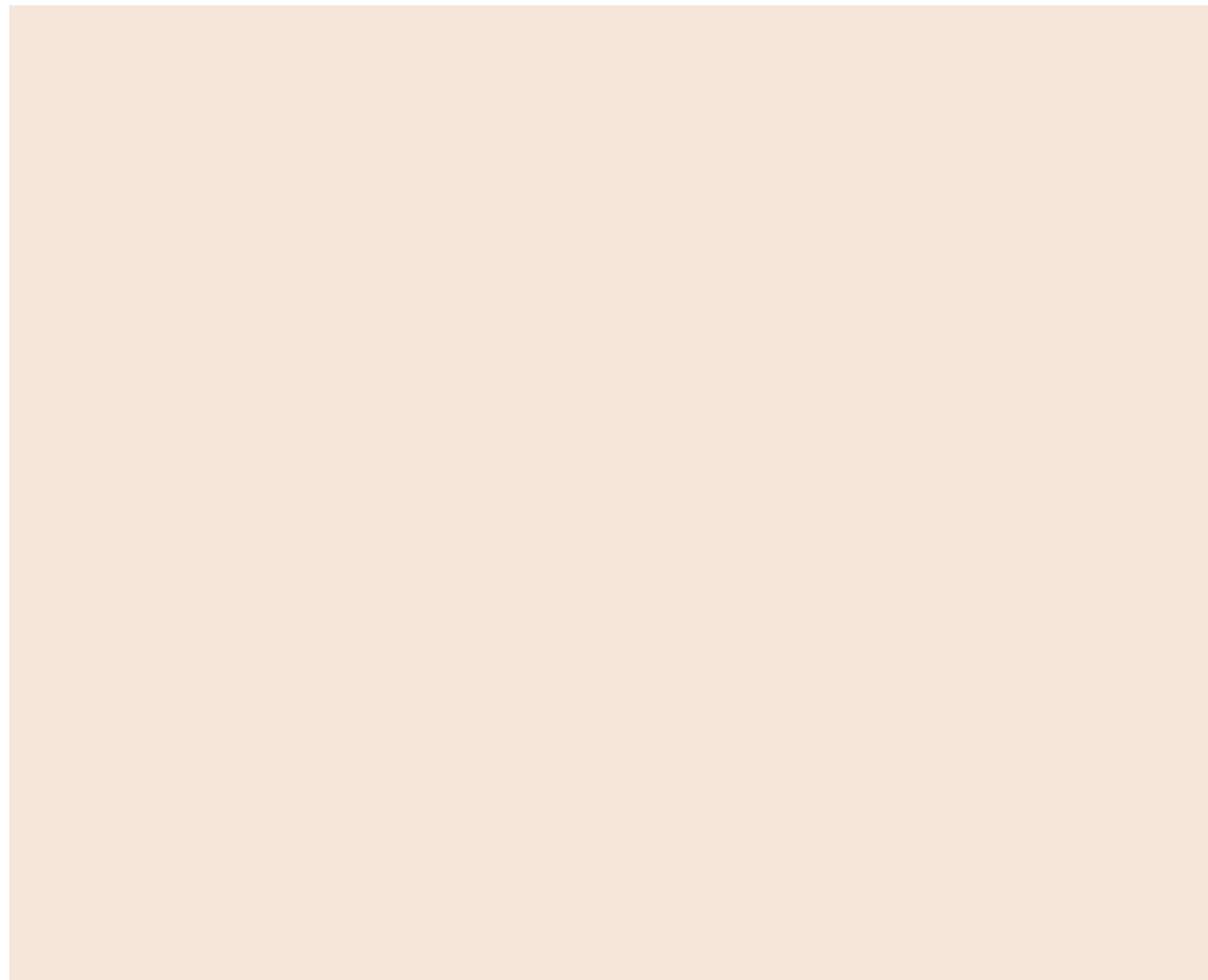


APROBACIÓN INICIAL

5. CONCLUSIONES



Las Memorias de Información, suponen uno de los elementos claves de los Planes Generales de Ordenación Urbanística (aunque en muchos casos no han sido así consideradas) y representan la identificación y valoración de todos aquellos elementos territoriales, y de las diferentes dinámicas y tendencias que condicionan el modelo urbanístico, porque a grandes rasgos describen el pasado, **el presente y el futuro del municipio**, en este caso de San Fernando, actuando a la vez como "actor y espectador" de las distintas determinaciones que son fijadas por el propio Plan.

