



DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE CANGAS (PONTEVEDRA)

INDICE

MEMORIA

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
- 3.- ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS
- 4.- ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN
- 5.- EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
- 6.- DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
- 7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA
- 8.- EFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS

- ANEXO Nº1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- ANEXO Nº3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN
- ANEXO Nº 4: FLOTA DEL PUERTO
- ANEXO Nº 5: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

PLANOS

- 01.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 02.- ESTADO ACTUAL
- 03.- ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS
- 04.- DELIMITACIÓN ZONA DE SERVICIO
- 05.- DELIMITACIÓN DE USOS

MEMORIA

INDICE

1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA	1
1.1.	ANTECEDENTES	1
1.2.	METODOLOGÍA	2
1.3.	MARCO NORMATIVO	3
2.	SITUACION ACTUAL DEL PUERTO	4
2.1.	SITUACIÓN.....	4
2.2.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES	4
2.3.	ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	5
2.4.	CONCESIONES Y AUTORIZACIONES	7
2.5.	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO	7
2.6.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO	8
2.7.	ANÁLISIS DE LA ZONA DE CONTACTO ENTRE EL NÚCLEO Y EL PUERTO	9
3.	ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS	10
3.1.	PARQUES NACIONALES	10
3.2.	ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES.....	11
3.3.	ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS	11
3.4.	RED NATURA 2000.....	12
3.5.	RESERVA DE LA BIOSFERA	13
3.6.	ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES. (ZEPVN)	14
3.7.	ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN).....	14
3.8.	RECURSOS MARINOS	14
3.9.	HUMEDALES PROTEGIDOS DE GALICIA.....	16
3.10.	ESPACIOS NATURALES (PHGC)	16
3.11.	ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL	16
4.	ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN	17
4.1.	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL.....	17
4.2.	PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL	17

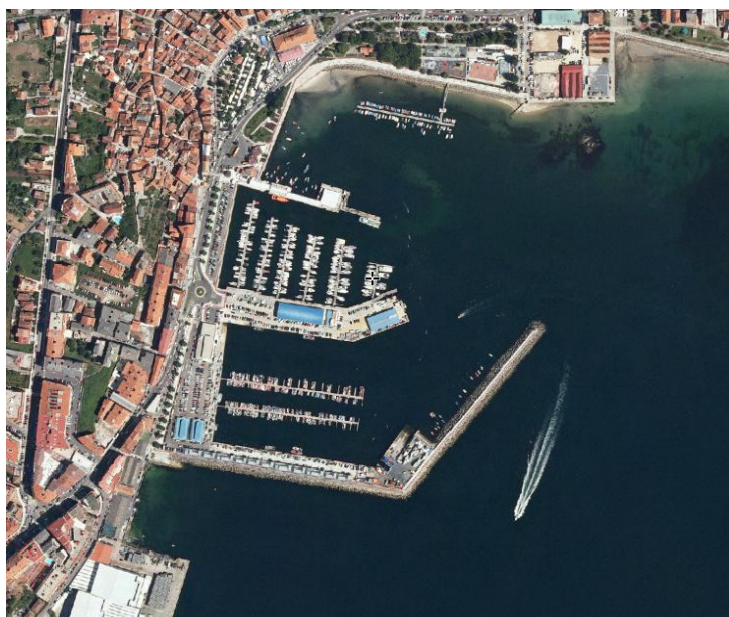
4.3.	DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	19
5.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....	20
5.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.	20
5.2.	CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS.....	21
6.	DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS	23
6.1.	USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	23
6.2.	USO PESQUERO	24
6.3.	USO NÁUTICO-DEPORTIVO	24
6.4.	USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS	24
6.5.	USO COMERCIAL DE TRÁFICO DE PASAJEROS.....	25
6.6.	USO INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD	25
6.7.	CUADRO RESUMEN.....	26
6.8.	CONDICIONES ESPECIALES DE USO.....	26
7.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA.....	27
7.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	27
7.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO	27
8.	EFFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES	28
8.1.	ALCANCE Y EFFECTOS.....	28
8.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES	29
8.3.	DISPOSICIONES TRANSITORIAS	30

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

La costa gallega posee una extensión aproximada de 1.720 km, de los cuales unos 800 km son de acantilados y 300 km de playas; a lo largo de toda ella se distribuyen 128 puertos e instalaciones portuarias, de las cuales 122 puertos están gestionados por el ente público autonómico Portos de Galicia. Dichos enclaves, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte y descarga de mercancías, evolucionaron con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles que ampliaron su campo de actividades y respondieron a la demanda de la comunidad concentrada en su área de influencia. Además en Galicia el sistema portuario tiene una importancia vital no sólo dentro de la estructura socioeconómica sino también dentro de su estructura territorial: una parte significativa de los núcleos de población están volcados hacia el mar, siendo el puerto el nexo de unión entre ambos a lo largo del límite geográfico de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística vertebradora del territorio.

El presente documento tiene por objeto la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Cangas, en la provincia de Pontevedra, en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



Puerto de Cangas.
Fuente: IBERPIX

El ente público PORTOS DE GALICIA ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicio del puerto de Cangas, así como sus necesidades, con el fin de tratar de garantizar el uso racional y eficaz de sus instalaciones y superficies, evitar las interferencias innecesarias entre los distintos usos y sentar las bases para una planificación adecuada de las futuras actuaciones que pueda ser necesario acometer.

Para ello se define la zonificación funcional del ámbito, justificando la necesidad o conveniencia de los usos previstos con el objetivo último de ordenar su previsión de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo y competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario.

