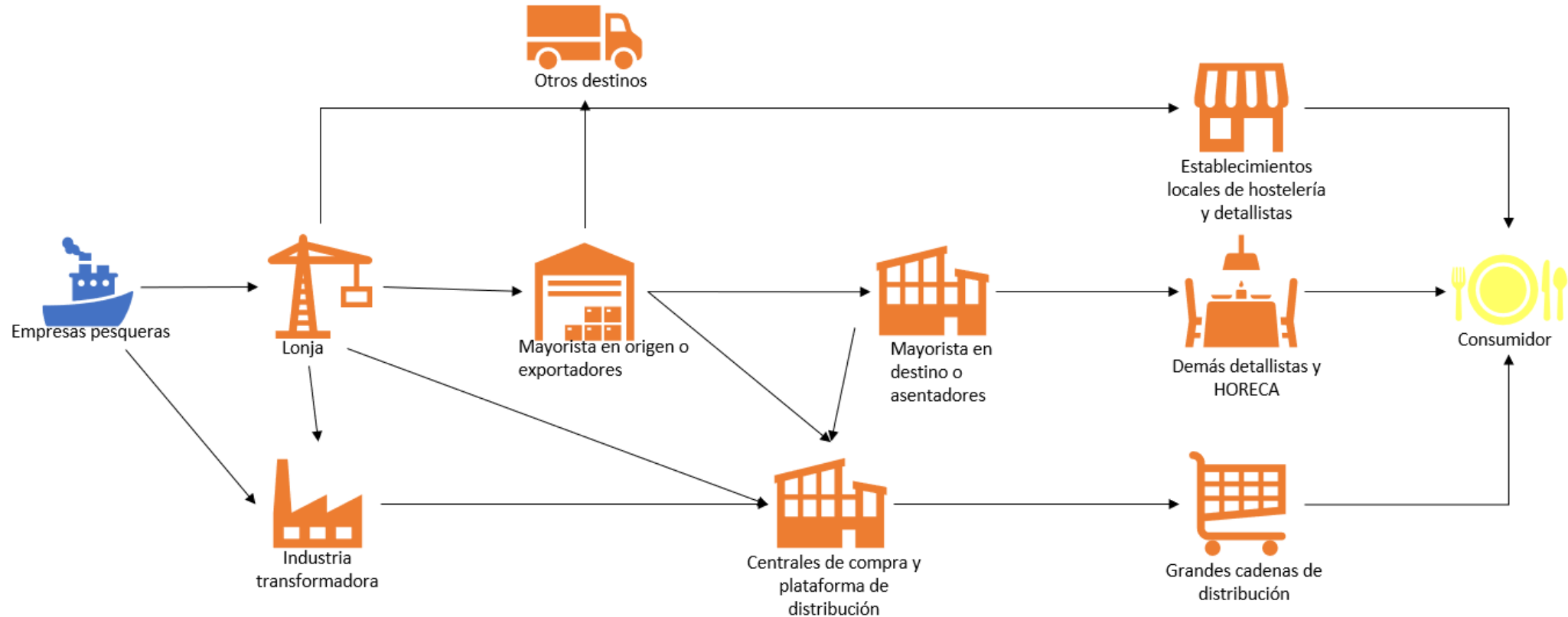
Metodología



Metodología



① Se identificó la **cadena de valor** del sector pesquero extractivo



Origen

Intermediación o transformación

Consumo

Imagen basada en el Diagnóstico de la mujer en el sector pesquero de la comercialización de productos pesqueros y acuícolas. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio ambiente. Marzo 2018

Metodología



② Se identificó a los **actores** de los sectores que estarían relacionados con el traslado del puerto

- ✓ Los actores económicos se agruparon según su rama de actividad, y éstos, dentro de los cuatro sectores principales (Primario, Secundario, Terciario y Cuaternario)
- ✓ Los actores no económicos se unificaron en un solo grupo
- ✓ En total se le pasó al ayuntamiento **una lista de 90 sectores (ANEXO 1)**.



Sector secundario:

Construcción:

- 3011 - Construcción de barcos y estructuras flotantes.
- 3012 - Construcción de embarcaciones de recreo y deporte.
- 4391 - Construcción de cubiertas.
- 4121 - Construcción de edificios residenciales.
- 4399 - Otras actividades de construcción especializada n.c.o.p.
- 4339 - Otras actividades de acabado de edificios.
- 4329 - Otras instalaciones en obras de construcción.
- 4321 - Instalaciones eléctricas.

Sector manufacturero:

- 1022 - Fabricación de conservas de pescado.
- 2512 - Fabricación de carpintería metálica (herrajes navales).
- 2822 - Fabricación de maquinaria de elevación y manipulación.

Metodología



③ Se relacionó a los actores con la cadena de valor

Para ello:

- ✓ Se realizó encuestas cerrada a los actores, para ello el ayuntamiento convocó 2 mesas informativas y envió la encuesta mediante *Google Form* a sus contactos de los diferentes sectores.
- ✓ Las mesas informativas se realizaron de la siguiente manera:
 - ✓ Una breve presentación sobre el proyecto, alcance y objetivos del mismo.
 - ✓ Se hicieron en dos turnos para trabajar en la realización de un cuestionario cerrado de 30 minutos.
- ✓ Estructura de la encuesta fue la siguiente:
 - ✓ Datos personales y de la empresa
 - ✓ Influencia positiva y negativa de la actuación sobre la entidad y en como afectaría el traslado del puerto a su sector.
 - ✓ Existencia y nivel de relación de la entidad con los demás actores productivos.

ESTUDIO DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR PESQUERO DE ISLA CRISTINA Y SU ENTORNO SOCIOECONÓMICO

m&r

Encuesta sobre la relación entre los diferentes sectores

Estimado/a señor/a,

El presente cuestionario busca conocer el impacto de la reubicación y reorganización del puerto y sus infraestructuras asociadas sobre los diferentes sectores conectados a la actividad de la pesca extractiva, dentro del proceso de la elaboración del Plan de Acción de la Agenda Urbana de Isla Cristina 2030.

| | |
|-----------------------|--|
| Nombre y apellidos: | |
| Nombre de la entidad: | |
| Cargo: | |
| Sector económico: | |

1. ¿Qué impacto tiene sobre usted la reubicación del puerto?

a. Positivo

b. Negativo

c. Ninguno

2. Si el impacto es positivo, elige la opción u opciones que le beneficia

a. Oportunidades de nuevo mercado

b. Oportunidades creación de puestos de trabajo

c. Mayor cercanía con las demás entidades

d. Otro:

3. Si el impacto es negativo, elige la opción u opciones que le perjudican


a. Mayor distancia que recorrer

b. Aumento de gastos

c. Pérdida de clientela

d. Otro:

1




ESTUDIO DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR PESQUERO DE ISLA CRISTINA Y SU ENTORNO SOCIOECONÓMICO

m&r

4. Señale con una X los sectores con los que están relacionados su entidad e indique cual es la frecuencia con la que mantienen contacto 1 (Un par de veces al mes), 2 (Una vez a la semana), 3 (Más de una vez a la semana) y 4 (Casi todos los días)

| | Frecuencia |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| Empresas pesqueras | 0000 |
| Lonja | 0000 |
| Industria transformada (Conservas, congelados) | 0000 |
| Centrales de compra y plataforma de distribución | 0000 |
| Establecimientos locales de hostelería y detallistas | 0000 |
| Servicio custom de producción | 0000 |
| Exportación ganadera | 0000 |
| Exportación agrícola | 0000 |
| Extracción de gravas y arena; extracción de arcilla, sal marina y caliza | 0000 |
| Construcción de barcos y estructuras flotantes | 0000 |
| Construcción de embarcaciones de recreo y deporte | 0000 |
| Construcción de cablestras | 0000 |
| Construcción de edificios residenciales | 0000 |
| Albanilería y pequeños trabajos | 0000 |
| Instalaciones eléctricas | 0000 |
| Otras instalaciones en obras de construcción | 0000 |
| Otras actividades de acabado de edificios | 0000 |
| Fabricación de carpintería metálica (herrajes navios) | 0000 |
| Fabricación de maquinaria de cosección y manipulación | 0000 |
| Fabricación de máquinas y equipos de oficina | 0000 |
| Pintura y acabados | 0000 |
| Revoque | 0000 |
| Preparación de terrenos | 0000 |

2



Encuesta a realizar por los actores

Metodología



③ Se relacionó a los actores con la cadena de valor

Sesión de mesa informativa y de participación ciudadana del 10 de junio de 2022.

Se realizó un turno por la mañana y otro por la tarde.

En total ese día se consiguieron 33 encuestas presenciales.



El resto de encuestas se realizaron de manera online a través de un cuestionario en Google Forms

SE OBTUVO INFORMACIÓN SOBRE 31 SECTORES DE LOS 90 POSIBLES.

Metodología



④ Elaboración del sociograma

Información de las encuestas

Se trasladó la información a formato Excel para poder introducirlos en el programa

Datos:

- 45 encuestas que representan 31 sectores diferentes
- Por lo que tenemos un 34,4% de representatividad de todos los sectores

Con los datos de las relaciones entre sectores se realizó una matriz. Debido a la falta de información se optó por el método de eliminación de los sectores que no contestaron a la encuesta. ¹

UCINET Software

¿Qué es?