Superada la fase de recopilación enciclopédica de datos de mayor o menor utilidad para el urbanismo, se han detallado en la presente Memoria de Información aquellos elementos que son manifiestamente útiles para la redacción del presente Plan General.

A modo de conclusión se señalan en las siguientes líneas los aspectos más relevantes bajo una visión de conjunto, superando las necesarias limitaciones temáticas que exige la metodología para el entendimiento de la realidad municipal sumando partes, superponiendo capas. No se resumirán pues los distintos capítulos o apartados, sino que se buscará incidir en las cuestiones de mayor relevancia desde el punto de vista territorial es decir, en los temas claves que se han explicitando con mayor detenimiento en sus respectivos apartados.

MARCO TERRITORIAL

San Fernando forma parte de la Comarca de la Bahía de Cádiz junto a los municipios de Cádiz, El Puerto de Santa María, Chiclana de la Frontera y Puerto Real. Es la principal concentración urbana del litoral sur-atlántico y ocupa un puesto principal en la organización urbana de Andalucía, siendo por su tamaño poblacional la tercera área urbana de la región después de Sevilla y Málaga.

La posición litoral de la Bahía, su condición de puerto natural y la fácil conexión con las redes de infraestructuras terrestres ha primado el enclave y ha permanecido en la base del desarrollo urbano del sistema de ciudades al tiempo que la dotan de un valor estratégico en las relaciones marítimas. La interrelación tierra-agua es el mayor determinante del origen y desarrollo del conjunto y del orden territorial hoy existente. Así, tanto la actividad estrictamente portuaria como la relacionada con ésta y el sistema de comunicación ha constituido el motor de la red de asentamientos hasta fecha reciente. Sin embargo, en la actualidad la economía de la Bahía esta sujeta a un proceso de transformación que sustituye las actividades tradicionales sometidas a una fuerte reconversión.

El sistema territorial de la Bahía esta formado por tres ámbitos de asentamientos separados por los espacios naturales de las Marismas del Río San Pedro y las campiñas agrícolas en torno al Zurraque. Así mismo, los núcleos de población del asentamiento central, Cádiz, San Fernando y Puerto Real, quedan separados por las marismas y las zonas inundables del saco de la Bahía. Al norte, en la margen derecha del Guadalete se localiza el Puerto de Santa María, mientras al sur en el curso bajo del Río Iro se localiza Chiclana de la Frontera.

Pasando al análisis del **Medio Físico**, los valores naturales y ambientales del área están determinados por la situación geográfica del municipio en una zona de tránsito entre el medio marino y los cerros que perfilan el umbral a partir del cual la influencia oceánica decrece considerablemente. Es por tanto una zona constituida por marismas, cuyo carácter inundable ha provocado el acondicionamiento del medio tanto para el emplazamiento y crecimiento de la ciudad como para el aprovechamiento de sus recursos naturales.

La caracterización del medio físico tiene por tanto como protagonista las marismas. Éstas están formadas por depósitos aluviales, de una altitud de 0 a 4 metros sobre el nivel del mar por lo que son periódicamente inundables en función de las mareas. En la actualidad pocas de estas superficies marismeñas se conservan en estado natural existiendo zonas bastante deterioradas que han disminuido la calidad del medio ambiente y del paisaje.

Geológicamente, el origen de San Fernando esta ligado a los procesos de formación de la Bahía de Cádiz asociado a su vez a procesos de erosión, transporte y sedimentación de carácter fluvio-marino. En relación a estos procesos se reconocen una serie de sedimentos de morfología aterrazada, asociados a depósitos marinos de carácter litoral y situado a diversas alturas sobre el actual nivel del mar. Como consecuencia de ello las formas predominantes de relieve de San Fernando son las llanuras de marea, donde las pendientes son escasas. Al mismo tiempo, la presencia de estas llanuras de marea ha dado lugar a un frente costero dominado por playas bajas y arenosas donde dominan las dunas litorales. Por otra parte, es digno de reseña el glacis de Camposoto como uno de los elementos representativos del relieve de San Fernando.

