

INDICE GENERAL

MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
3. PREVISIÓN DE DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS E IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES
4. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
5. ZONAS DE PROTECCIÓN
6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
7. EFECTOS DEL DOCUMENTO Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS

ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO Nº 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ANEXO Nº 3: ACTA DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO Nº4: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ANEXO Nº5: PROPUESTA DE EXPROPIACIONES

PLANOS

1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
2. ESTADO ACTUAL
3. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
4. ZONAS DE PROTECCIÓN
5. DELIMITACIÓN DE USOS

ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA	3
1.1.	ANTECEDENTES.....	3
1.2.	METODOLOGÍA	4
2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO	6
2.1.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES	6
2.2.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO	8
2.3.	SERVICIOS AL USUARIO.....	8
2.4.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES.....	9
3.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....	11
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES	11
3.1.1.	<i>Actividad pesquera</i>	11
3.1.2.	<i>Actividad náutico-deportiva</i>	11
3.1.3.	<i>Actividades complementarias</i>	11
3.2.	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES	11
3.3.	CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS	12
3.3.1.	<i>Uso pesquero</i>	12
3.3.2.	<i>Uso náutico-deportivo</i>	12
3.3.3.	<i>Uso mixto pesquero-náutico-deportivo</i>	13
3.3.4.	<i>Usos complementarios</i>	13
3.3.5.	<i>Uso de infraestructura básica</i>	13
4.	DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.....	14
4.1.	ÁREA PESQUERA.....	14
4.1.1.	<i>Extensión del área</i>	14
4.1.2.	<i>Justificación de su uso</i>	14
4.2.	ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA	14
4.2.1.	<i>Extensión del área</i>	14
4.2.2.	<i>Justificación de su uso</i>	14
4.3.	ÁREA MIXTA PESQUERO-NÁUTICO-DEPORTIVA	15
4.3.1.	<i>Extensión del área</i>	15
4.3.2.	<i>Justificación de su uso</i>	15
4.4.	ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS.....	15
4.4.1.	<i>Extensión del área</i>	15
4.4.2.	<i>Justificación de su uso</i>	15
4.5.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	16
4.5.1.	<i>Extensión del área</i>	16
4.5.2.	<i>Justificación de su uso</i>	16
5.	DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN.....	17
5.1.	RED NATURA 2000	17
5.1.1.	<i>ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)</i>	18
5.1.2.	<i>LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)</i>	19
5.2.	ZONAS RAMSAR	20
5.3.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES	21
5.4.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO	22
5.5.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL.....	22
5.6.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL	22
5.7.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	23
6.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....	24
6.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	24
6.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO	24
7.	EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES.....	26

7.1.	ALCANCE Y EFECTOS	26
7.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES	27

MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

El presente documento se redacta por encargo directo de Portos de Galicia para establecer un documento que permita dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, modificada por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, que en la actualidad corresponde con el artículo 69 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (Boletín Oficial del Estado núm. 253 de 20/10/2011), en adelante TRLPEMM. En la citada ley se establece la necesidad de que los puertos dispongan de un documento de "Delimitación de espacios y usos portuarios".

El documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ares, en la Provincia de A Coruña, tiene una doble finalidad: la delimitación interior y exterior del Dominio Público Portuario y la asignación de usos a las diferentes zonas del Puerto.

Los puertos, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte y descarga de mercancías, evolucionan con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles ampliando su campo de actividades, respondiendo a la demanda de la comunidad concentrada en su área de influencia.

En Galicia, además, el sistema portuario tiene una gran importancia no sólo dentro de la estructura socioeconómica de la población, sino también dentro de su estructura territorial. La costa gallega presenta una extensión aproximada de 1.700 km, de los cuales unos 800 km. de acantilados, 300 km de playas y 122 puertos e instalaciones portuarias gestionadas por el ente público autonómico.

Una parte significativa de los núcleos de población están volcados hacia el mar, de modo que el puerto es el nexo de unión entre ambos, desarrollándose a lo largo del límite geográfico de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística estructurante del territorio.

El municipio de Ares se encuentra al norte de la provincia de A Coruña, en la comarca de As Mariñas. Se halla junto a los municipios de Cabanas y Pontedeume en la ría de Ares, formada por la desembocadura del río Eume. Se encuentra delimitado geográficamente por la punta Coitelada al oeste y la playa del Río Sandeo al este. Limita al norte con el municipio de Mugarodos, con el que forma una península, al este con Fene y al sur con el Océano Atlántico.