Programa central que calcula los indicadores del Análisis de Redes Sociales

¿Qué nos ha permitido hacer?

Conocer de manera visual y analítica la intensidad de las relaciones entre los diferentes sectores.
Conocer por separado las relaciones de a quienes le afecta negativamente el traslado y de a quienes le afecte positivamente
Además, conocer cuales son los sectores con mayores influencia sobre los demás para las recomendaciones posteriores



Sociograma

¿Cómo se interpreta según simbología?

Según el efecto que tenga percibe el encuestado sobre el traslado del puerto:

- △ Efecto Negativo
- Efecto Neutro
- Efecto Positivo

El grosor de la línea mostrará la frecuencia con la que interactúan los actores entre sí

1. Huisman, M. (2009). "Imputation of missing network data Some simple procedures." . *Journal of Social Structure*, 10

Resultados



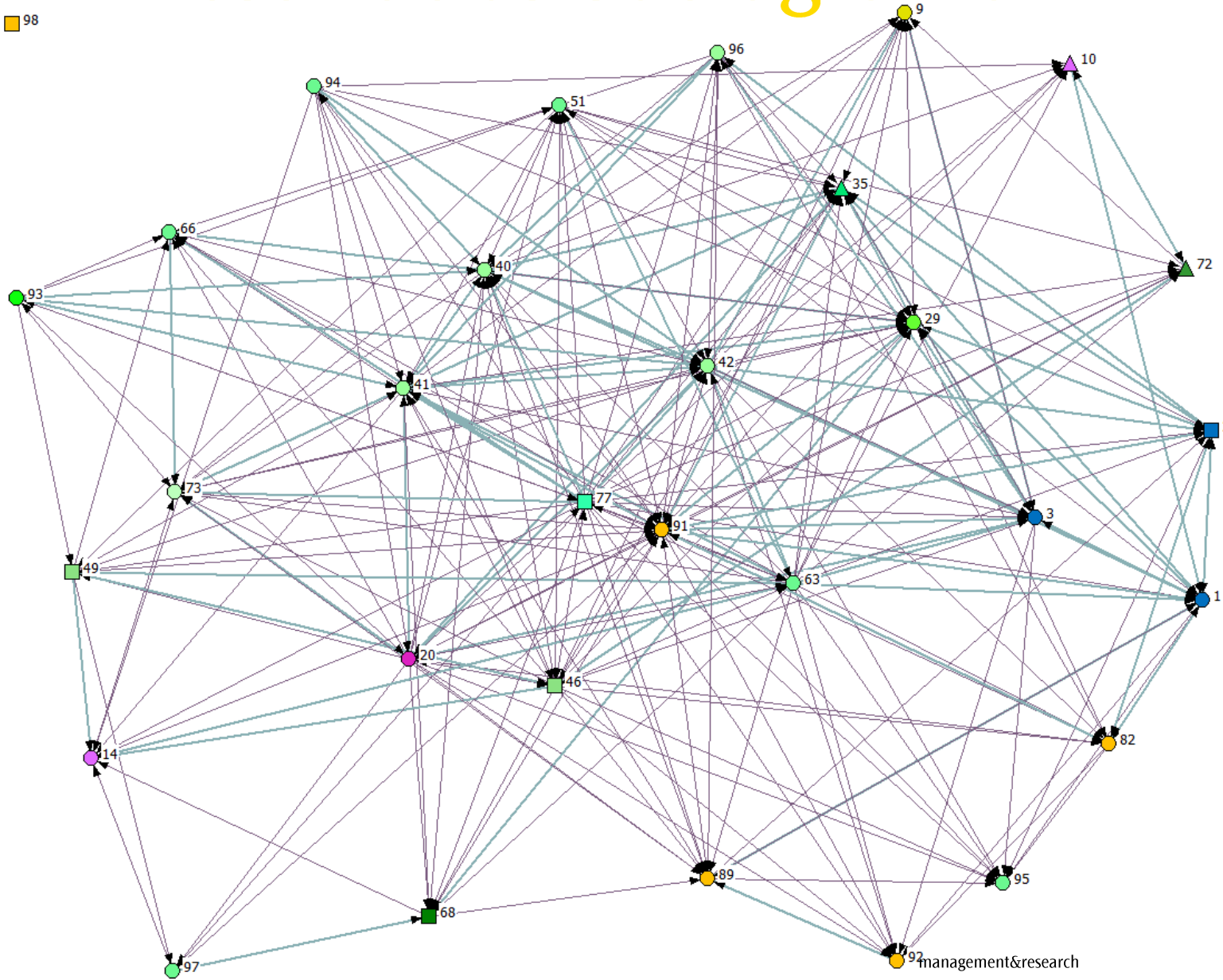
Opiniones recogidas en las encuestas sobre el Impacto del traslado del puerto

| Positivo | Negativo |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">✓ Oportunidades de nuevo mercado✓ Creación de puestos de trabajo✓ Mayor cercanía con las demás entidades✓ Dinamización y modernización✓ Descongestión zona céntrica, habilita la facilidad de gestión de otras áreas✓ Recuperación del casco antiguo, nuevas zonas verdes, espacios cívicos y multifuncionales✓ Positivo a nivel general como beneficiario del municipio y su accesibilidad✓ Favorecería el que hubiese más ofertas complementarias para el turismo y el residente✓ Mejora del impacto visual, disminuye el impacto de ruido, baja la contaminación atmosférica | <ul style="list-style-type: none">✓ Mayor distancia que recorrer✓ Aumento de gastos✓ Pérdida de clientela✓ Cómo se soluciona o que se hace con las instalaciones y naves industriales que se encuentran en la zona donde se quiere trasladar el puerto. Estudiar en un futuro las opciones.✓ Es algo innecesario, algo que sería negativo para el pueblo✓ Impacto ambiental- Riesgo paraje Natural✓ Dudas en la capacidad de carga de la zona donde se quiere reubicar✓ Los nuevos amarres del puerto, perjudican temporalmente a la flora y fauna |

Resultados-Sociograma



98



| | |
|----|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Empresas pesqueras |
| 2 | Lonja |
| 3 | Industria transformadora (conservas, congelados) |
| 9 | Extracción de gravas y arenas: arcillas y coalín. Sal marina |
| 10 | Construcción de barcos y estructuras flotantes |
| 14 | Instalaciones eléctricas |
| 20 | Confección de otras prendas de vestir exteriores |
| 29 | Comercio al por mayor de pescados, mariscos y otros productos alimenticios |
| 35 | Comercio al por menor de pescados y mariscos en establecimientos especializados |
| 40 | Restaurantes y puestos de comidas |
| 41 | Alojamientos turísticos y otros alojamientos de corta estancia. |
| 42 | Actividades de las agencias de viajes. |
| 96 | Turismo |
| 93 | Otra Educación |
| 46 | Gestión y administración de la propiedad inmobiliaria. |
| 49 | Promoción inmobiliaria. |
| 51 | Actividades jurídicas. |
| 63 | Arquitectos |
| 66 | Agencias de publicidad |
| 94 | Papelería y Regalos |
| 95 | Asistencia y servicios informáticos |
| 97 | Veterinario |
| 68 | Actividades de medicina general |
| 72 | Reparación y mantenimiento naval. |
| 73 | Otras actividades recreativas y de entretenimiento. |
| 77 | Edición de periódicos. |
| 82 | Asociación Isleña de Armadores de pesqueros |
| 89 | Cuidemos Isla Cristina |
| 90 | Ecologistas en Acción |
| 91 | GALP Costa Occidental de Huelva |
| 92 | Asociación el Zapal |
| 98 | Administración pública |

△ Efecto Negativo → Relaciones frecuentes
□ Efecto Negativo → Relaciones Poco Frecuentes
○ Efecto Positivo

Resultados-Estructura del Sociograma



Densidad

```
          1
      Density
      -----
1 Relaciones_1_GT_0  0.303
```

La **densidad** nos indica el porcentaje de las relaciones existentes sobre el total posible (100% todos se relacionan con todos), que en este caso es del **30,3%**. Esta variable nos indica una densidad media-baja por lo que se pueden identificar nodos que ayuden a conectar con el mayor número de actores posibles.

Homofilia

Re-scaled E-I index: 0.061

La **homofilia** (E-I: -1), es la tendencia de los actores con características comunes a relacionarse entre sí. Siendo al **heterofilia** (E-I: 1) lo contrario. Nuestra red tiene un cociente E.I: 0.061 por lo que tiende a la heterofilia, lo que indica una red compuesta por agentes con características heterogéneas.

Clústers

Clusters:

```
1:  3 9 20 29 35 40 41 42 46 51 63 77 91
2:  66 73 93
3:  92
4:  10 72 94
5:  1 2 82 89 95 96
6:  98
7:  14 49 68 97
```

Los **clústers** son subgrupos donde los actores están fuertemente relacionados. Existen dentro de los 31 sectores encuestados 7 clústeres que concentran el mayor número de relaciones. Lo que indica que alcanzando un miembro/nodo de dicho clúster puedes incrementar el alcance a muchos miembros de la red.