En relación a la **Edafología**, los suelos más representativos de San Fernando son recientes, poco evolucionados, sin horizontes y con una estrecha capa de humus por lo que son pobres para el cultivo. Los tipos más representativos son los suelos arenosos y los salinos.

Desde el punto de vista **Hidrológico y Hidrogeográfico**, el término municipal de San Fernando confiere varios tipos de formaciones resultado de la acción del mar y de los cursos de agua continental, lo que en combinación con los factores climáticos determina la evolución geomorfológica de la Bahía. La red de drenaje superficial está constituida por un conjunto de ríos, arroyos y caños que atraviesan las marismas y salinas desembocando finalmente en el océano Atlántico. Su estructura está condicionada por la morfología plana del área, con pendientes débiles y amplias superficies, por lo que el riesgo de erosión es relativamente bajo. Dos son los cursos de agua fundamentales que hay que tener en cuenta es esta zona: el cauce de mayor entidad, el Caño de Sancti-Petri, un antiguo brazo del río Guadalete a partir del cual surge una complicada y extensa red de caños tributarios de menor entidad, y el Caño - arroyo Zurraque que drena una amplia zona del Sur del término municipal de Puerto Real: los llanos de Guerra y la Dehesa del Marquesado.

Destaca de la hidrología marina que la costa de San Fernando está afectada por oleaje de dos componentes, SE y SW. La componente SE es de gran intensidad y frecuencia, aunque oleaje que provocan es, sin embargo poco intenso y con olas de poca altura, lo que condiciona la formación de dunas en las orillas Noroeste de los entrantes de la costa. En cuanto a las corrientes generadas en el interior de la Bahía éstos: son de dos tipos: alternativas, que se dan en todos los caños y en el canal y giratorias, que se producen describiendo una trayectoria semicircular que sigue el obstáculo que supone la línea costera.

Respecto a las características **Climatológicas** resaltar que San Fernando se localiza en la zona de mayor insolación de la provincia. Se superan las 3.200 horas de sol al año, destacando el verano como la estación con mayor número de horas (próximo a las 1.150 horas), lo que supone un importante potencial tanto para el aprovechamiento energético, agrícola e incluso turístico.

Las citadas características físicas condicionan una gran variedad de **Áreas Ambientales y de Paisajes**, siendo un hecho de importante trascendencia la inclusión de San Fernando en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, que ocupa una gran superficie dentro del término municipal, sobre terrenos de marismas y antiguas salinas, destacando por su alto valor ecológico el Charco de Camposoto (laguna dulcícola) y la Punta del Boquerón (flecha arenosa que contiene un valioso retamal marítimo, unas marismas sin apenas transformación y restos de instalaciones militares de la Edad Moderna). Todo este espacio se articula en torno a una red de caños entre los que destaca el de Sancti-Petri. El gran valor ecológico, especialmente para la avifauna y para el alevinaje de importantes especies de peces, les han hecho

merecedores de su integración en la Red de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs). Al mismo tiempo posee un importante patrimonio etnológico, constituido por casas salineras y molinos de marea.

Igualmente de gran relevancia desde el punto de vista ambiental y paisajístico son las diferentes formas e hitos presentes en el municipio. Estas son además de los anteriores citados, las Marismas de Santa Leocadia y el Boquerón, Las antiguas Salinas de Tres Amigos, San Gabriel, San José y San Miguel, las Marismas de la Carraca e Isla Verde, el Observatorio de la Marina y otros edificios históricos, el Cerro de los Mártires y el Glacis de Camposoto, las Marismas del Río Arillo, los yacimientos arqueológicos y elementos históricos defensivos, así como la red de vías pecuarias (vereda de Cádiz, Colada del Caño de Herrera, Cordel del Puerto a Cádiz).

Prácticamente la totalidad del paisaje se encuentra antropizado, siendo un claro ejemplo de ello el núcleo urbano, la Carraca y poblado militar de San Carlos y las salinas. Sin embargo existen algunos enclaves naturales, reducido a escasas zonas de la marisma que no han sido puestas en explotación, a la zona comprendida entre la playa del Castillo y el caño de Sancti-Petri con la punta del Boquerón.

Atendiendo a las diferentes características del territorio se han delimitado diferentes unidades de paisaje: Litoral- Marismas litorales gaditanas, Litoral- Marismas de la Bahía de Cádiz, Marismas interiores, Isla de León y Glacis de Camposoto.