Presenta una superficie de 18 km². Su población se divide en tres parroquias: San Vicente de Caamouco, San Pedro de Cervás y San José de Ares, donde se encuentra la capital municipal, Ares. El municipio, siendo uno de los de menor extensión dentro de la provincia de A Coruña, cuenta con una población de 5.705 personas (fuente Instituto Nacional de Estadística, INE, 2010).

Ares fue un importante puerto pesquero con una situación estratégica. Muchas de sus casas aún conservan ese aspecto mariner, pero hoy en día es un pueblo eminentemente turístico, triplicando su población en verano.

El viento predominante procede del nordeste con una velocidad media de 13 km/hora. El núcleo urbano, orientado hacia el interior de la ría, está resguardado de la acción de los vientos.

1.2. METODOLOGÍA

Para el mejor desarrollo del trabajo se considera conveniente dividirlo en seis apartados que comprendan el análisis de:

1. Situación actual del puerto.
2. Evolución de las actividades portuarias y clasificación de los usos necesarios.
3. Delimitación y asignación de las distintas áreas. Justificación de su utilización.
4. Definición de zonas de protección
5. Propuesta de delimitación de la zona de servicio.
6. Efectos del plan y sus modificaciones

Inicialmente se han desarrollado una serie de antecedentes, que no se comprenden en el desarrollo de la presente metodología.

En el primer apartado se analiza la situación actual del puerto, tanto en lo relativo a sus instalaciones como a sus tráficos, flota, etc. En el segundo se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias y en el tercero se realiza la asignación de las distintas superficies a los diferentes usos previstos. Evidentemente, y como paso previo, es preciso establecer una clasificación de los distintos usos que se desarrollan o está previsto desarrollar en la zona de servicio del puerto. En el apartado 4 se incluye el análisis de la existencia o no de zonas de protección, a nivel patrimonial y a nivel de medio ambiente (Red Natura, Convenio Ramsar, etc.). A continuación se indica la propuesta de delimitación de la zona de servicio que derivan del análisis antes realizado y las ampliaciones

previstas en caso de que las haya. Finalmente, el apartado 6 establece el alcance, efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización de modificaciones del plan.

Cada uno de estos apartados se desarrollará a continuación, y de su conjunto, unido a esta introducción y a los planos que se adjuntan como anexos al final del documento, resulta el "Documento de delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Ares".

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de Ares está situado en el Golfo Ártabro, al norte de la provincia de A Coruña. Se encuentra delimitado geográficamente por la punta Coitelada al oeste y la playa del Río Sandeo al este. Sus coordenadas geográficas son: latitud 43° 25' 2" N y longitud 08° 15' 0" W. La boca común de las rías de Ares y Betanzos está situada entre las puntas de Seixo Branco y Coitelada, separadas entre sí 3 millas. Está abierta al mar y al viento de NW, muy usual en la zona.

Se encuentra en el fondo de una ensenada de 0,5 millas de profundidad y 1 milla de anchura, protegida de mar abierto y de los vientos de primer y cuarto cuadrante. Posee 341 plazas de amarre para embarcaciones, 22 son de uso público, reservadas para tránsitos. Dispone de muelle de espera de 122 m de longitud.

El puerto es de titularidad de Portos de Galicia. Las instalaciones de náutica deportiva son gestionadas por el Club Náutico de Ares.

2.1. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

El puerto de Ares posee una superficie total de agua de 43.300 m²; 8.800 m² de pantalanes y un área de navegación de 34.500 m².

En cuanto a la superficie total de tierra asciende a 1,27 ha, distribuyéndose entre aparcamientos (2.700 m²), edificios (1.325 m²), área de reparaciones (500 m²) y usos diversos (8.175 m²).

El dique-muelle presenta una longitud de 156,42 m y una superficie total de 5.152 m². Está destinado exclusivamente a usos pesqueros. Tiene forma de L no recta, contando con una longitud de 150 m en el tramo más largo y 100 m en el que llega a tierra. La longitud de atraque en el muelle es de 125 m. Desde el 2009 posee un edificio que cuenta con cámaras frigoríficas y con espacios destinados al almacenamiento de redes.

Posee seis pantalanes flotantes de madera y flotadores de poliéster reforzado con fibra de vidrio. Cinco de ellos están dispuestos en perpendicular a la zona de tierra y el sexto está unido en transversal a uno de ellos.

Originalmente el puerto solo disponía de cinco pantalanes. La creciente demanda de plazas de atraque hizo que en 2007 se construyese un nuevo pantalán dedicado a uso mixto pesquero-náutico-

deportivo, ampliando así los atraques disponibles de 345 a los 369 actuales. El calado en la zona de atraques varía entre los 2 y 2.5 m.