Como resultado de la tramitación del documento redactado en abril de 2016, se redacta la presente versión en la que se han tenido en cuenta las alegaciones estimadas en dicha tramitación. En síntesis las modificaciones que se han incluido son las siguientes:

- Se incluye un nuevo apartado 1.3 en la memoria, relativo al marco normativo de aplicación.
- Se ha corregido un error en el apartado 3.8 de la memoria incluyendo los datos de los bancos marisqueros en el entorno de la zona de servicio del puerto de Cangas reflejados por el Sigremar y proporcionados por la Dirección Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro de la Consellería do Mar. Estos bancos han sido también representados gráficamente.

1.2. METODOLOGÍA

Para el desarrollo de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se propone una metodología que parte del análisis de la evolución y del estado actual del puerto de Cangas, para lo que se realizará un estudio de la infraestructura portuaria y sus usuarios, la accesibilidad y comunicaciones del puerto y los distintos condicionantes.

Atendiendo a los resultados del análisis de las variables citadas se identificarán las necesidades, y en base a ello, se establecerá la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Cangas, basándose en criterios de distribución funcional y eficaz que favorezcan el uso racional del espacio portuario.

El presente documento se ha estructurado como sigue:

- a) Situación actual del puerto
Descripción del estado actual de la infraestructura portuaria y las edificaciones existentes en la zona de servicio.
- b) Zona de protección y recursos marinos

Estudio de las zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como medioambiental, que puedan afectar al puerto y de los posibles recursos marinos existentes en su entorno.

c) Análisis de compatibilidad con otros instrumentos de ordenación

Estudio de la incidencia de otras figuras de ordenación territorial y urbanística sobre la zona de servicio del puerto.

d) Evolución de las actividades portuarias e identificación de usos

Análisis de la evolución que sufrirán las actividades portuarias e identificación de las necesidades asociadas a las mismas, en base a lo que se establecerá la clasificación de los usos necesarios.

e) Distribución y justificación de los usos previstos

Descripción de la zonificación funcional de la zona de servicio en base a los usos establecidos en respuesta a las necesidades identificadas.

f) Propuesta de delimitación de la zona de servicio

En este apartado se propone una delimitación de la zona de servicio como resultado del análisis realizado en los apartados precedentes.

g) Efectos del documento y sus modificaciones

Definición del alcance, los efectos, condiciones de vigencia del documento y sus modificaciones.

La clasificación de los usos y actividades portuarias se realizará de acuerdo con el contenido del Título V del Libro Primero del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1.3. MARCO NORMATIVO

El presente documento se formula en el marco normativo sectorial vigente, constituido, entre otras, por las siguientes disposiciones legales:

- Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma en materia de puertos, por el cual se transfiere, entre otros, el puerto de Cangas.
- Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Portos de Galicia.
- Decreto 227/1995, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del ente público Portos de Galicia, dictado en aplicación y desarrollo de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre.

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM)

Conforme a lo establecido en el artículo 69. *Delimitación de Espacios y Usos Portuarios* el Sistema General Portuario contará con este documento para la definición y ordenación de sus actividades, especificadas en el artículo 72.

- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

2. SITUACION ACTUAL DEL PUERTO

2.1. SITUACIÓN

El puerto de Cangas pertenece al ayuntamiento de Cangas do Morrazo y está situado en la margen norte de la ría de Vigo, frente a la ciudad de igual nombre, en las coordenadas geográficas 42° 15' 35,6" latitud norte y 8° 47' 1,9" longitud oeste.

2.2. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Su acceso principal, se realiza a través de las vías de alta capacidad de reciente construcción: VG-4.5 y CG-4.1, conectando esta última a un enlace con la AP-9 a la altura del puente de Rande.

Además del acceso a través de las vías de alta capacidad, también es posible acceder al puerto por la carretera PO-551, que conecta al igual que las vías de alta capacidad con el puente de Rande y que suponía antiguamente la principal vía de comunicación. Esta carretera atraviesa diversos núcleos de población costeros por lo que la circulación es en general poco fluida y este fue el principal motivo que derivó en la construcción de las vías de alta capacidad.

Adicionalmente, existen otras vías de comunicación por carretera con los principales núcleos de población de la Península do Morrazo: Bueu y Marín. Las carreteras PO-551 Y PO-315 conectan Cangas con Bueu, haciéndolo la segunda de ellas por la costa, mientras que la carretera PO-313 conecta Cangas con el municipio de Marín.

2.3. ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

La zona de servicio de la infraestructura portuaria de Cangas cuenta con una superficie total de 179.496 m², con 55.395 m² terrestres y 124.101 m² de lámina de agua.

El puerto de Cangas está protegido por un dique de 554 m de longitud total, que arranca con un primer tramo de 288 m en dirección E y continúa con un segundo tramo en dirección NE de 266 m, formando ambos tramos un ángulo de 120° entre sí.

Paralelamente a la primera alineación del dique de abrigo, se desarrolla una línea de muelle de atraque de aproximadamente 200 m de longitud total con calados variables entre 4 y 6 m. En este muelle se produce el atraque, carga y descarga de embarcaciones pesqueras. La explanada anexa ubicada en el entronque de las dos alineaciones del dique cuenta con una superficie de 3.020 m², incluyendo una rampa de 15 x 45 m, una grúa Travel – Lift para carenaje de embarcaciones y la marina seca.

En la zona sur del puerto se ubica un pañol – taller de embarcaciones deportivas del Club Náutico, así como su sede social. Estas instalaciones se encuentran adosadas a un edificio de viviendas y delimitadas por su parte exterior por la línea de deslinde de DPMT. En la parte exterior del dique, junto a un pañol – taller de embarcaciones, se ubica una rampa de 5 x 36 m.