En relación a los **usos del suelo**, las condiciones físicas descritas han condicionado los tipos existentes. Así, el espacio urbano, conformado como un isla entre los espacios naturales, se caracteriza por la presencia de tres tipos de usos de suelo predominantes: casco histórico, desarrollado en torno a la calle Real, que marca el carácter lineal del plano original de la ciudad, el residencial intensivo que se corresponde con los grandes bloques de edificios construidos en la segunda mitad del siglo XX, que se configuran como una primera orla en torno al casco histórico y el residencial extensivo en el que se distinguen viviendas de autoconstrucción de baja calidad constructiva y las modernas viviendas unifamiliares más recientes, que se sitúan en los bordes del núcleo urbano.

Un segundo aspecto que destaca en San Fernando es la escasa importancia superficial del uso industrial y comercial. En el primer caso los espacios industriales se reducen a la factoría de IZAR y los terrenos de la factoría de San Carlos, mientras que el polígono de fábricas hace

más la función de almacenamiento que de polígono industrial. Los usos comerciales se reparten por el centro histórico donde conviven con los residenciales sobre todo en el complejo de Caño Herrera y en las Gallineras.

Sin embargo, San Fernando se caracteriza por la alta presencia de suelo militar que ocupa gran parte de los espacios periféricos del municipio, sobre todo en la zona más cercana a la playa, lo que impide el aprovechamiento socioeconómico de una gran extensión de terreno.

También cabe destacar el uso agrario y salinero. El primer caso esta presente en forma de pequeñas explotaciones y extensiones, tanto entre la Casería de Ossío y la línea férrea, como en la zona más próxima al acuartelamiento de Camposoto. En general se trata de pequeñas explotaciones de carácter familiar en la que destaca la presencia de ganado vacuno, explotaciones avícolas y pequeñas huertas, junto a cultivos de secano como las patatas y el cereal. Por su parte las salinas son uno de los espacios más característicos de San Fernando. Estas se encuentran en la actualidad en declive, estando sólo en explotación dos instalaciones situadas en el caño de Sancti-Petri. La importancia que tuvieron en el pasado dio lugar a un paisaje característico en el que destacan los Molinos de Marea y casas salineras de gran valor etnográfico.

Finalmente, también existen grandes extensiones de terreno de carácter natural, gran parte de los cuales se engloban en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La evolución histórica de San Fernando ha de encuadrarse en la evolución de la Bahía de Cádiz.

En el periodo árabe San Fernando ya presenta una topografía similar a la actual. Es utilizado como un jardín botánico, dedicado al cultivo de plantas medicinales y a la explotación de su riqueza salinera, ya madura en esta época. También destacan como hitos relevantes el Puente de la Alcantarilla que constituye el único paso entre Cádiz y San Fernando.

De la época cristiana tras la Reconquista por Alfonso X el Sabio destaca la nueva organización administrativa de la región que afecta a San Fernando. Al mismo tiempo que ya en 1490, San Fernando ha recibido el nombre histórico de Isla de León. Desde esa fecha se

produce la ocupación paulatina de la isla cuyo elemento de origen esta en el camino que discurre desde el Puente Zuaco hasta al Alcantarilla.

En un plano incluido en la obra "Cádiz ilustrado emporio del orbe", de Fray Jerónimo de la Concepción, se aprecia el origen de la calle del Real.

Otro hito importante es la fundación del convento y la iglesia dedicada a la Virgen del Carmen en 1680, cuyo lugar se constituye como el centro desde el que se desarrollar definitivamente el proceso de ocupación de la Isla.

Sin embargo, la historia urbana de San Fernando comienza realmente en el siglo XVIII con la iniciativa y ayuda de los Borbones, por su situación estratégica para los intereses nacionales; y es Carlos III el promotor de la reforma e impulsos de los desarrollos urbanísticos del municipio.

- El año 1768 ya se reconoce el núcleo en torno a la calle Real y sus alrededores. El traslado del cuerpo de la Real Armada supone la transformación de San Fernando, con la construcción de nuevos inmuebles y el establecimiento de un conjunto ordenado.
- A partir de 1776 la ciudad se divide en varias zonas para su organización y administración, produciéndose la ocupación del espacio urbano en torno a la calle del Real (aparece la zona Sur de la calle Real, la Suroccidental desde el baluarte, la zona Norte y Oriental, que acogen la mayor aglomeración y estructura urbana).
- En 1788 se produce el desarrollo de la localidad en torno a las calles actuales Calatrava y San Rafael y en 1860, la ciudad puede considerarse plenamente consolidada, emprendiéndose obras de remodelación y mejora de la estructura urbana, así como mejoras infraestructurales.