Resultados-Nodos relevantes del Sociograma



Centralidad de la red

Network Centralization (Outdegree) = 63.267%

Network Centralization (Indegree) = 47.138%

La **centralidad** analiza el grado que los vínculos de una red se concentran en un pequeño grupo de actores.

La **intermediación** señala las veces que un actor se sitúa en el camino más corto que existe entre dos actores o grupos de actores

Centralidad de actores

| | 3 | 4 |
|----|-----------|----------|
| | NrmOutDeg | NrmInDeg |
| 91 | 93.548 | 77.419 |
| 77 | 93.548 | 16.129 |
| 63 | 80.645 | 16.129 |
| 46 | 67.742 | 22.581 |
| 20 | 64.516 | 25.806 |

El dato de la **centralidad de red** nos indica que hay muchas relaciones que pasan por un solo actor. Por lo tanto, esta es una medida de la posibilidad/potencialidad que tiene un actor de conectar con el resto del tejido productivo (capilaridad en la red).

El dato de la **centralidad de actores** nos indica que hay dos actores que interactúan con casi todos los demás y, por tanto, se pueden ser un nodo de influencia en la misma.

Intermediación

| | nBetweenness |
|----|--------------|
| 91 | 38.775 |
| 89 | 3.927 |
| 41 | 3.533 |
| 29 | 2.904 |
| 20 | 2.645 |

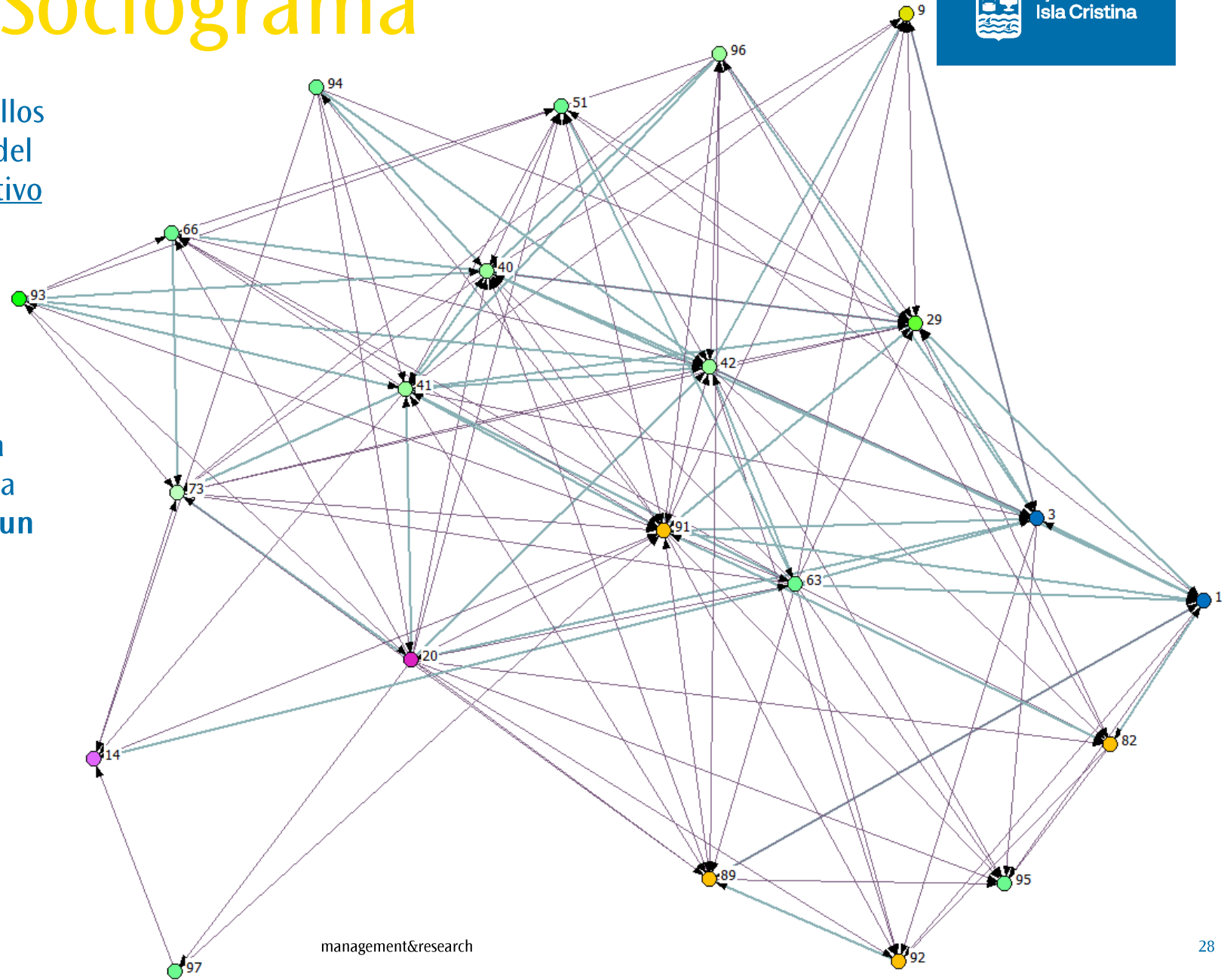
El dato de la **intermediación** indica que el sector 91 es el actor que mas veces se sitúa en el camino de los demás y, por lo tanto, puede configurar un punto de alcance rápido para conectar con el resto de actores de la red.

Ambas variables nos informan sobre la **distribución de las relaciones** entre los diferentes sectores encuestados.

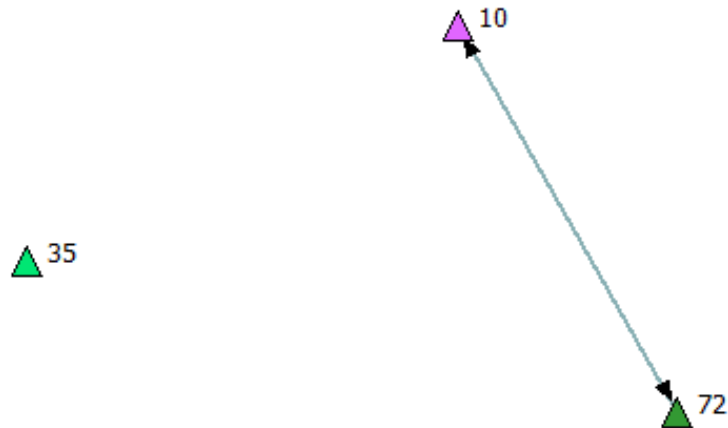
Resultados-Sociograma

Se muestra a continuación solo aquellos sectores que opinan que el traslado del puerto puede tener un impacto positivo sobre ellos.

Representan el **70,97%** de la muestra obtenida, por lo que existe una amplia mayoría que opinan que **puede ser un proyecto beneficioso**.



Resultados-Sociograma



10: Construcción de barcos y estructuras flotantes
35: Comercio al por menor de pescado y marisco
72: Reparación y mantenimiento naval

Se muestra a continuación solo aquellos sectores que opinan que el traslado del puerto puede tener un impacto negativo sobre ellos.

Representan **9,68%** de la muestra, teniendo el resto, hasta completar el 100% de la muestra, una opinión neutra.

A continuación nos centraremos en definir las relaciones y las opiniones de cada uno de los sectores que tienen una opinión negativa sobre la actuación del traslado del puerto pesquero: **NODOS 10, 72 Y 35**

Tanto el nodo 10 como el 72 se encuentran dentro del mismo clústeres y, además, la relación es bidireccional, por lo que podrían generar influencia negativa sobre los otros miembros del clúster.

En cambio, el nodo 35 se encuentra dentro de otro clúster, en el que la gran mayoría de sectores/nodos tiene una opinión positiva sobre el proyecto, por lo que su capacidad de influencia es mínima.