A lo largo de la explanada anexa al arranque del dique, así como en la explanada ubicada entre el dique y el muelle deportivo se encuentran las siguientes instalaciones:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m ²)
Lonja	842
Edificio departamentos (bloque 1)	913
Edificio departamentos (bloque 2)	2.058

A partir del bloque 1 de departamentos se desarrollan en dirección norte 3 nuevas líneas de atraque, utilizadas principalmente por embarcaciones pesqueras. La primera de ellas, con dirección S-N tiene aproximadamente 150 m de longitud y un calado de 4 metros. En su parte más septentrional, frente a la lonja, se ubica una rampa de varada para embarcaciones de pesca de 6 x 40 m. La segunda alineación, con dirección perpendicular a la anterior y también de unos 150 m, dispone de un calado de 4 m y en la zona oeste, anexa a la rampa de la alineación anterior, se ubica otra rampa de 5 metros de ancho y 25 de largo. Por último, y abriéndose con un ángulo de 30° respecto de la anterior alineación, existe una tercera línea de atraque, anexa a la nave de redes, de unos 75 m de longitud y 4 m de calado.

En la lámina de agua delimitada por el dique de abrigo y el muelle de uso pesquero y deportivo, se ubican dos pantalanes flotantes de unos 165 m de longitud con atraques a ambos lados, utilizados por embarcaciones dedicadas a la actividad pesquera.

A lo largo del muelle central del puerto se desarrollan actividades tanto náutico-deportivas como pesqueras, y en él se ubican las siguientes instalaciones:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m ²)
Nave de deportes náuticos	1067
Edificio servicios puerto deportivo (oficinas, bar, ...)	201
Surtidor de combustible para embarcaciones	76
Nave de redes	532

En la zona norte del muelle anterior se ubica, formando parte de la lámina de agua, el puerto deportivo de Cangas, que cuenta con 6 módulos de pantalanes flotantes para embarcaciones deportivas y un total de 269 plazas.

A continuación se desarrolla el muelle comercial, destinado al tráfico de pasajeros, que es el situado más al norte del puerto de Cangas y que tiene una alineación con un desvío de unos 7º respecto de los otros dos.

Las líneas de atraque que presenta el muelle comercial son las siguientes:

- Zona sur: dispone de una distancia de unos 125 metros y un calado que varía desde 1 m en la zona más cercana a la costa hasta 4 metros en la zona exterior. En este muelle, además de las embarcaciones de tráfico de pasajeros, atraca la embarcación de Salvamento Marítimo.
- Zona este: dispone de un embarcadero flotante donde se produce el embarco y desembarco de pasajeros, con dos alineaciones de 45 y 50 m y calados de 4 m
- Zona NE: consta de una línea de atraque de 30 m para embarcaciones de pasajeros y un calado de unos 3 m
- Zona norte: dispone de una longitud total de 100 metros y calados variables entre 1 y 4 m. Actualmente fondean en esta zona pequeñas barcas de pescadores debido al abrigo proporcionado por el propio muelle.

Las instalaciones situadas en el muelle comercial son las siguientes:

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m ²)
-----	---

USO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN EN PLANTA (m ²)
Estación marítima	222

En la zona portuaria ubicada más al norte, se sitúa la estación de autobuses, que engloba una superficie de unos 1.400 m². Un edificio de 177 m² de ocupación en planta alberga las dependencias de servicio para viajeros, además de la oficina de información turística y las oficinas de Portos de Galicia.

En el extremo norte de la zona de servicio se encuentra el mercado municipal que, junto con un edificio anexo de ampliación del mismo, ocupa una superficie en planta total de 1.348 m².

En relación a la zona de contacto entre el puerto y el núcleo, a lo largo de toda la franja costera se desarrolla el paseo marítimo de Cangas, desde la punta exterior del dique de abrigo hasta la Playa de Rodeira. Este paseo cuenta con carril bici y engloba parte de la alameda existente en el entorno del mercado. Además, en las aceras anexas al vial principal de acceso al puerto, se encuentran varias terrazas de los locales de hostelería existentes en el frente marítimo.

2.4. CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

En los anexos a la presente memoria se incluye la relación de concesiones y autorizaciones vigentes en el puerto para la utilización del dominio público del mismo.

2.5. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO

Las actividades portuarias que se llevan a cabo en el puerto de Cangas, requieren de una serie de actividades complementarias para los buques, tales como talleres, efectos navales, reparación de redes, empresas para la preparación, venta y distribución de productos pesqueros, etc.

En este sentido, además de las instalaciones de los departamentos de usuarios, cabe destacar que como instalaciones complementarias de los muelles fijos descritos se dispone en Cangas de puntos de suministro de gasóleo, infraestructura eléctrica, alumbrado, saneamiento y suministro de agua.

Para la venta de las capturas marinas se dispone de una lonja de 842 m² de superficie de ocupación en planta en el puerto pesquero y diversos departamentos para usuarios del puerto.

2.6. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.6.1. Pesca – acuicultura

Según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia (www.pescadegalicia.com), la **flota pesquera** con base en el puerto de Cangas consta de 167 embarcaciones desglosadas en las siguientes actividades:

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW	
PESQUERIA INTERNACIONAL (Gran Altura)	ARRASTRE	CONGELADORES	1	749,73	1.276,00	1.950,00	1.434,03
		NAFO CONGELADORES	4	1.665,69	3.743,76	5.231,60	3.847,32
CALADERO NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARTES MENORES		140	396,74	331,22	5.121,08	3.766,04
	CERCO		1	49,60	82,96	394,00	289,75
Totales			146	2.861,76	5.433,94	12.696,68	9.337,14
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES			21				

La evolución histórica de las ventas en la Lonja de Cangas y sus importes correspondientes en los últimos 10 años (2005 a 2015) reflejados en el Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia (www.pescadegalicia.com) son las siguientes:

FECHA	KILOS	IMPORTE €	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2005	348.498,29	2.810.617,69	0,20	131,50	8,06
2006	367.292,55	2.981.684,92	0,20	146,50	8,12
2007	441.853,30	3.523.824,28	0,30	152,50	7,98
2008	427.234,71	3.048.579,43	0,10	153,50	7,14
2009	419.345,15	2.635.870,18	0,10	137,00	6,29
2010	449.171,65	2.850.997,13	0,10	136,50	6,35
2011	419.964,38	3.308.972,52	0,10	176,00	7,88
2012	504.201,74	2.704.227,49	0,06	162,00	5,36
2013	422.715,56	2.449.520,79	0,20	120,50	5,79
2014	331.991,27	2.814.680,75	0,20	197,00	8,48
2015	584.789,36	3.305.618,68	0,10	110,50	5,65
TOTAL	4.717.057,96	32.434.593,86			

En los últimos diez años, el volumen de capturas del puerto se ha mantenido aproximadamente constante en torno a las 400 – 500 toneladas, exceptuando los dos últimos años (2014 y 2015) donde se han registrado los valores más bajo y más alto de capturas respectivamente, con una desviación de en torno al 20% respecto a la media.

El descenso de capturas en 2014 se debió en gran parte a los continuos temporales acontecidos durante el invierno, que obligaron a la flota a permanecer amarrada a puerto. No obstante, las capturas al año siguiente (2015) repuntaron de forma considerable, lográndose el mayor volumen de capturas de los últimos 10 años. Este hecho se ha reflejado en el volumen económico, que también ha alcanzado en el último ejercicio su valor máximo de la última década.

Las especies más vendidas en la lonja de Cangas corresponden al pulpo, la navaja, la volandeira, el erizo y el argazo.

El puerto de Cangas no está incluido como puerto autorizado para la descarga de mejillón por la Orden del 11 de diciembre de 2008 del DOG por la que se regula la descarga de mejillón cultivado en viveros flotantes de Galicia.

2.6.2. Navegación deportiva

El puerto de Cangas es el más importante de la península del Morrazo y el segundo más importante de la ría de Vigo, tras el propio puerto de Vigo. El puerto dispone de unas adecuadas instalaciones para el desarrollo de actividades náutico deportivas y es explotado por uno de los clubs náuticos más importantes de la región.

Actualmente tiene una capacidad de 269 plazas de amarre distribuidas en seis módulos de pantalanes.

2.7. ANÁLISIS DE LA ZONA DE CONTACTO ENTRE EL NÚCLEO Y EL PUERTO

La zona de contacto entre el núcleo y la zona portuaria se desarrolla a lo largo del vial de acceso al puerto, que se corresponde con la carretera autonómica que bordea la costa del Morrazo.

Por el margen costero de este vial discurre un paseo peatonal que comunica el puerto pesquero con la playa de Cangas, con algo más de 1,5 km de longitud.

Hacia el interior, el frente marítimo se compone de edificaciones de carácter residencial con bajos dedicados a la hostelería, lo que contribuye a la dinamización social del borde costero.

En la zona norte, entre el paseo peatonal y el vial de acceso al puerto, se encuentra un área de esparcimiento donde se ubican la estación de autobuses de Cangas y diversas áreas de juego infantil, además de parte de la alameda existente en el entorno del mercado.

3. ZONAS DE PROTECCIÓN Y RECURSOS MARINOS

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección que puedan afectar al Puerto de Cangas abarcando los siguientes elementos:

- Zonas de protección medio ambiental:
 - Parques Nacionales
 - Zonas de Protección de los Espacios Naturales (ZPEN)
 - Zonas Ramsar. Humedales Protegidos
 - Red Natura 2000
 - Zonas de especial protección para aves (ZEPA)
 - Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)
 - Reserva de la Biosfera
 - Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales. (ZEPVN)
 - Espacios Naturales de Interés Local (ENIL) y Espacios Privados de Interés Nacional (EPIN)
- Recursos marinos
- Elementos catalogados del patrimonio cultural

3.1. PARQUES NACIONALES

La Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales tiene por objeto la protección y gestión de una selección de las mejores muestras del Patrimonio Natural Español. Está conformada por los Parques Nacionales que la integran, el marco normativo, los medios materiales y humanos, las instituciones y el sistema de relaciones necesario para su funcionamiento. Su finalidad es asegurar la conservación de los Parques Nacionales, y posibilitar su uso público y la mejora del conocimiento científico de sus valores naturales y culturales, así como fomentar una conciencia social conservacionista, el intercambio de conocimientos y experiencias en materia de desarrollo sostenible, la formación y cualificación de los profesionales que trabajan en ella y su incorporación y participación en redes y programas internacionales.

Se entiende por parque natural los espacios naturales de alto valor ecológico y cultural, poco transformados por la explotación o actividad humana que, en razón de la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna, de su geología o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, culturales, educativos y científicos destacados cuya

conservación merece una atención preferente y se declara de interés general del Estado.

De la consulta de la citada normativa se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de los espacios delimitados dentro de la red de Parques Nacionales.

3.2. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES

La Ley 41/1997, (de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres) determina que los espacios naturales protegidos han de ser clasificados en alguna de las siguientes categorías: Parques, Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos:

- a) Parques: son áreas naturales, poco transformados por la explotación u ocupación humana que, en razón a la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, educativos y científicos cuya conservación merece una atención preferente.
- b) Reservas Naturales: son espacios naturales creados con la finalidad de proteger ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su rareza, importancia o singularidad merecen una valoración especial.
- c) Monumentos Naturales: espacios constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen una especial protección.
- d) Paisajes Protegidos: aquellos lugares concretos del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de protección de espacios naturales.