La construcción progresiva de la ciudad de San Fernando en este siglo ha llevado aparejado un proceso continuado de transformación del medio físico de toda su área geográfica, fundamentalmente por acotación de caños y a la transformación de la marisma.

LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Desde la escala municipal es necesario destacar algunos elementos claves por sus directas implicaciones en el objeto del propio Plan General.

- Existen problemas en el sistema de suministro de agua, que son más acusados en la zona más antigua de la ciudad (barrios del entorno de la calle San Ignacio, zona del Castillo de Loyola). Por ello se hace necesario realizar un Plan de Renovación de infraestructuras que mejore las condiciones del servicio, teniendo en cuenta las propuestas de modificación urbanística que establece el nuevo Plan General en estas zonas de la ciudad. Por otra parte, la explotación del sistema de estaciones de bombeo para el saneamiento y depuración de agua se considera poco eficiente en términos energéticos. En la actualidad no existen redes completa para la reutilización de agua depurada por lo que la generación de recursos hidráulicos mediante la aplicación de técnicas de reutilización de agua depurada desde la EDAR de Torregorda es una fuente de recursos a potenciar en el municipio.
- Las infraestructuras de energía eléctrica en San Fernando se encuentran al límite de la capacidad de suministro eléctrico por lo que si no se construye una nueva subestación, se producirán problemas en la calidad del suministro y por ende no se podrán contratar nuevas licencias de construcción.
- La instalación de antenas de telecomunicación en el Centro del municipio es la principal causa de preocupación a nivel de planificación y normativa del nuevo Plan General en medida en que ha de tenerse en cuenta la necesidad de compatibilizar la eficacia de la telefonía móvil con la preservación de los valores paisajísticos.
- Los viales y espacios públicos presentan un deficiente nivel de iluminación al mismo tiempo que existen problemas para realizar un mantenimiento eficaz de las instalaciones en servicio. Se hace necesario por tanto realizar un Plan de medidas para mejorar el ahorro y eficacia energética.
- Finalmente, en cuanto a los residuos sólidos urbanos se considera conveniente ampliar a un segundo punto limpio en al zona sur del núcleo urbano.

Los sistemas de transportes y comunicaciones presentan una serie de carencias que se encuentran en la actualidad en proceso de solución. Estas carencias son las siguientes:

- La explotación del ferrocarril en San Fernando es muy precaria, dado que únicamente existe una vía doble en el tramo urbano de la ciudad de Cádiz, en las estaciones y en determinados apartaderos.
- Por otro lado, el carácter de barrera físico que supone el trazado ferroviario en la zona de estación de San Fernando entre ambas partes de la ciudad, hoy divididas por las vías, constituye un problema de urgente actuación en infraestructura para realizar el soterramiento de las vías, al tiempo que el apeadero de la Bahía Sur presenta una débil infraestructura al tener una accesibilidad muy condicionada por la dificultad peatonal de acceso a los andenes.

Por otra parte, en cuanto a la **situación de la accesibilidad y el transporte público y privado** en San Fernando, el modelo de movilidad actual basado en la utilización del automóvil es el principal responsable del deterioro del medio urbano. Las causas responden a una utilización muy poco eficiente de los recursos disponibles tanto desde la distribución del espacio físico como desde el punto de vista energético. En este sentido, ha de aportarse por el transporte colectivo, tranvía y ferrocarril, para desplazar usuarios del automóvil privado hacia los modos públicos, lo que ha de conllevar así mismo, una mejora significativa del sistema de desplazamientos colectivos.