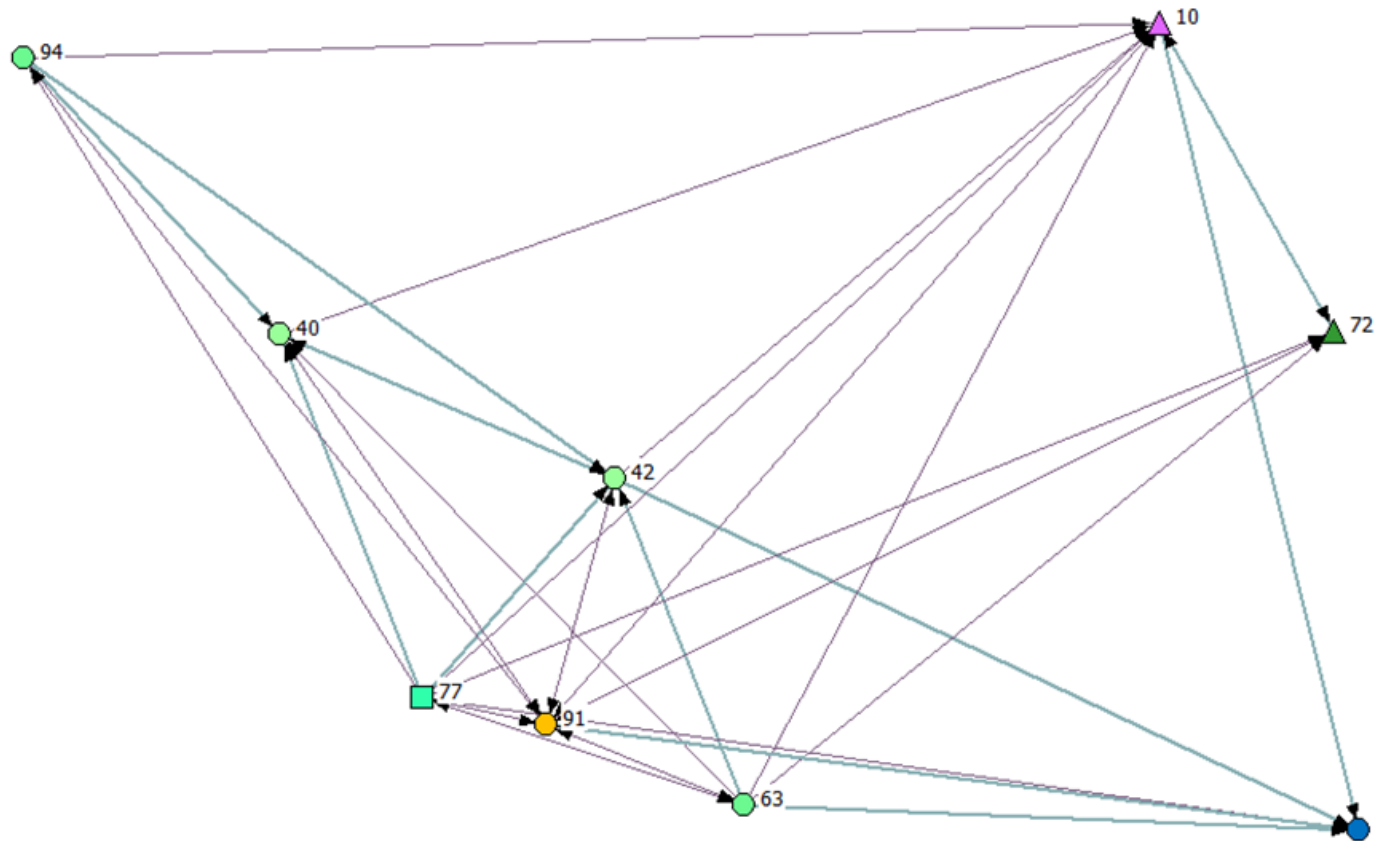
1: 3 9 20 29 35 40 41 42 46 51 63 77 91
4: 10 72 94

Resultados-Sociograma



10: Construcción de barcos y estructura

4: 10 72 94



Red de relaciones del nodo 10

Quitando el nodo 72 y el 77, el resto piensa que el puerto será un impacto positivo

¿Qué opina?

Según las encuestas piensa que va tener un impacto negativo por:

- ✓ Incertidumbre ante el futuro de las empresas que se encuentran en la zona donde se va a trasladar
- ✓ Dudas en la capacidad de carga de dicha zona
- ✓ Aumento de gastos y pérdida de clientela

Resultados-Sociograma



72: Reparación y mantenimiento naval

4: 10 72 94

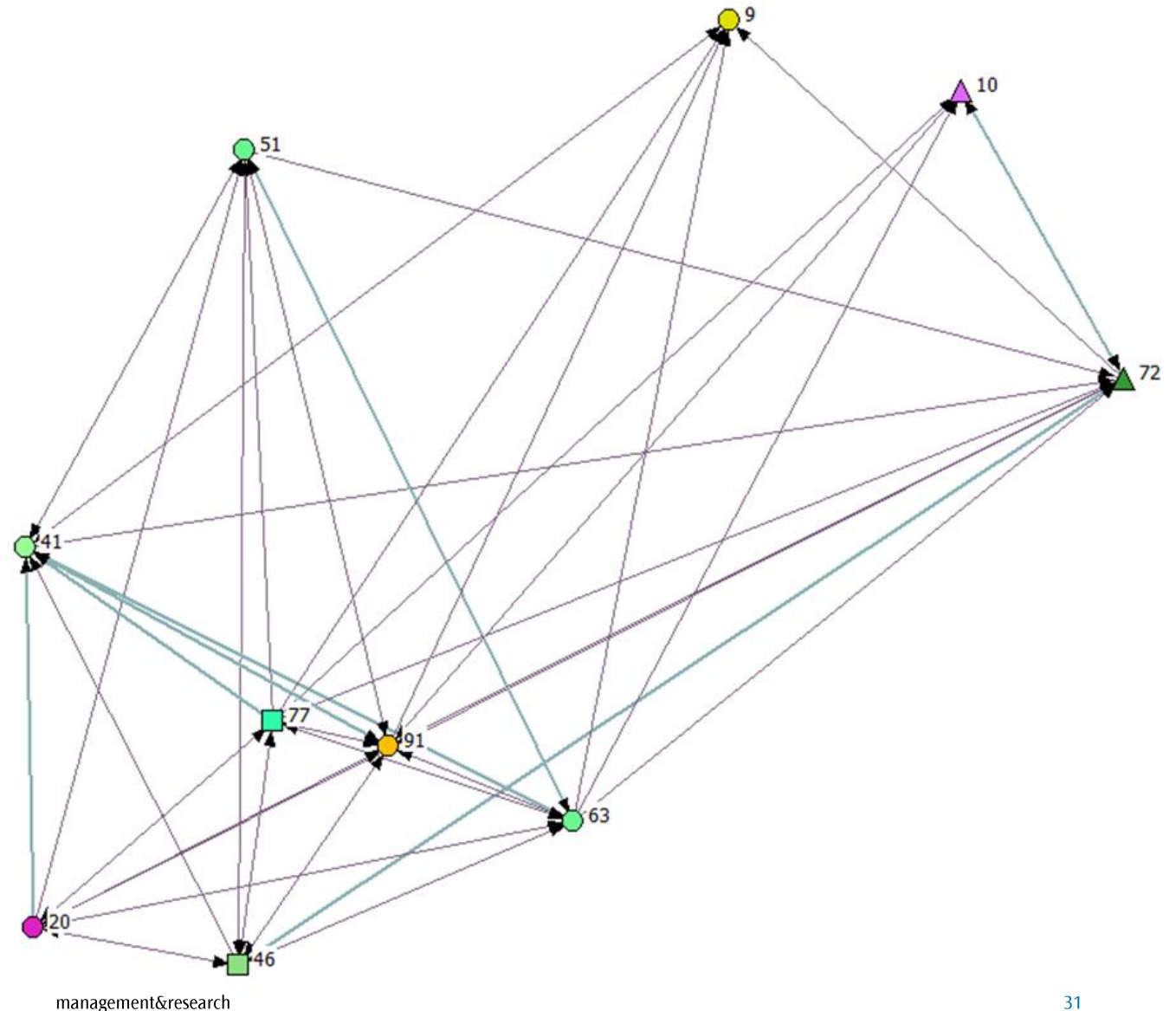
Red de relaciones del nodo 72

Quitando el nodo 10, 46 y el 77, el resto piensa que el puerto será un impacto positivo

¿Qué opina?

Según las encuestas piensa que va tener un impacto negativo por:

- ✓ Mayor distancia que recorrer
- ✓ Aumento de gastos
- ✓ pérdida de clientela



Resultados-Sociograma

35: Comercio al por menor de pescado y marisco

1: 3 9 20 29 35 40 41 42 46 51 63 77 91

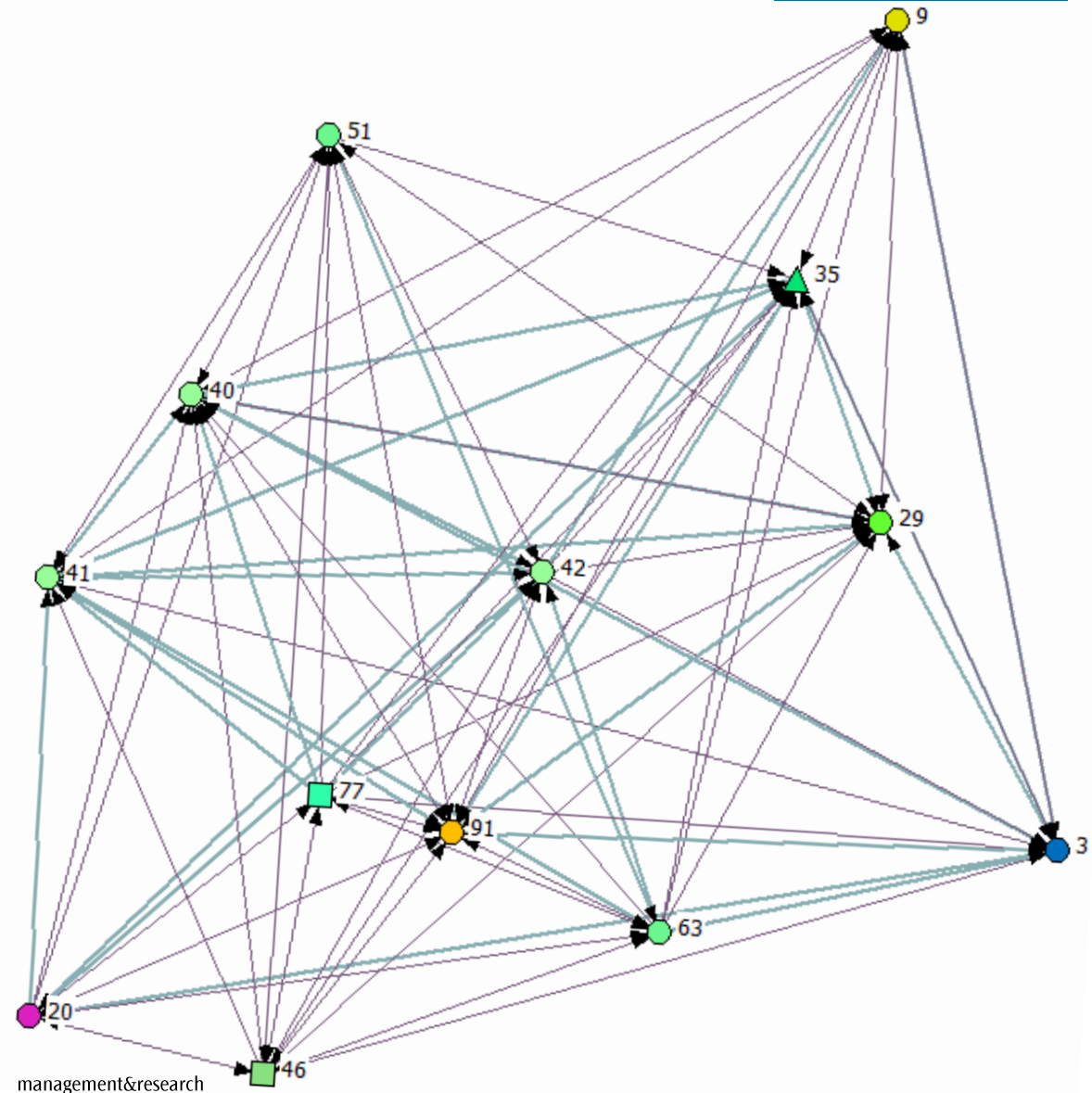
Red de relaciones del nodo 72

Quitando el nodo 46 y el 77, el resto piensa que el puerto será un impacto positivo

¿Qué opina?

Según las encuestas piensa que va tener un impacto negativo por:

- ✓ Mayor distancia que recorrer
- ✓ Aumento de gastos
- ✓ Pérdida de clientela
- ✓ Innecesario



Conclusiones



- ✓ La actividad 1 se ha completado sin desviaciones, consiguiendo estructurar un repositorio de información que se ha utilizado para conocer y analizar las debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas del sector.
- ✓ Debido a la ampliación del plazo de ejecución del presente servicio, el levantamiento de información realizado ha sido más exhaustivo, por lo que se ha completado la actividad 1 con un mayor valor agregado para el cliente.
- ✓ En la actividad 2, la baja participación por parte de los actores (sectores productivos) tanto en las mesas informativas como en la encuesta online, no ha permitido obtener un alto conocimiento sobre los encadenamientos productivos, las relaciones entre actores y visión sobre el impacto del proyecto de traslado del puerto. Por ello, se han presentado la metodología y resultados con solo un 31 de los 90 sectores posibles, no alcanzado valores óptimos para desplegar todo el potencial de la herramienta. No obstante, con la muestra conseguida se muestra al cliente las bondades y potencialidades del uso de la herramienta UNICET.

Estudio/análisis del sector pesquero de Isla Cristina y su entorno socioeconómico

25/07/2022

management&research



Ayuntamiento de
Isla Cristina

¿buscas soluciones?

Presentación del documento



El Presente documento se constituye como el informe de resultados de la propuesta de asistencia técnica para la realización del “Estudio/análisis del sector pesquero de Isla Cristina y su entorno socioeconómico Impactos y beneficios de la reubicación y reconfiguración de su infraestructura asociada, para su valoración y tratamiento dentro del proceso de elaboración del Plan de Acción de la Agenda Urbana de Isla Cristina 2030”.

En el desarrollo del documento se explicará los resultados de la Actividad 3, Guía estratégicas e ideas fuerzas del proyecto, y de la Actividad 4, Evaluación de los impactos de la Reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada.

Asimismo, se describe la metodología utilizada para el desarrollo de cada parte, una conclusión de todo el trabajo y algunas recomendaciones para futuros proyectos.

Actividad 3. Guía estratégica e ideas fuerzas de proyectos





Objetivos específicos



Presentar una relación de las principales administraciones públicas involucradas en el proyecto futuro de reubicación del puerto pesquero, con aquellos aspectos competenciales más relevantes de cada una de ellas.



Presentar una guía de ideas fuerzas o recomendaciones que puedan fundamentar el argumentario del consistorio ante dichas administraciones públicas, así como una secuencia lógica de negociación con ellas.



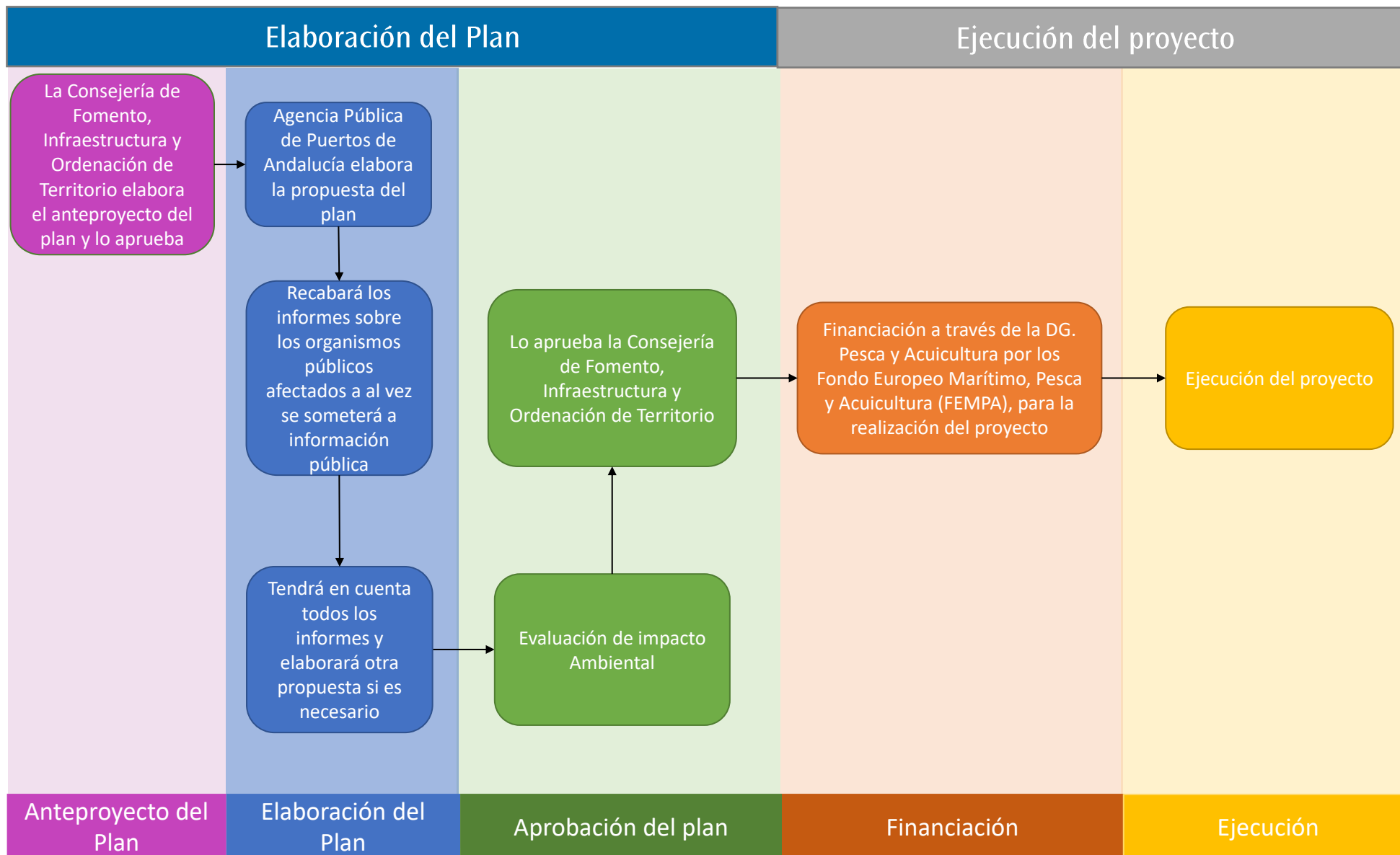
① Flujograma

Se elaboró un flujograma de todo el proceso para la reubicación del puerto pesquero. Se debe diferenciar en este proceso tres fases:

- ✓ La elaboración y aprobación del Plan de Usos, dónde estará incluido el proyecto.
- ✓ Financiación del proyecto
- ✓ Ejecución del mismo.

| Elaboración | Financiación | Ejecución |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Antes de su elaboración según el artículo 10 de la Ley 21/2007, de 8 de diciembre, el <u>anteproyecto</u> del plan deberá realizarse y aprobarse por la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio.</p> <p>Su <u>elaboración</u> la realizará la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y lo <u>aprobará</u>, finalmente, la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio, tras el dictamen favorable de la Evaluación de Impacto Ambiental.</p> | <p>Este proyecto está dentro de los objetivos de los Fondos Europeos Marítimos, Pesca y Acuicultura 2021-2027 (Reglamento UE 2021/1139, 7 Julio 2021), que gestiona la DG de Pesca y Acuicultura.</p> <p>Los fondos deben solicitarse antes de empezar la ejecución del proyecto.</p> | <p>Una vez probado el Plan de Usos del Puerto, el proyecto se llevará a cabo con arreglo a las determinaciones del propio plan (Art 5. Ley 21/2007).</p> |

① Flujoograma: secuencia de negociación

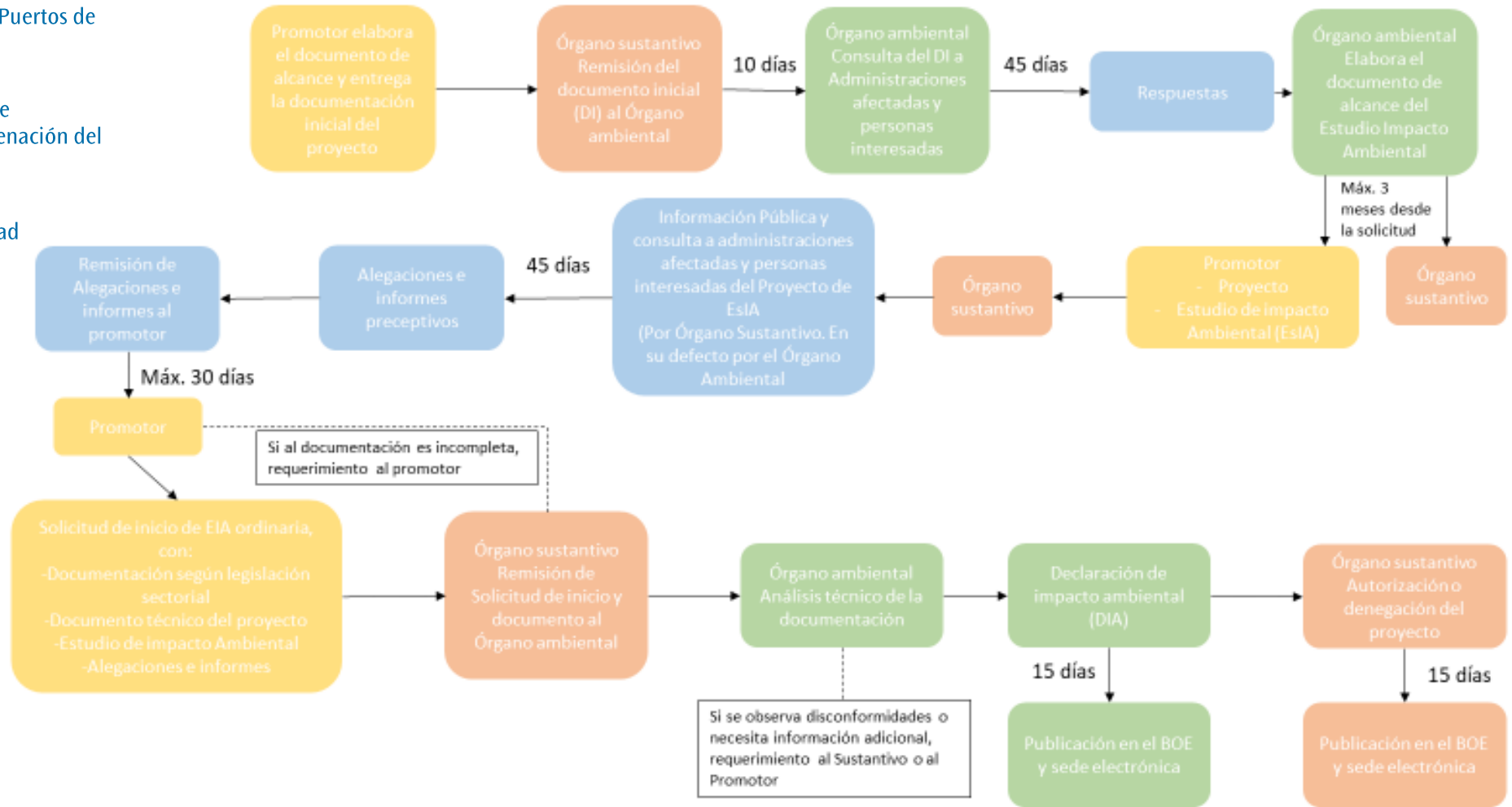


① Flujograma



El siguiente flujograma representa el proceso de **Evaluación de impacto ambiental**

- Promotor (Agencia Pública de Puertos de Andalucía)
- Órgano sustantivo (Consejería de Infraestructura, Fomento y Ordenación del Territorio)
- Órgano Ambiental (DG de Calidad Ambiental y Cambio Climático)





② Aspectos competenciales de las diferentes AAPP

Como indica el artículo 10 de la Ley 21/2007, 8 diciembre: Durante la elaboración, tramitación y aprobación del plan, se garantizará la **información pública y la intervención de los organismos públicos con competencias afectadas.**

| Informes Preceptivos | Informes Facultativos ⁶ |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Agencia Pública de Puertos de Andalucía¹ ✓ Consejería de Fomento, Infraestructura, y Ordenación del Territorio² ✓ Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático³ ✓ Dirección General de Pesca y Acuicultura⁴. <p>POR SU CARÁCTER PRECEPTIVO, CENTRAREMOS LA DESCRIPCIÓN COMPETENCIAL Y ARGUMENTARIO EN ESTAS AAPP.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ayuntamiento de Isla Cristina ✓ Delegación de Gobierno en Andalucía ✓ Viceconsejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo ✓ Secretaría General Técnica de Consejería de Fomento, infraestructura y Ordenación del Territorio. ✓ Delegación Territorial de Huelva de la Consejería de Fomento y Vivienda ✓ Autoridades Portuarias de Huelva ✓ Servicio Provincial de Costas de Huelva |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Entidad con competencias para elaborar el Plan de Usos de suelo y es el promotor del proyecto 2. Entidad que aprueba el Plan de Usos y, además, según Ley 7/2007, 9 jul, GICA, es el órgano sustantivo. 3. Órgano Ambiental en el proceso de EIA, según su decreto de formación y la Ley GICA. 4. Entidad con competencia en la adjudicación de fondos FEMPA. | <p>6. Listado de administraciones sacado del Plan de Usos de Punta Umbría, cuales fueron consultadas</p> |

Información pública

Durante el proceso anterior a este, se podría elaborar una campaña de información a los actores más relevantes que han salido en el sociograma y tienen gran peso en su entorno

② Aspectos competenciales de las diferentes AAPP



Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio.

Competencias

- ✓ **La aprobación del proyecto o anteproyecto de construcción de nuevos puertos o de ampliación de los existentes (...)**¹
- ✓ La aprobación de los Planes de Usos de Los Espacios Portuarios desarrollados por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía¹
- ✓ Órgano Sustantivo en la Evaluación de Impacto Ambiental²

Legislación

1. Artículo 5.b y 5.c de la Ley 21/2007, 18 de diciembre, Régimen Jurídico y Económico de Puertos de Andalucía.
2. Artículo 5 de la Ley 21/2013, 9 diciembre, evaluación ambiental .

② Aspectos competenciales de las diferentes AAPP



Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)

Competencia

- ✓ La **planificación, proyección, contratación y ejecución de las obras de mantenimiento, conservación y reparación de los puertos e instalaciones portuarias**, así como las de construcción de nuevos puertos y de **ampliación o reforma de los existentes**, cuando ello se le encomiende o autorice por la **Consejería de Fomento y Vivienda**.
- ✓ La redacción y aprobación de los planes de utilización de las zonas de servicio de los puertos de conformidad, en todo caso, con la planificación urbanística (Competencia Municipal).

Legislación

La Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, establece las competencias que corresponden a la Agencia, en su condición de instrumento integrado en la Administración del Sistema Portuario de Andalucía.

Asimismo, ejerce competencias en el ámbito de las áreas de transportes de mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en virtud de la Ley 5/2001, de 4 de junio.

② Aspectos competenciales de las diferentes AAPP



| Secretaria General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><u>Función</u></p> <p>✓ La programación y planificación estratégica y la evaluación ambiental de planes y programas, así como la elaboración y seguimiento de los Planes de Desarrollo Sostenible en los Espacios Naturales Protegidos y su área de influencia.</p> | <p style="text-align: center;"><u>Legislación</u></p> <p>✓ Artículo 8.e Decreto 103/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.</p> |

② Aspectos competenciales de las diferentes AAPP



Dirección General de Pesca y Acuicultura

Función

- ✓ El **diseño y evaluación de las políticas de incentivos públicos**, incluidos los financiados con fondos europeos, así como la **gestión de las ayudas y subvenciones en las materias de su competencia**.