3.3. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS

Según 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, 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 (DOG nº 108, de 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no está dentro de las zonas Ramsar.

3.4. RED NATURA 2000

Red 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 hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva hábitats), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Se compone de zonas especiales de conservación (ZEC) declaradas por los Estados miembros con arreglo a la Directiva sobre hábitats y, además, de las zonas especiales de protección para las aves (ZEPA) que se designan de acuerdo con la Directiva aves (Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres).

Zonas de Especial Conservación (ZEC)

Las Zonas Especiales de Conservación (ZEC) son áreas de gran interés medioambiental para la conservación de la diversidad que han sido designadas por los estados miembros para integrarse en la Red Natura 2000. Dichas áreas han debido ser previamente catalogadas como LIC o como ZEPA. Las zonas catalogadas como ZEC tienen por objetivo la conservación de lugares ecológicos que sean:

- Hábitats naturales o semi-naturales de interés comunitario debido a su rareza o al papel ecológico fundamental que desempeñan. Son establecidos en el Anexo I de la Directiva sobre Hábitats
- Hábitats con especies de fauna y flora de interés comunitario debido a su rareza, valor simbólico o papel fundamental en el ecosistema. Son establecidos en el Anexo II de la Directiva sobre Hábitats

De la consulta de la citada normativa, se concluye que el Puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial conservación.

Zonas de especial protección para 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 lugares ZEPA fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección para las aves.

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

La Directiva Hábitats crea la red ecológica coherente de zonas especiales de conservación llamada Natura 2000. Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de los hábitats y las especies en 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 hábitats del Anejo I o de las especies del Anexo II de la antedicha Directiva, de modo que garantice su conservación dentro de Natura 2000, garantizando el objetivo por el que se creó esta red de espacios.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección del LIC.

3.5. RESERVA DE LA BIOSFERA

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad

Esta red mundial, que se inició en el año 1976, se rige por el Marco Estatutario, aprobado por la Conferencia General de la UNESCO celebrada en Sevilla en 1995, en la que participaron cuatrocientos expertos de ciento veinte países y quince ONGs, y en la que se aprobó, la denominada Estrategia de Sevilla, en la que figuran las medidas recomendadas para el desarrollo futuro de las Reservas de la Biosfera en el siglo XXI.

De la consulta de la citada normativa, se concluye que en el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no existe ningún espacio delimitado como reserva de la biosfera.

3.6. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES. (ZEPVN)

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 (DOG nº 95, de 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, de 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 (DOG nº 69, do 12 de abril).

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección del ZEPVN.

3.7. ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN)

La Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza, y desarrollo y ejecución de la misma a través del Decreto 124/2005, de 6 de mayo, por el que se regula la figura de espacio natural de interés local y la figura del espacio privado de interés natural, regulan estas zonas.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona ENIL ni EPIN.

3.8. RECURSOS MARINOS

La delimitación de zonas de extracción de recursos marinos para la redacción de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se ha realizado siguiendo la siguiente documentación, proporcionada en formato SIG:

- Grupo de Investigación de Recursos Marinos y Pesquerías (Universidade da Coruña)
 - Caladeros de pesca
- Augas de Galicia
 - Zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos (Orden del 14 de marzo de 2011 de la Consellería do Mar, recogida en el DOG nº 60 del 25 de marzo de 2011, por la que se declaran y clasifican las zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos en las aguas de competencia de Galicia)
 - Zonas de extracción de equinodermos
- Consellería do Mar, Dirección Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro, SIGREMAR
 - Bancos marisqueros

FUENTE	COINCIDENCIAS
CALADEROS DE PESCA	Sin coincidencias
MOLUSCOS BIVALVOS Y OTROS INVERTEBRADOS MARINOS	GAL 11/04 Ría de Vigo (MED). Clase B
BANCOS MARISQUEROS SIGREMAR	a) VI-041. Banco Marisqueo: Canastros. A flote b) VI-045. Banco Marisqueo: Rodeira. A flote c) VI-046. Banco Marisqueo: Ensenada de Cangas. A flote d) VI-047. Banco Marisqueo: A Sinal. A pie e) VI-090. Banco Marisqueo: Rodeira. Buceo f) VI-193. Banco Marisqueo: O Forte. Sin clasificar g) VI-432. Banco Marisqueo: Canastros. Buceo h) VI-532. Banco Marisqueo: Pinela Masso. Buceo i) VI-544. Banco Marisqueo: Sirena. Buceo j) VI-545. Banco Marisqueo: Sinal. Buceo
EQUINODERMOS	Sin coincidencias

3.9. HUMEDALES PROTEGIDOS DE GALICIA

El Real Decreto 127/2008 del 5 de junio, por el que se desenvuelve el régimen jurídico de los humedales protegidos de Galicia y se crea el Inventario de Humedales de Galicia, regula este tipo de espacios.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún Humedal Protegido de Galicia.

3.10. ESPACIOS NATURALES (PHGC)

El Plan Hidrológico de Galicia – Costa, aprobado por el Real Decreto 11/2016, del 22 de enero, establece una serie de espacios naturales de interés.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Cangas, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún espacio natural inventariado en el Plan Hidrológico de Galicia – Costa.

3.11. ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL

Tras la consulta del Anexo: *“Determinación sobre protección e catalogación do Patrimonio histórico, artístico e cultural”*, en el apartado *“Catálogo Complementario de monumentos e conxuntos histórico – artísticos obxeto de protección”* de las Normas Subsidiarias de Planeamiento vigentes del Concello de Cangas, se comprueba que no existen elementos inventariados dentro de la zona de servicio del puerto.