Las 369 plazas de amarre están distribuidas de la siguiente forma:

PANTALANES INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS		
CATEGORÍA	DIMENSIONES (m)	UNIDADES
A	12,00x5,00	40
B	10,00x4,00	63
C	8,00x3,30	108
D	6,00x3,00	128
E	16,0x6,00	6
	TOTAL UNIDADES	345

PANTALANES INSTALACIONES MIXTAS

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS		
CATEGORÍA	DIMENSIONES (m)	UNIDADES
A	6,00X2,5	14
B	8,00X3,30	3
B	8,00X3,75	1
C	10,00X4,00	1
C	10,00X4,25	1
D	12,00X4,00	1
D	12,00X45,10	3
	TOTAL UNIDADES	24

La distribución de los amarres mencionados puede observarse en el plano número 6.

En la zona oeste se dispone de un espacio para uso mixto pesquero-deportivo, que cuenta con una zona de reparación de embarcaciones deportivas y pesqueras, y con una rampa de varada, cubriendo así las necesidades de limpieza, pintado de fondos y reparaciones periódicas. Posee también un foso para un travellift de 75 Tn. En esta zona se encuentra también una pequeña superficie destinada al aparcamiento de vehículos.

2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera de Ares consta de 9 embarcaciones según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desglosan en las siguientes actividades:

- 6 barcos de artes menores
- 3 embarcaciones dedicadas al cerco

En el cuadro siguiente puede observarse el registro de los buques pesqueros presentes en el puerto, dando una idea de su importancia respecto al volumen total de usuarios.

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
CALADERO NACIONAL	ARTES MENORES	6	29,4	26,96	271	199,29
(Cant/Noroeste)	CERCO	3	125,8	137,2	708	520,66
Totales		9	155,2	164,16	979	719,95

Las embarcaciones pesqueras están atracadas en el pantalán ubicado en la zona oeste del puerto, destinado a usos mixtos pesquero-náutico-deportivos. La construcción de dicho pantalán se realizó en el año 2007 debido a la creciente demanda de plazas de amarre.

2.2.2. Actividad náutico-deportiva

Existe una gran demanda en el ámbito debido a las características que ofrece el puerto y su entorno para la práctica de deportes náuticos. La actividad náutico-deportiva es, en la actualidad, la principal del puerto.

Cuenta con 345 plazas de amarre para el uso público y particular, distribuidas en cinco pantalanes, todas ellas dotadas de servicio de suministro de agua y energía.

2.2.3. Actividades complementarias

Por último, cabe destacar que las actividades portuarias a las que nos referimos en los párrafos anteriores requieren una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres de todo tipo, departamentos de almacenamiento de material, etc.

2.3. SERVICIOS AL USUARIO

Tal y como nos referimos en puntos anteriores, el puerto de Ares dispone de instalaciones auxiliares para reparación de embarcaciones y de naves para el acopio de redes.

Con fecha 15 de Abril de 2003 se otorga la concesión para la explotación de las instalaciones náutico-deportivas en los edificios que el Club Náutico Ría de Ares tiene concedido para tal fin. La concesión incluye la gestión del edificio de servicios y de los pantalanes para la flota náutico-recreativa. En ellos los usuarios disponen de vestuarios y de servicios complementarios de avituallamiento y hostelería. Los usuarios de las instalaciones deportivas cuentan también con un aparcamiento propio.

Además de infraestructura eléctrica, alumbrado, saneamiento y abastecimiento de agua, se dispone desde el año 2011 de suministro de combustible desde camión cisterna.

2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

El acceso terrestre al Puerto de Ares se hace a través de la autopista AP-9, tomando la salida 25F. Una vez en el centro urbano el puerto se encuentra al final de la Avenida General Gabeiras.

En general, goza de una excelente conexión con los principales núcleos gallegos gracias a la proximidad de la AP-9. Las distancias del puerto con las principales ciudades son:

Ferrol (15 Km)

A Coruña (43 Km)

Santiago de Compostela (86 Km)

Pontevedra (145 Km)

Lugo (102 Km)

Ourense (168 Km)

A continuación se muestra el plano de acceso terrestre a las instalaciones.



3. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS

3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

3.1.1. Actividad pesquera

La actividad pesquera en el Puerto de Ares tiene muy poca importancia, por lo que no existe lonja entre sus instalaciones. Este hecho obliga a realizar la descarga y venta de las capturas en otras lonjas cercanas, como son Ferrol, Cedeira, A Coruña, etc.