Del estudio de la **población y socioeconomía** se concluye que San Fernando constituye una de las grandes ciudades de Andalucía, con un papel reforzado por formar parte del Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz-Jerez, que con 590.000 habitantes en 1996 es la tercera del sistema de ciudades de Andalucía, formando parte de las áreas urbanas de primer nivel. Demográficamente conserva un alto potencial de crecimiento por la relativa juventud de su población, aunque en la última década se ha dejado sentir un "brutal" descenso de los índices de fertilidad, que ha de relacionarse con un retraso considerable en la edad de formación de familias, y con dificultades de los grupos jóvenes, de alto nivel de cualificación por estudios, para integrarse en el mercado de trabajo. De hecho, la última década ha supuesto forzosamente un cambio de paradigma en la economía del municipio que ha debido hacer frente a un a tardía pero fortísima reconversión de su tejido industrial, tutelado por el Estado hasta fechas recientes, y apostar por el desarrollo de los servicios productivos como complemento de una tradicional base en la concentración de instalaciones ligadas a la Defensa Nacional que la peculiarizan.

Durante la década de los 90 se han atisbado unos primeros signos de decadencia demográfica, y ha quedado clara la situación real de su economía, menos productiva que la de los demás municipios de la Bahía y para la que es vital el apoyo de la inversión estatal.

En el plano de la **vivienda**, es necesario destacar que es uno de los municipios de la Bahía con menor actividad edificatoria. Ello se pone de manifiesto en la ralentización del crecimiento de la edificación desde el año 1994 a 2000, con una oferta de viviendas por debajo de la demanda real de la población, siendo la localidad de la Bahía que experimentó un menor incremento de las viviendas nuevas debido en parte a la colmatación del suelo disponible, a excepción de Puerto Real donde disminuyó el número de viviendas construidas. Así mismo, las parcelas edificadas experimentaron de 1994 a 2002 uno de los menores incrementos de la comarca. Por otra parte, destaca el carácter residencial del municipio, lo queda reflejado en el alto porcentaje de viviendas principales existentes, un 80,52% del total en el año 2001, proporción que supera tanto a la cifra comarcal como a la principal, mientras que la escasa proporción de viviendas secundarias pone de manifiesto que San Fernando no es uno de los municipios de la Bahía que ejerce mayor atracción turística, aunque en los últimos años el valor de sus recursos como motor para desarrollo turístico, están cobrando relevancia como garantía de futuro.

Uno de los aspectos claves detallados en esta memoria de información es el **Análisis y Valoración del modelo de ciudad contemplado en el planeamiento vigente** lo que permite detectar potencialidades, disfuncionalidades, demandas no satisfechas, sobredimensionamientos, etc. En este apartado se detalla el análisis de los sistemas generales de la ciudad de suma importancia en el planteamiento de las propuestas estructurantes, junto con la propuesta de clasificación y calificación del suelo y la propuesta de gestión, cuestiones que de manera explícita conforman el modelo de ciudad contemplado en la ordenación propuesta.

Del análisis del sistema general viario, se deduce que presenta una serie de deficiencias que devienen en la eternización de problemas endémicos de la ciudad, como es la escasa articulación del eje norte-sur, descohesión del crecimiento norte de la ciudad, ausencia de reestructuración del tramo urbano del ferrocarril, etc.

Por su parte, la propuesta del Plan vigente en relación al sistema ferroviario incide más en aspectos de funcionalidad general, dejando de lado aquellos relativos a la integración del ferrocarril en la ciudad tanto a nivel formal como funcional.

En cuanto a los sistemas de transporte, se evidencian notables carencias en aspectos que se consideran básicos para equilibrar un modelo de transporte y accesibilidad adecuado a la ciudad de San Fernando.

La ordenación propuesta en relación al sistema general de espacios libres, se caracteriza principalmente por contemplar dos tipologías espaciales: áreas libres de marcado carácter urbano cuya ordenación se reduce a tres áreas concretas y áreas llamadas a poner en valor espacios naturales de especial significación, caracterizada por su falta de desarrollo.

Finalmente, en cuanto a las propuestas de equipamiento comunitario, se aprecian varias ausencias. Por un lado, la falta de nuevos equipamientos más allá de la propuesta de localización del nuevo cementerio, por otro, la ausencia de equipamientos generales en los suelos de nuevo crecimiento, y por último es destacable que los nuevos suelos dotacionales se confían a las reservas de suelo cuando existe ausencia de las mismas.

Por todo ello resulta de referencia obligada destacar los elementos claves **del primer diagnóstico de la realidad urbana** por sus directas implicaciones en el objeto del propio Plan General que se traducen en la necesidad de llevar a cabo nuevas actuaciones.