No obstante, la Iglesia de Santiago (antigua Colegiata) es un elemento protegido que se sitúa en las proximidades de la zona de servicio. Dicho edificio cuenta con un grado de protección integral, visual y de realce.

Asimismo, según el catálogo homólogo al anterior de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento provincial de Pontevedra, denominado: *“Inventario de Patrimonio histórico – artístico por concellos”*, se comprueba que tampoco se incluyen elementos inventariados dentro de la zona de servicio del puerto. No obstante, sí se catalogan elementos patrimoniales en las proximidades de la misma, que se citan a continuación:

- Arquitectura religiosa: Colegiata de Santiago (también catalogada por las NSP de Cangas)
- Fuentes: Fuente de Santiago
- Cruceros y petos de ánimas: Crucero de Singulis

4. ANÁLISIS DE COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN

4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

El planeamiento vigente en el ayuntamiento de Cangas, son las Normas Subsidiarias de Planeamiento (en adelante NSP), aprobadas definitivamente el 20 de diciembre de 1993, que han sido objeto de trece modificaciones puntuales posteriores.

Las NSP clasifican los terrenos del puerto como suelo urbano.

La regulación de este ámbito se recoge en el Normas Urbanísticas – Título IV de la normativa urbanística de las NSP, que remite su ordenación al organismo portuario competente y cita como usos permitidos los indicados en la legislación sectorial portuaria vigente.

4.2. PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

El Plan de Ordenación del Litoral (en adelante POL) fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 20/2011, de 10 de febrero y su ámbito de aplicación incluye el puerto de Cangas.

El POL divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación en distintas áreas, según se indica en el capítulo II- definiciones, sección I- áreas del POL que dice:

1. Subsección I- áreas continuas:

Son las zonas en las que se divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral, articulándose en tres grandes áreas: el área de protección ambiental, el área de mejora ambiental y paisajística y el área de Ordenación.

Artículo 9. Protección ambiental: Recoge las áreas que, en atención a sus características naturales singulares, así como aquellas relacionadas con las formas y procesos litorales, son merecedoras de una especial protección. Éstas se agrupan, a su vez, en protección intermareal y protección costera.

Artículo 10. Protección intermareal: Son las áreas, recogidas en la cartografía, en las que el escenario costero se prolonga por rías y estuarios, generando formas asociadas a las dinámicas fluvio-marinas, compartiendo sus mismas características y valores de conservación.

Engloba los espacios de elevado valor natural y ambiental que albergan las llanuras intermareales, así como las marismas altas y bajas.

Artículo 11. Protección costera: Son las áreas, recogidas en la cartografía, que conforman los elementos más singulares y representativos del escenario costero, incluyendo significativos valores ambientales que deben ser objeto de conservación.

Engloba espacios de elevado valor natural y ambiental así como paisajístico, en concreto, las geofformas rocosas (acantilados, islas e islotes) y los sistemas playa- duna junto con las formaciones vegetales costeras asociadas. Del mismo modo se incluyen en esta categoría los espacios afectados por las dinámicas litorales.

Artículo 12. Mejora ambiental y paisajística: Las áreas de mejora ambiental y paisajística, recogidas en la cartografía, abarcan el territorio comprendido entre la costa y los primeros ejes y espacios que articulaban el modelo de organización tradicional, incluyendo de este modo el paisaje litoral próximo a la costa.

Engloba, por tanto, las llanuras, las vertientes litorales y el espacio rural más directamente asociado al mar. Constituye, en la mayor parte de los casos, las áreas sometidas durante las últimas décadas a la mayor presión antrópica, en las que se hace necesario conservar y, en su caso, recuperar su calidad ambiental y paisajística preservándola de inadecuados procesos de ocupación edificatoria, especialmente aquellos dispersos, difusos e incoherentes con el modelo territorial propuesto.

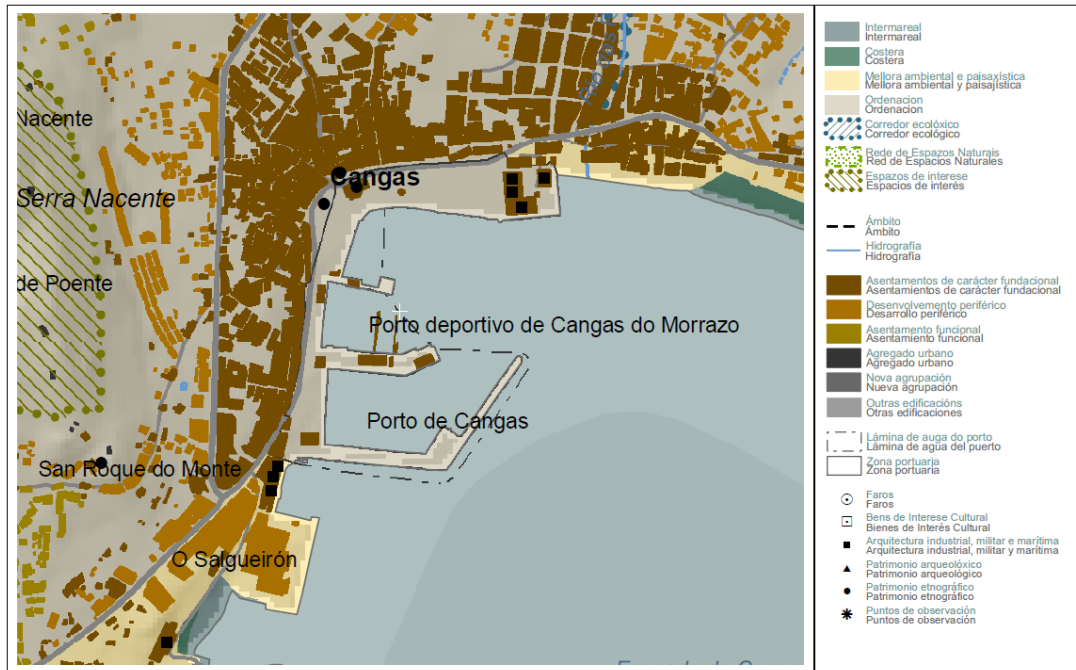
Artículo 13. Ordenación: Las áreas de Ordenación, recogidas en la cartografía, abarcan las planicies costeras y laderas o montes de transición situados tras el frente litoral en las que, en la mayoría de las ocasiones, se pueden encontrar asentamientos ligados visualmente o funcionalmente a los paisajes litorales.