3.1.2. Actividad náutico-deportiva

La principal actividad del puerto de Ares es la navegación recreativa y deportiva, por lo que existe un elevado número de embarcaciones de recreo que ocupan plaza de atraque en los cinco pantalanes náuticos de que dispone el puerto.

Actualmente, el número de plazas disponibles asciende a 345. Gracias a ello, el número de amarres es suficiente para satisfacer la demanda actual.

3.1.3. Actividades complementarias

Las actividades auxiliares necesarias para el correcto desarrollo de las actividades pesqueras y deportivas necesitan espacio e instalaciones en la zona portuaria para poder desenvolverse adecuadamente, tanto en lo que respecta a accesos e infraestructuras básicas del puerto, como en lo relativo a actividades complementarias (almacenes, talleres, etc.) y generales (zonas de depósito, paseo marítimo, zona de aparcamiento, servicios para las embarcaciones menores, etc.).

Las zonas, descritas posteriormente en los apartados 4.4 y 4.5, de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades son suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.

3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

Tal como se deduce de la lectura de los epígrafes anteriores, se desarrollan en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados en forma que dichas actividades puedan desarrollarse eficazmente y sin interferencias.

Para ello es necesario planificar la utilización de los espacios disponibles con capacidad suficiente para albergar las instalaciones auxiliares de cada actividad, contribuyendo a su centralización, y

cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, proceder a su acondicionamiento o ampliación.

En el epígrafe siguiente se procede a esta delimitación de las áreas del puerto precisas para cada actividad, justificando sus límites y los usos asignados de entre los descritos en el epígrafe 3.3.

3.3. CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS

En primer lugar es preciso establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio antes de proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto. Se parte para ello de una selección de cinco usos básicos a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en el artículo 69 del TRLPEMM y las características de los tráfico descritos.

- Uso pesquero.
- Uso náutico-deportivo.
- Uso mixto pesquero-náutico-deportivo.
- Uso complementario, relacionado con las actividades complementarias, incluyendo en estas las logísticas, de almacenaje, de reparaciones y las que correspondan a empresas industriales o comerciales.
- Uso de infraestructuras, necesario para recoger los elementos puramente estructurales.

A continuación se hace una descripción más detallada de cada uno de estos usos presentes.

3.3.1. Uso pesquero

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera del puerto incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca desde los buques y su posterior manipulación y almacenaje, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y en general cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento del sector.

3.3.2. Uso náutico-deportivo

Es el que se asigna al espacio utilizado por las embarcaciones náutico-recreativas y deportivas, incluyendo los pantalanes para atraque de embarcaciones náutico-recreativas así como las superficies

terrestres y edificaciones dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo y complementarios correspondientes a estas actividades.

3.3.3. Uso mixto pesquero-náutico-deportivo

Es el que se asigna al espacio utilizado tanto por las embarcaciones náutico-recreativas y deportivas como por las embarcaciones pesqueras, incluyendo los pantalanes para atraque de las mismas, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades, como pueden ser las rampas para mantenimiento y reparaciones periódicas.

3.3.4. Usos complementarios

De acuerdo con el artículo 72 del TRLPEMM, en el dominio público portuario se permitirán los usos complementarios o auxiliares de los usos portuarios comerciales, pesqueros y náutico-deportivos, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Por lo tanto, en las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como almacenes, construcción y reparación naval y sus suministros, efectos navales, transformación y manipulación de la pesca, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

3.3.5. Uso de infraestructura básica

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental el acceso y permanencia de vehículos, ambos necesarios para desarrollar las actividades portuarias en condiciones de seguridad y comodidad.

4. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.

En el presente epígrafe se procede a esta delimitación de las áreas del puerto precisas para cada actividad, justificando sus límites y los usos asignados de entre los descritos en el apartado 3.3.

4.1. ÁREA PESQUERA

4.1.1. Extensión del área

Comprende la zona este del puerto, contando con una superficie total de 5.630 m², acorde a la magnitud de los volúmenes de descarga. Por tanto, se encuentra incluida en esta zona el dique y el edificio destinado a actividades pesqueras. Dicho edificio cuenta con cámaras frigoríficas y con espacios para el almacenamiento de redes.

4.1.2. Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad pesquera con el objetivo de consolidar el uso que se desarrolla en la actualidad en el área, destinándolas exclusivamente al uso descrito y eliminando las interferencias que pudieran producirse con otras actividades. Con la asignación asimismo se favorece la ordenación y mejora de estos espacios.