Estos elementos claves son los siguientes:

- Cierta actitud pasiva y conformista en la forma de asumir la condición de San Fernando como Ciudad-Recinto.
- Falta de recuperación de activos endógenos cuya potenciación ejercerá una notable influencia en el desarrollo económico y social.
- Ausencias significativas en la estrategia propositiva del Plan.
- Recrudescimiento de problemas endémicos de la ciudad.
- Excesiva promiscuidad tipomorfológica de efectos nocivos para la escena y el paisaje urbano.
- Olvido de lo que para la Ciudad representa la cultura del espacio público como elemento depositario de los valores de permanencia de todo hecho urbano y de las cualidades de agrado e identificación exigibles a las formas urbanas.
- Concepción de la regulación normativa economicista que entiende la intervención en la ciudad desde posiciones insensibles a la especificidad singular de cada área urbana.

- Instrumentación de una deficiente estrategia de gestión/ejecución caracterizada por una errónea aplicación de las técnicas reguladas por la legislación urbanística que ha provocado un desarrollo inestable del Plan.

Es importante destacar el **Plan Especial de Reforma Interior del Conjunto Histórico de San Fernando** como uno de los instrumentos más importantes para la ordenación urbanística del Conjunto Histórico del municipio. En el mismo se vislumbran algunas carencias y errores, planteándose por ello desde el Plan General una serie de recomendaciones para proteger el legado histórico presente en San Fernando, teniendo como base la consideración de patrimonio como un bien activo, como beneficio y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Por último, en cuanto a **la planificación territorial y sectorial con incidencia en el término municipal de San Fernando** el nuevo Plan General de San Fernando ha de tener en cuenta los contenidos, objetivos, determinaciones y estrategias de actuación de los planes tanto territoriales como sectoriales con incidencia en el término municipal de San Fernando.

Así, en lo que respecta a la planificación territorial se ha de considerar por una parte, los componentes estructurales del Modelo Territorial propuesto por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Estos componentes son el Sistema de Ciudades, el Esquema Básico de Articulación Regional y las Unidades Territoriales significativas desde el punto de vista económico y ecológico. Por otra, ha de tener en cuenta los condicionantes de la articulación territorial contenidos en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz. Estos condicionantes son las restricciones a la accesibilidad, la limitación a los procesos de extensión de áreas urbanizadas, así como la existencia de rigurosas exigencias medioambientales por la excepcionalidad del escenario natural que abarca la aglomeración.

En cuanto a la planificación sectorial, algunos de los principales ámbitos de gestión y sistemas territoriales (infraestructuras, transportes, recursos naturales y residuos) se encuentran afectados por planes sectoriales de aplicación a distintas escalas. Éstos son los siguientes:

- El Plan Director de Infraestructuras, tanto estatal como autonómico, que tiene como objetivo primordial el reequilibrio territorial a nivel regional y su integración intermodal con el ámbito nacional y europeo, a través de una dotación infraestructural homogénea, de calidad y eficiente.

- El Plan Intermodal de Transporte de la Bahía de Cádiz, cuyo objeto es ser instrumento para la ordenación y el equilibrio de los distintos modos de transporte, tanto público como privado, con atención preferente a las infraestructuras pre-existentes de carácter metropolitano.
- El Plan Director Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos, cuyos objetivos son la adecuación de la gestión de Residuos Sólidos Urbanos en la provincia de Cádiz a la legislación autonómica, la corrección del déficit ambiental existente, el desarrollo de proyectos de investigación y el incentivo de la educación ambiental.
- El Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Cádiz, que establece una serie de determinaciones normativas tendentes al mantenimiento de los valores físicos, naturales y paisajísticos en el marco de la ordenación del territorio.
- El Plan de Ordenación de los recursos Naturales y Plan Rector de uso y Gestión del Parque Natural de la Bahía de Cádiz, establece una zonificación del Parque atendiendo a diferentes criterios, lo que será tenido en cuenta en el Plan General Municipal de Ordenación en la medida en que el término municipal de San Fernando se encuentra prácticamente en su totalidad incluido dentro del mismo.
- Finalmente las Directrices Generales del Litoral Andaluz tienen por objeto establecer las medidas y recomendaciones que aseguren la compatibilización del uso de las potencialidades del litoral con su preservación y renovación.