2. Subsección II- áreas discontinuas:

Se definen como áreas de carácter territorial que, en atención a su especial fragilidad o valor, o por servir como elementos de conexión tanto desde el punto de vista natural como cultural, han sido identificadas como espacios necesarios para el buen funcionamiento del sistema. Dentro de estas áreas se distinguen: corredores, espacios de interés y Red de Espacios Naturales de Galicia.

Los terrenos incluidos en la delimitación de los espacios y usos portuarios en el puerto de Cangas están incluidos en su totalidad en el área de ordenación, según se refleja en el plano BL06 del Modelo Territorial de la Información gráfica del POL.

En relación a la adaptación de la presente DEUP al Plan de Ordenación del Litoral cabe señalar que en la Normativa del POL, *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 epígrafe 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. Teniendo en cuenta que los usos previstos en la presente DEUP se encuentran dentro de los previstos en su legislación estatal reguladora, se justifica la coherencia de la misma con las previsiones del POL.



Fra

gmento del plano del POL- Modelo territorial BL06
(Fuente: Plan de Ordenación do Litoral de Galicia / Xunta de Galicia)

4.3. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT) se aprueban definitivamente según Decreto 19/2011 de 10 de febrero.

Las Directrices tienen como finalidad establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, precisando la definición de un modelo territorial para Galicia. Este modelo identifica cuáles son los elementos que componen el territorio: las regiones y áreas urbanas, las ciudades medias, los nodos para el equilibrio del territorio, las infraestructuras, los espacios naturales, las rías gallegas, el litoral, el patrimonio cultural, el paisaje, el espacio agrario y forestal..., y establece que características deben tener, como deben evolucionar y cuáles deben ser las relaciones entre ellos. Las propuestas y determinaciones de las DOT definen una senda que seguir y perfilan un escenario de futuro con el que se aspira a conseguir un territorio más integrado, sostenible y equilibrado que facilite la renovación y dinamización de los procesos de desarrollo económico.

Según lo indicado en el apartado 2, el sistema de asentamientos y las infraestructuras básicas subapartado 2.11- infraestructuras y equipamientos de modelo territorial: Galicia en red y vectores ambientales en el punto 2.11.4- las infraestructuras portuarias de las DOT dice:

“Las DOT consideran de gran importancia las siguientes líneas de actuación:

Avanzar en la constitución de un modelo de gestión de los espacios portuarios y de las actividades portuarias que en ellos se realizan de acuerdo con la legislación estatal, y la autonómica en el resto de instalaciones portuarias que no fueron clasificadas como de interés general. Partiendo de este contexto, la Administración Autonómica debe apostar por asumir mayor protagonismo en la gestión de los puertos gallego de tal forma que, a través de la competencia cooperativa y de la coordinación se afiance su posición en los mercados internacionales y se incentive la presencia conjunta en los foros más relevantes.

Además, la densa red de medianos y pequeños puertos que se distribuyen por todo el litoral de la Comunidad constituye una infraestructura de enorme valor que proporciona a numerosas pequeñas ciudades y villas una gran oportunidad para realizar una oferta singular que fortalezca su atractivo como espacios turísticos, residenciales y de acogida de actividades económicas”.

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

5.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.

Se desarrollan actualmente en el puerto de Cangas una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen espacios adecuados, dimensionados y dispuestos de forma que dichas actividades puedan realizarse 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, acometer a su acondicionamiento o ampliación.

5.1.1. Actividad pesquera

Del análisis de la evolución de la actividad pesquera en el puerto se deduce que el volumen de capturas descargadas es bastante constante durante los últimos 10 años, experimentando su máximo volumen, tanto de capturas como económico, en 2015.

Para garantizar la continuidad de esta tendencia es necesario favorecer los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a las embarcaciones los servicios auxiliares necesarios para fomentar el desarrollo de la actividad en el puerto.

5.1.2. Navegación recreativa y actividades náuticas deportivas

Dadas las buenas condiciones que ofrece la ría, y el auge de los deportes náuticos, la actividad náutico-deportiva se ha consolidado en el puerto.

Dado el elevado número de usuarios que conlleva este uso, es necesario favorecer una zonificación funcional y eficaz que no interfiera en el resto de las actividades portuarias.

5.1.3. Tráfico de pasajeros

Además de las actividades pesqueras y náutico-deportivas, en el puerto operan embarcaciones de transporte de pasajeros, fundamentalmente con las rutas Cangas – Vigo y Cangas – Illas Cíes.

El atraque de estas embarcaciones tiene lugar en el muelle comercial.

5.1.4. Actividades complementarias

Las actividades de pesca, náutico-deportivas y de pasajeros necesitan espacios e instalaciones para el desarrollo de actividades de carácter complementario como talleres de reparación, almacenes, avituallamiento, áreas de estacionamiento, etc., así como todos aquellos usos que supongan un fortalecimiento de la actividad portuaria y del propio puerto de Cangas.