4.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA

4.2.1. Extensión del área

Comprende la dársena donde se sitúan los cinco pantalanes destinados al atraque de embarcaciones deportivas, constituyendo un total de 345 amarres. Se incluye también dentro del uso náutico-deportivo la explanada anexa en la que se halla el edificio de servicios de la instalación náutico-deportiva. El área cuenta con una superficie total de 7189.09 m².

4.2.2. Justificación de su uso

Se asigna el uso náutico-recreativo a las zonas descritas anteriormente con el fin de evitar interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el puerto, fundamentalmente con los tráficos pesqueros.

4.3. ÁREA MIXTA PESQUERO-NÁUTICO-DEPORTIVA

4.3.1. Extensión del área

Comprende la explanada colindante por el oeste con las instalaciones náutico-deportivas y un pantalán para el amarre de embarcaciones pesqueras que cuenta con 24 plazas. En la explanada se dispone de una rampa varadero así como de zonas para el movimiento y estacionamiento de las embarcaciones. Cuenta con una área total de 2614.22 m².

4.3.2. Justificación de su uso

Se trata de zonas que en la actualidad se utilizan por embarcaciones dedicadas a actividades diferentes, como pueden ser la pesca y la actividad náutico-recreativa, por lo que en lo sucesivo se seguirá manteniendo su uso mixto.

4.4. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS

4.4.1. Extensión del área

Se asigna este uso a la explanada donde se ubican las instalaciones auxiliares para el mantenimiento de embarcaciones y para aparcamiento de usuarios. Queda excluida de esta área de usos complementarios la rampa varadero y el pantalán para embarcaciones pesqueras, que se destinarán a uso mixto pesquero-deportivo. Cuenta con una superficie total de 6.375 m².

4.4.2. Justificación de su uso

Las actividades portuarias descritas plantean la necesidad de actividades complementarias para su correcto funcionamiento y desarrollo tales como almacenes, talleres, mantenimiento y reparación de embarcaciones.

Por ello es necesario definir el espacio destinado a estos y otros usos complementarios dentro de la zona de servicio del puerto. El área delimitada se ubica al comienzo de las instalaciones y es colindante con los viales de acceso al puerto, de manera que los movimientos derivados de este tipo de actividades auxiliares se desarrollan ordenadamente sin producir interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el puerto.

4.5. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

4.5.1. Extensión del área

La superficie delimitada engloba los viales principales del puerto y los aparcamientos para usuarios. Dicho vial recorre todo el puerto, desde la entrada principal hasta el dique, y limita al sur con zonas de uso complementario y uso deportivo y al norte con las instalaciones del Club Náutico.

4.5.2. Justificación de su uso

La principal justificación del uso del área de infraestructuras básicas es el abrigo y protección del puerto. En el caso del puerto de Ares, el dique de abrigo es un dique-muelle cuyo uso se ha considerado pesquero, a pesar de que la infraestructura portuaria posee también un uso de abrigo y protección de las instalaciones portuarias.

Los viales tienen como cometido fundamental el acceso al puerto, resultando necesarios para el desarrollo de sus actividades productivas. Los aparcamientos están del mismo modo justificados para proporcionar áreas de estacionamiento a todos los usuarios de las instalaciones.

En este sentido, estas zonas constituyen espacios de contacto con el núcleo urbano, estando destinadas a mejorar la interrelación puerto-núcleo.

Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, conservación y mejora de estas infraestructuras que se consideran como básicas, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto.

5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, comprobando que la zona de servicio del puerto de Ares no se encuentra incluido en ninguna de ellas.

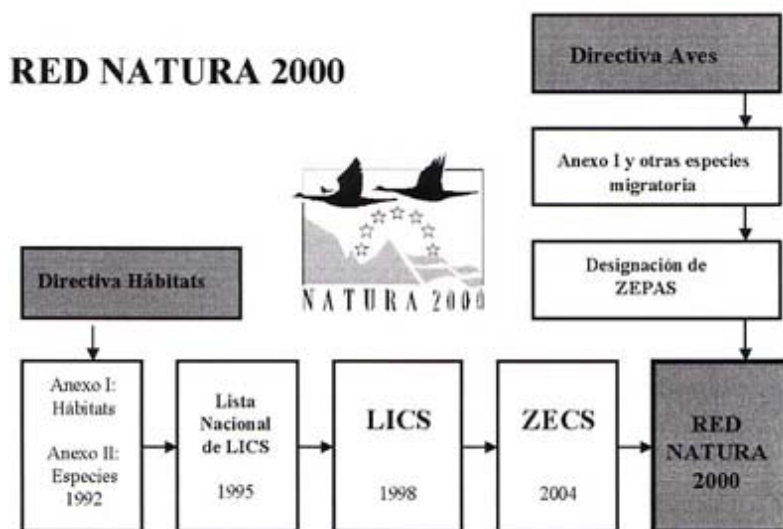
La zona de servicio se encuentra dentro de la delimitación de la zona húmeda denominada Complejo Húmedo del Eume, incluida en el Inventario de Zonas Húmedas de Galicia, pero que en la actualidad carece de figura de protección ambiental.