Fondo Europeo Marítimo, Pesca y Acuicultura (FEMPA)

Legislación

- ✓ Artículo 10.h D103/2019, 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Normativa y Referencias



Normativa nombrada en las diapositivas anteriores

- ✓ Ley 21/2007, de 18 de Diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía
- ✓ Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 julio de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, Pesca y Acuicultura y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1004
- ✓ Ley 7/2007, 9 de julio, Gestión Integrada y Calidad Ambiental
- ✓ Ley 21/2013, 9 diciembre, evaluación ambiental
- ✓ Decreto 292/1995, Evaluación de impacto ambiental en Andalucía
- ✓ Decreto 103/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- ✓ Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Referencias

- ✓ Problemas del puerto detectados por la Junta de Andalucía
- ✓ Noticia de Europa Press 14/02/2022: “Extinguido el incendio que ha afectado a seis naves del polígono pesquero de Isla Cristina (Huelva)”
- ✓ Noticia de ABCandalucía 13/02/2022: “Un incendio afecta a seis naves del puerto pesquero de Isla Cristina”
- ✓ Noticia de HuelvaInformación 23/10/2021: “Isla Cristina vuelve a reivindicar nuevos accesos a su casco urbano”
- ✓ Noticia La Moncloa 16/7/2021 :”El Fondo Europeo Marítimo, Pesquero y Acuícola permitirá acometer cambios necesarios para afrontar los retos de futuro”
- ✓ Noticia ABCeconomía 22/12/2020: “El sector pesquero presenta un plan de inversiones de 381 para su modernización”
- ✓ Noticia ElEstrechoDigital 5/5/2022: “La Junta creará una plataforma de venta de los productos de la pesca andaluza”

Actividad 4. Evaluación de los impactos de la reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada





Objetivos específicos



Definición de ideas fuerza basadas en la información levantada y analizada en actividad 1 y 2 (DAFO y encuestas) para apoyar el proyecto de traslado del puerto antes la Consejería de Fomento y Vivienda (aprobará el anteproyecto y proyecto de Plan) y la Agencia Publica de Puertos de Andalucía (quien diseñará y elaborará el Plan)

Determinación de los riesgos e impactos potenciales de la actuación y recomendaciones sobre la futura actuación y beneficios potenciales

① Ideas de fuerzas del proyecto

Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio

1º IDEA FUERZA: **REGULARIZACIÓN PRODUCTIVA**. El traslado supone una gran oportunidad para regularizar las embarcaciones ilegales e implantar un sistema con mayor control, incrementando el número de licencias para fomentar la profesión y trabajar dentro de la legalidad.

2º IDEA FUERZA: **REORGANIZACIÓN PRODUCTIVA**. El Ayuntamiento, estando comprometido con el desarrollo de actividades industriales que agreguen valor añadido al producto extraído del mar, considera que la nueva reordenación del puerto es una oportunidad para poner en valor y regularizar el número elevado de embarcaciones existentes en la flota.

3º IDEA FUERZA: **CREACIÓN DE EMPLEO**. Estando a favor de la reubicación la mayoría de los sectores encuestados, los mismos consideran que puede ser una oportunidad para la creación de puestos de trabajo y diversificación económica de la actividad pesquera y de la industria alimentaria y auxiliar asociada.

4º IDEA FUERZA: **REORGANIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS**. La reorganización del puerto podría abrir la oportunidad a la mejora de otras infraestructuras como la de acceso a través del puente sobre el Río Carreras,. Numerosos sectores encuestados consideran que este traslado mejoraría la accesibilidad del pueblo, ya que evitaría la entrada de tráfico pesado de mercancías al interior del pueblo.

5º IDEA FUERZA: **APOYO DEL TEJIDO PRODUCTIVO**. El 70,97 % de los sectores encuestados del tejido productivo de Isla Cristina piensa que el traslado del puerto a la otra orilla tendrá un impacto positivo sobre ellos.

6º IDEA FUERZA: **OPORTUNIDAD GENERADA**. La reubicación del puerto será impulsada y coordinada con otros planes estratégicos actuales en ejecución dentro de la oportunidad generada por ser Isla Cristina “municipio piloto” dentro de la Agenda Urbana 2030.

① Ideas de fuerzas del proyecto



Agencia Pública de Puertos de Andalucía

7º IDEA FUERZA: **PUESTA EN VALOR Y REORGANIZACIÓN DE PLANIFICACIÓN URBANA**. Con la reubicación del Puerto se puede recuperar parte del casco urbano para uso de la ciudadanía a través de la creación de nuevas zonas verdes, espacios cívicos y multifuncionales, además se mejorará el impacto visual, disminuirá el impacto de ruido y bajará la contaminación atmosférica de la zona antigua del puerto, lo que mejorará la calidad de vida de los ciudadanos más cercanos a esta zona.

8º IDEA FUERZA: **MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y OPTIMIZACIÓN DE LOS PROCESOS EXTRACTIVOS**: Compatibilización de asignación de usos, desarrollo de actividades y posibles nuevas infraestructuras y equipamientos con las particularidades del paisaje marismero, de gran Fragilidad.

9º IDEA FUERZA: **DIVERSIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD Y VALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL**: Con la reubicación del puerto se puede potenciar otras actividades asociadas como el tráfico marítimo de pasajeros, como opción de movilidad sostenible vinculada además al ocio, esparcimiento y turismo, favoreciendo la intermodalidad y el empleo de medios no motorizados.

10º IDEA FUERZA: **MEJORA DEL ACONDICIONAMIENTO DEL CANAL**: Los estudios técnicos derivados de la presentación del Plan de Usos permitirá conocer la necesidades de acondicionamiento del canal ya que este requiere dragados periódicos para permitir el acceso al actual puerto y requiere una mejora del balizamiento del mismo.



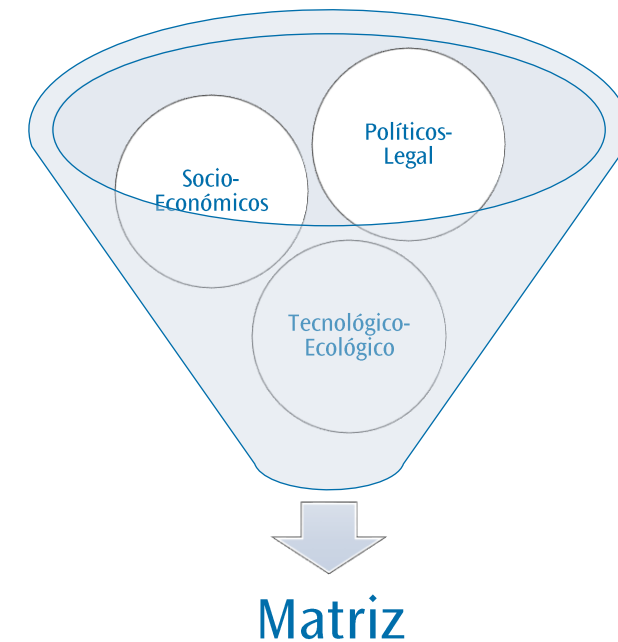
② Evaluación de los impactos de la reubicación y reconfiguración de las infraestructuras

Se realizó una Matriz de Riesgo-Impactos sobre el proyecto de traslado del puerto, con la información obtenida del **análisis DAFO**, de la actividad 1, y de las **encuestas**, de la actividad 2.

Los riesgos contemplados en esta matriz se dividieron según el análisis PESTEL (Político, Económico, Social, Tecnológico, Ecológico y Legal).

Para el definición del riesgo se tuvo en cuenta la probabilidad de que ocurra y la intensidad del impacto:

| Probabilidad | Impacto |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cierto: Probabilidad muy alta ✓ Probable: Probabilidad alta ✓ Posible: Probabilidad media ✓ Improbable Probabilidad baja | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Crítico: Afección grave al proyecto ✓ Moderado: Causarán problemas no significativos al proyecto ✓ Marginal: Muy poca influencia sobre el proyecto ✓ Despreciable: Prácticamente ninguna influencia negativa sobre el proyecto ✓ Positivo: Influencia positiva sobre el proyecto |



Las actuaciones que tengan **baja probabilidad** y un **gran impacto** y las que tengan una **alta posibilidad** de que ocurran deberán tomarse medidas para paliarlas o evitarlas

② Evaluación de los impactos de la reubicación y reconfiguración de las infraestructuras

Tipos de riesgos

- Riesgos políticos: En este sentido, nos referimos al riesgo político como los diferentes eventos de cambios de ley, de situación política o de condiciones macroeconómicas que tienen un impacto negativo en el proyecto.
- Riesgos Tecnológicos: En ese sentido, se puede definir el riesgo técnico como aquel que se materializa cuando los estudios técnicos de factibilidad del proyecto resultan incorrectos.
- Riesgos Económicos: En ese sentido, diferentes factores económicos, ya sean internos o externos, pueden afectar el desarrollo normal del proyecto y su posterior explotación. Los cambios en la economía que se beneficia directamente del proyecto pueden generar incertidumbre para los participantes en el proyecto, afectando de manera directa su participación o las tarifas que estos cobran por la misma.
- Riesgos Sociales: En ese sentido, nos referimos al riesgo social como los diferentes eventos que afectan el mercado, comunidad y la sociedad como el crecimiento o decrecimiento de la población, condiciones de salud, educación y vivienda, publicidad y medios que tienen un impacto negativo en el proyecto
- Riesgos Ambientales: incluye el riesgo de que se produzca un daño al medio ambiente natural o social por causa de una acción humana, que para nuestro interés debe ser la realización de un proyecto de infraestructura o construcción. También puede incluirse dentro de esa definición el incumplimiento por parte de los participantes en el proyecto de las normas en materia ambiental. Incumplimiento que genera la paralización total o parcial del proyecto por orden de una autoridad judicial o administrativa.