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio:

5.1. RED NATURA 2000

Natura 2000 es la red de espacios naturales protegidos a escala de la Unión Europea creada en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva hábitat), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Esta norma comunitaria obliga a todos los Estados Miembros de la Unión Europea a entregar una Lista Nacional de lugares (pLIC), la cual, en sucesivas fases, se transformará en Lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y después en Zonas de Especial Conservación (ZEC). Tales ZEC, junto con las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), de la Directiva 79/409/CEE, conformarán la futura Red Natura 2000.

Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento en un estado de conservación favorable los hábitats y las especies de su área de distribución natural dentro del territorio de la Unión Europea. Los espacios que compongan esta red tendrán que incluir una representación suficiente de los hábitat del Anejo I o de las especies del Anexo II de la antedicha Directiva, de modo que garantice su conservación dentro de la Red Natura 2000 y se pueda garantizar el objetivo por el que se creo esta red de espacios.



5.1.1. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)

La designación de zonas de especial protección para las aves (ZEPA) se enmarca bajo las disposiciones del artículo 4 de la Directiva 79/409/CEE, por las que los Estados miembros clasificarán como ZEPA los territorios más adecuados en número y superficie para la conservación de las especies mencionadas en el Anejo I, adoptando medidas semejantes respecto a las especies migratorias de llegada regular no contempladas en el Anejo I, teniendo en cuenta sus áreas de reproducción, de muda y de hibernación y las zonas de descanso en sus áreas de migración.

En las ZEPA se deberán adoptar las medidas adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats, así como las alteraciones que repercutan en las especies. Los 14 lugares ZEPA existentes en Galicia, fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril de la Xunta de Galicia. La superficie terrestre abarcada por dichos lugares es de 58.446,43 ha. La total, terrestre y marina, asciende a 72.880,75 ha, lo que supone un 1,97% del territorio de Galicia, porcentaje muy inferior al del resto de comunidades autónomas de España.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el puerto de Ares no se encuentra dentro de ninguna zona ZEPA, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA.



5.1.2. LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)

La lista atlántica de Lugares de Importancia Comunitaria fue aprobada oficialmente por Decisión de la Comisión Europea con fecha de 7 de Diciembre de 2004.

Una vez que se culmine la declaración de LIC (fase de medidas preventivas de protección), cada Estado deberá designar las ZEC (fase de aplicación de medidas de gestión y conservación para hábitat y especies).

La propuesta gallega de LIC's, esta constituida por 59 espacios, todos ellos declarados como Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, y 55 están incluidos en la lista de LIC's de la región biogeográfica atlántica.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el puerto de Ares, objeto del presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro del grupo de lugares de importancia comunitaria (LIC), según la catalogación de regiones LIC gallegas.



5.2. ZONAS RAMSAR

La Lista Ramsar integra las zonas húmedas más importantes del mundo desde el punto de vista de su interés ecológico y para la conservación de la biodiversidad.

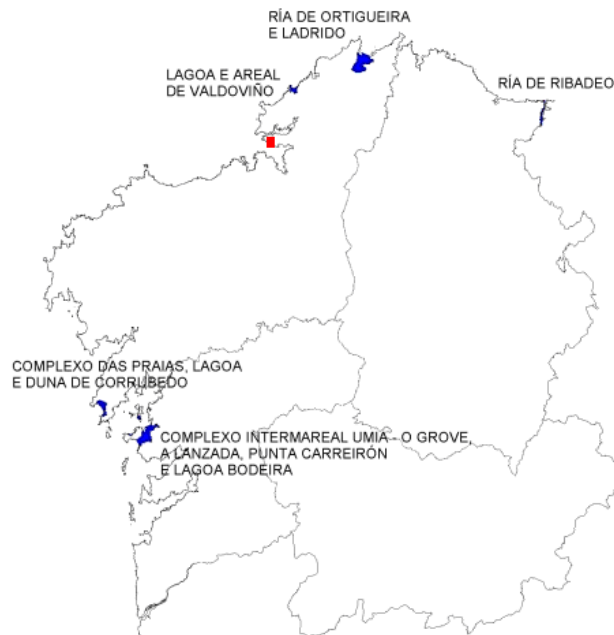
De acuerdo con lo establecido por el artículo 14 de la Ley 9/2001 de 21 de agosto de Conservación de la Naturaleza, se entenderá por humedal protegido la extensión de marismas, pantanos, turberas o superficies cubiertas de agua, sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces o saladas, incluidas las extensiones de agua marina en las que la profundidad en marea baja no exceda de seis metros, que a la vez cumplan una función de importancia internacional, nacional o autonómica en la conservación de los recursos naturales y que sean declaradas como tales.

El Decreto 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (Diario Oficial de Galicia número 108, do 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales

clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia. Dichos espacios son:

- Complejo Intermareal Umia-Grove, la Lanzada, Punta Carreirón y Lago Bodeira.
- Ría de Ortigueira y Ladrado.
- Complejo de las playas, dunas y lagunas de Corrubedo.
- Laguna y arenal de Valdovíño.
- Ría de Ribadeo.

Ninguno de estos se encuentra en la zona próxima al puerto de Ares.



En el plano 4 se refleja la delimitación de la zona húmeda denominada Complejo Húmedo del Eume, incluida en el Inventario de Zonas Húmedas de Galicia, pero que en la actualidad carece de figura de protección ambiental.

5.3. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES

Son los espacios en los que, por sus valores o interés natural, cultural, científico, educativo o paisajístico, sea necesario asegurar su conservación y no tengan otra protección específica. En estas áreas se podrán

seguir llevando a cabo de manera ordenada los usos y las actividades tradicionales que no vulneren los valores protegidos.

La Resolución del 30 de abril de 2004, de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza (Diario Oficial de Galicia número 95, do 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, la cartografía donde se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, del 2 de abril (Diario Oficial de Galicia número 69, do 12 de abril).

El puerto de Ares no se encuentra incluido en ninguna Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

Se ha comprobado la inexistencia de elementos protegidos de carácter patrimonial en la zona de servicio del puerto.

5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

En el Concello de Ares la figura de planeamiento vigente son las Normas Subsidiarias aprobadas el 4 de Diciembre de 1978, puesto que el Plan Xeral de Ordenación Municipal aprobado el 26 de Marzo de 1999 fue anulado por sentencia del Tribunal Superior de Xustiza de Galicia el 23 de Octubre de 2003 y confirmada la anulación por sentencia del Tribunal Supremo de 14 de Enero de 2007.

En las citadas Normas Subsidiarias no se recoge ninguna figura de protección ambiental o patrimonial.

5.6. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

En la Normativa del Plan de Ordenación do Litoral, título IV, Normas Generales, Capítulo I, Usos, Sección 1, Regulación de usos con carácter general, Artículo 46, Usos y Actividades, se regulan los usos y actividades admisibles en los suelos no sometidos a procesos de urbanización. En el apartado 3.d de dicho artículo se indica que los usos y actividades admisibles en el dominio público portuario serán los previstos en su legislación estatal reguladora.

La zona de servicio del puerto de Ares se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Ares'. Según el artículo 69 del Plan de Ordenación do Litoral, los núcleos de identidad del litoral *"será objeto del planeamiento urbanístico su delimitación. (...) El planeamiento general*

establecerá la figura por la cual se concretará su desarrollo, conforme a los principios generales establecidos en este plan...".

Así, con independencia de la inclusión de la zona de servicio del puerto de Ares en las áreas de protección recogidas en el Plan de Ordenación do Litoral, sus usos y actividades admisibles se regirán por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre y por el planeamiento urbanístico vigente.

5.7. FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia únicamente se recoge, dentro de la normativa, inventarios y catálogos propuestos como punto de partida para la identificación de las áreas complementarias de los espacios naturales protegidos, el Inventario de Zonas Húmedas de Galicia. Sin embargo, como ya se ha mencionado anteriormente, el Complejo Húmedo del Eume, recogido en dicho inventario, carece en la actualidad de figuras de protección ambiental.

6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La zona de servicio actual es la suma de la zona primitiva transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982 y la posterior ampliación reflejada en el Acta de Adscripción de 1.993.

Se mantiene la zona de servicio adscrita a la Comunidad Autónoma de Galicia

En el Anexo nº 2 a la presente memoria se adjunta copia de los planos de deslinde del D.P.M.T., aprobado por O.M. 15/03/2004. En el Anexo nº 3 se adjunta copia del Acta de Adscripción de 1993.