② Evaluación de los impactos de la reubicación y reconfiguración de las infraestructuras



Grado del impacto

| | Despreciable | Marginal | Moderado | Crítico |
|------------|--------------|----------|----------|----------|
| Cierto | Alto | Alto | Muy Alto | Muy Alto |
| Probable | Bajo | Alto | Alto | Muy Alto |
| Posible | Bajo | Alto | Alto | Muy Alto |
| Improbable | Bajo | Bajo | Bajo | Alto |

② Evaluación de los impactos de la reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada



| Factor | | Probabilidad | | | | Impacto |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|----------|--------|----------|
| | | Improbable | Posible | Probable | Cierto | |
| Político-Legal | Cambios importantes en los objetivos de la organización municipal debido a un cambio de gobierno, sus modelos de gobernanza o su cultura. | | X | | | Critico |
| | Cambios en los marcos o garantías jurídicas | | X | | | Moderado |
| | Cambios en el volumen o tipología de solicitudes en el ejercicio de los derechos de los interesados | | X | | | Moderado |
| | Influencia en la aprobación del proyecto en función de la ideología política que gobierna en los diferentes niveles organizativos de AAPP | | X | | | Moderado |
| | Cambio en las situaciones que justificaron la presentación del proyecto. | | X | | | Marginal |
| | Ocurrencia de incidencias y brechas producidas por la falta de entendimiento por parte de las AAPP de la necesidad del proyecto | | X | | | Moderado |
| | Presentación de situación de ilegalidad dentro del marco del proceso de aprobación del plan por otras leyes transversales (ambientales, urbanísticas, propiedad privada, etc.) | | X | | | Critico |
| | Priorización por parte de la AAPP andaluza y estatal por otro tipo de proyectos | | X | | | Moderado |
| | | | | | | |

② Evaluación de los impactos de la reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada



| Factor | | Probabilidad | | | | Impacto |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|----------|--------|----------|
| | | Improbable | Posible | Probable | Cierto | |
| Tecnológico | El proyecto no está alineado con estándares técnicos o arquitectura | | | | X | Moderado |
| | Falta de claridad de alcances y entregables del proyecto de traslado del puerto pesquero | | | | X | Moderado |
| | Disponibilidad del personal capacitado para hacer el proyecto | | X | | | Moderado |
| | Alto nivel de complejidad técnica/tecnológica | | X | | | Moderado |
| | Dificultad en la integración técnica de trabajadores de las diferentes AAPP involucradas | | X | | | Marginal |
| | Inadecuada composición del equipo de trabajo | | X | | | Moderado |
| | El alcance y los objetivos del proyecto no son realistas | | X | | | Crítico |
| | Inadecuada planificación. Pobre desglose de las actividades a realizar | | X | | | Crítico |

② Evaluación de los impactos de la reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada



| Factor | | Probabilidad | | | | Impacto |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|----------|--------|----------|
| | | Improbable | Posible | Probable | Cierto | |
| Económico | Dinamización, diversificación productiva y revalorización de los terrenos anexos al canal | | | | X | Positivo |
| | Creación de puestos de trabajo | | | | X | Positivo |
| | Inversión en habilitación de las infraestructuras existentes | | | | X | Positivo |
| | No identificación o infravaloración de costes de expropiación | | X | | | Critico |
| | La municipalidad no tiene fondos para complementar los fondos europeos destinados a la ejecución de las obras. | | X | | | Crítico |
| | El ayuntamiento no tiene fondos para impulsar el proyecto hasta la consecución de los fondos europeos para la el Plan De Usos | | X | | | Crítico |
| | Incremento de recaudación de impuestos por regularización de actividad actualmente en gran medida ilegal e incremento de impuestos según ley horizontal | | X | | | Positivo |
| | Desconexión de la cadena logística del sector extractivo | X | | | | Moderado |

② Evaluación de los impactos de la reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada



| Factor | Probabilidad | | | | Impacto |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|--------|----------|
| | Improbable | Posible | Probable | Cierto | |
| Social | Protestas derivadas de la incertidumbre social sobre impacto económico sobre la propiedad privada, si no se contempla un plan o fondo de compensación. | | | X | Crítico |
| | Protestas derivadas por la imposición de las regularización de la actividad económica a aquellas embarcaciones que quieran disponer de espacio en la nueva localización del puerto | | | X | Crítico |
| | Descontento generalizado por la información y desarrollo de procesos de participación ciudadana | | X | | Crítico |
| | Creación de nuevos espacios de socialización y participación para la ciudadanía | | | X | Positivo |
| | Miedo a la incertidumbre sobre modelos de sustento de vida tradicionales | | | X | Crítico |
| | Protestas por parte de asociaciones ecologistas por la probabilidad de causar daño al Paraje Natural de las Marismas de Isla Cristina | | X | | Crítico |
| | Empatización con las personas afectadas por al regularización de la actividad económica | | X | | Moderado |
| | Conflictos con grupos de interés durante la tramitación del Plan | | X | | Crítico |
| | Apoyo generalizado de la población por considerarlo una mejora para el municipio | | | X | Positivo |

② Evaluación de los impactos de la reubicación y la reconfiguración de la infraestructura asociada



| Factor | | Probabilidad | | | | Impacto |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|----------|--------|--------------|
| | | Improbable | Posible | Probable | Cierto | |
| Ecológico | Desfavorable la Evaluación de Impacto Ambiental | | X | | | Crítico |
| | Disminución del tráfico en la antigua zona | | | | X | Positivo |
| | Mejorar el impacto visual y de ruido que genera el puerto | | | | X | Positivo |
| | Alteración de la calidad visual | | | | X | Despreciable |
| | Incremento del nivel sonoro | | | | X | Despreciable |
| | Impacto ambiental negativo sobre el Paraje Natural Marismas de Isla Cristina | | | X | | Crítico |
| | Contaminación de las salinas | | X | | | Crítico |
| | Incumplimiento de la normativa medioambiental durante la ejecución del proyecto | | X | | | Crítico |
| | No aplicar medidas correctoras después de la realización del proyecto | | X | | | Crítico |
| | Aumento de la turbidez del agua | | | | X | Despreciable |



- ✓ Aunque la respuesta obtenida en la actividad 2 (encuestas) no ha sido alta, el 70,97% de los encuestados opinan que el traslado del puerto tendrá un impacto positivo.
- ✓ Si bien se han detectado mucho riesgos con impacto alto, estos pueden ser prevenidos con la realización de los estudios y trabajos técnicos previos a la presentación del anteproyecto del Plan de Usos.
- ✓ Muchas de las debilidades del puerto están asociadas con su infraestructura.
- ✓ En cambio, sus amenazas están relacionadas con su actividad y el grado de cumplimiento de las leyes.
- ✓ Aún así sigue siendo el mayor puerto en ventas de Andalucía y el segundo de España, presentando una gran cantidad de oportunidades.
- ✓ Muchas de las debilidades podrían verse solucionadas con el proyecto del traslado del puerto como:
 - Dinamización y modernización del puerto y de las zonas de alrededor.
 - Descongestión de la zona antigua del puerto, permitiendo la creación de nuevos negocios y espacios para la ciudadanía.
 - Aplicación efectiva de la legislación medioambiental.
 - Oportunidad de levantar parte la economía sumergida.
- ✓ Se recomienda al Ayuntamiento ampliar los estudios relacionados con:
 - La información pública y la participación ciudadana y del sector productivo de Isla Cristina para obtener masa crítica con la fundamentar ante las Administraciones Públicas el traslado del puerto.
 - El conocimiento de las implicaciones y mecanismos legales con respecto a usuarios y propietarios de negocios en la zona de influencia portuaria actual y futura.
 - El alineamiento del traslado del puerto con otros planes y estrategias en desarrollo por el Ayuntamiento, estén incluidas o no dentro de la Agenda Urbana 2030.

Documento elaborado por el equipo de
management&research 2021

todos los derechos de reproducción en todo o en parte
quedan reservados al autor de los contenidos

cualquier uso de elementos de este documento
deberá contar con la aprobación expresa de la firma

info@management-r.com
www.management-r.com

management&research



Ayuntamiento de
Isla Cristina

¿buscas soluciones?