6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la zona de servicio propuesta en el presente Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado 3.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

La zona de servicio del puerto en su lado tierra viene determinada por la delimitación recogida en el Acta de Transferencia de 1982, así como por la posterior ampliación reflejada en el Acta de Adscripción de 1993 y el deslinde aprobado por Orden Ministerial de 15 de Marzo de 2004.

En la zona central del puerto se plantea una ampliación de la zona de servicio mediante la expropiación de parcelas, con objeto de regularizar el talud existente entre la explanada portuaria y el terreno natural, situado aproximadamente 8 metros sobre el nivel de aquella. En el Anexo 5 se incluye el listado de parcelas incluidas en la propuesta de expropiación.

La delimitación de la zona de servicio terrestre puede apreciarse en el plano número 3.

6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

De acuerdo con la disposición adicional primera del RDL 2/2011, *“Cuando aún no se haya delimitado la zona de servicio mediante la aprobación de un Plan de Utilización de Espacios Portuarios o de un instrumento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente”.*

Así pues, el artículo 15.7 de la (derogada por el RDL 2/2011) Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que la Zona de las aguas portuarias incluidas en la Zona de Servicio, como zona I, abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y reviro donde no existan estos.

No se incluye la Zona II de aguas del puerto, por tratarse de una cuestión a convenir con la Administración Central y sin ninguna repercusión pues no se prevé el asignar usos diferenciados en ella.

En el caso del puerto de Ares se ha seguido ese criterio con los resguardos necesarios. Por tanto, se ha dejado una separación de 50 metros al dique de abrigo. El límite exterior de la zona portuaria puede apreciarse en el plano número 3.

7. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

7.1. ALCANCE Y EFECTOS

1. Los dos contenidos básicos del Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante, DEUP) son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

En lo que se refiere a los usos previstos, la asignación de éstos tiene un carácter puramente instrumental en el documento, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la zona de servicio.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Portos de Galicia, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

2. La utilización de las diferentes áreas del puerto se efectuará de acuerdo con los usos básicos establecidos para las mismas.

No obstante Portos de Galicia podrá efectuar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o desmontable o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.

3. La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por el documento de DEUP en las diversas áreas de la zona de servicios, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación si se produce una alteración significativa, es decir, aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada a un determinado uso básico, salvo la que afecte a los usos no portuarios que en todo caso tendrá el carácter de alteración significativa.
4. La distribución de actividades en cada área se ha efectuado en forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar el documento de DEUP, siempre que no se varíen los usos básicos del área.

5. La disposición de los pantalanes flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso.
6. La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrá variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.
7. En el presente documento se podrán establecer zonas de reserva orientativas, de forma que se establezcan áreas definidas dentro de la zona de servicio en las que ejecutar nuevas infraestructuras portuarias. Estas zonas de reserva podrán sufrir variaciones con el desarrollo de los correspondientes proyectos constructivos.

7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

1. Las determinaciones del presente documento tendrán vigencia hasta que sean modificadas o anuladas.
2. Portos de Galicia podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del puerto lo requieran, por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación de las superficies de un uso básico en más del 15% de la superficie destinada al mismo.

Las modificaciones sustanciales del documento de DEUP de utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del documento.

3. Se consideran modificaciones puntuales del documento de DEUP las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir variaciones en más del 15% de la superficie destinada a un uso básico.

Las modificaciones puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del presente documento, si bien reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados. Al igual que el presente documento, deberán someterse nuevamente a información pública y a informe de las administraciones urbanísticas.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación del presente documento de DEUP como un anexo.

4. El desarrollo de los proyectos de obras portuarias contempladas básicamente en este documento de DEUP, se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se consideran sustanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 15% o cuando se incluya alguna nueva infraestructura que, aún cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la zona de servicio en su linde con los particulares.

A Coruña, diciembre de 2011

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Autor del Documento

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director del Documento

Fdo. Iñaki Cubillo Bueno

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jefe de Área de Explotación y Planificación

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón

ANEXOS



INDICE DE ANEXOS

ANEXO Nº 1.- REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO Nº 2.- DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ANEXO Nº 3.- ACTA DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO Nº 4.- CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ANEXO Nº 5.- PROPUESTA DE EXPROPIACIONES

ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO Nº 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ANEXO Nº 3: ACTA DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO Nº 4: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ANEXO Nº 5: PROPUESTA DE EXPROPIACIÓN

PLANOS

INDICE DE PLANOS

- 1.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 2.- ESTADO ACTUAL
- 3.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- 4.- ZONAS DE PROTECCIÓN
- 5.- DELIMITACIÓN DE USOS