5.1.5. Integración puerto ciudad

La ordenación funcional del núcleo y del puerto y su zona de contacto ha de garantizar tanto el desarrollo funcional de las distintas actividades portuarias, como la cohesión y permeabilidad de ambos tejidos, definiendo tanto los límites como los espacios de transición entre ellos.

Estas zonas de transición se presentan, por tanto, como espacios de oportunidad para el desarrollo de actividades de naturaleza cultural, recreativa, hostelera, etc. que, dando servicio tanto a los usuarios del puerto como al resto de la población del núcleo, contribuyan a favorecer la interacción puerto-ciudad.

5.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

Con el fin de proceder a una asignación concreta de usos a cada una de las zonas del puerto se establece a priori una clasificación de usos de la zona de servicio. Se determinan 6 usos básicos en la zona terrestre del puerto, de acuerdo con las determinaciones del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que

se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

5.2.1. Uso infraestructuras básicas del puerto

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

5.2.2. Uso pesquero

Comprende las actividades relacionadas con la pesca y acuicultura, incluyendo el desembarco de capturas desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y cualquier actividad complementaria del sector.

5.2.3. Uso náutico-deportivo

Comprende las actividades náutico-deportivas, incluyendo la prestación de los servicios necesarios para el adecuado desarrollo de la actividad, como oficinas de gestión, escuelas de deportes náuticos, etc. y cualquier actividad complementaria del sector.

5.2.4. Uso actividades complementarias portuarias

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, cetáceas, viveros, acuicultura transformación y manipulación de la pesca, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

5.2.5. Uso comercial de tráfico de pasajeros

Comprende las actividades relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales: venta de billetes, promociones, servicios a los usuarios de ocio y restauración, etc.

5.2.6. Uso integración puerto-ciudad

Es el destinado a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

6. DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

A continuación se determina en relación con el contenido del Título V del Libro I del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante la justificación de la necesidad o conveniencia de los usos que se proponen en el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

6.1. USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

Extensión del área

Se asigna este uso a los viales principales de acceso y comunicación del puerto que estructuran la movilidad asociada al mismo, incluido el paseo marítimo. A lo largo del vial se ubican, sobre todo en períodos vacacionales, terrazas pertenecientes a negocios de hostelería. Asimismo, se incluye en este uso el dique de abrigo de las aguas interiores del puerto.

La superficie total destinada al área de infraestructuras básicas es de 8.235 m².

Justificación de su uso.

Tal y como se describe en la definición, las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental el acceso y abrigo del puerto, ambos necesarios para desarrollar las actividades portuarias en condiciones de seguridad y efectividad.

6.2. USO PESQUERO

Extensión del área

Con una superficie de 8.946 m², comprende los muelles y rampas de descarga que delimitan la dársena pesquera, en el extremo sur de la zona de servicio, así como las explanadas sobre las que se encuentran la nave de redes y la lonja.

Asimismo, también se asigna este uso a los dos pantalanes existentes en esta dársena, que disponen actualmente de una capacidad de 196 amarres, aunque podrán variar en función de la demanda.

Justificación de su uso

En los espacios descritos tienen lugar las actividades vinculadas a la actividad pesquera, estableciendo una zona claramente diferenciada respecto al resto de las actividades portuarias, de modo que se favorece una distribución funcional y la ausencia de interferencias entre las distintas actividades.

6.3. USO NÁUTICO-DEPORTIVO

Extensión del área

Se asigna este uso a las actuales instalaciones náutico-deportivas ubicadas en la zona norte del muelle central del puerto, desde el que se accede a seis pantalanes utilizados por embarcaciones náutico deportivas. Los pantalanes cuentan actualmente con un total de 269 amarres, aunque este valor podrá variar en función de la demanda. El límite oeste del área náutico-deportiva se delimita a lo largo del muelle que discurre paralelo al vial principal de acceso al puerto.

La superficie total de este uso es de 5.705 m².

Justificación de su uso

La asignación de este uso contribuye a la consolidación de la actividad en la zona de servicio del puerto en respuesta a la demanda existente. Su ubicación, claramente diferenciada del resto de las actividades portuarias, favorece la ausencia de interferencias con las mismas.

6.4. USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS

Extensión del área

El área de usos complementarios se sitúa de forma anexa a las distintas áreas funcionales, conforme a su naturaleza de zonas de actividades de servicio complementario a las principales.

En este sentido, comprende la explanada anexa al dique y la explanada ubicada al sur de la lonja, así como la rampa de varada situada al sur del dique.

Asimismo, se incluye también dentro de este uso la explanada anexa al vial de acceso al puerto en el entorno del puerto deportivo y del puerto comercial, dando servicio a ambos. Sobre esta explanada se encuentra una amplia zona de aparcamiento y las instalaciones de la estación de autobuses.

La superficie total destinada a la zona de actividades complementarias es de 19.760 m².

Justificación de su uso

Se trata de zonas que en la actualidad poseen usos y servicios diversos, complementarios a las actividades desarrolladas en el puerto y que por su ubicación se consideran ideales para el establecimiento de actividades que complementen los servicios que se prestan a los usuarios del puerto.

6.5. USO COMERCIAL DE TRÁFICO DE PASAJEROS

Extensión del área

Abarca el área comprendida por el muelle situado más al norte del puerto de Cangas y la explanada anexa al mismo, sobre la que se encuentran las instalaciones de la estación marítima.

La superficie total destinada a este uso es de 2.082 m².

Justificación de su uso

Se trata de zonas que en la actualidad se destinan al transporte de viajeros, principalmente con los destinos de Vigo e Illas Cíes y donde atracan embarcaciones comerciales y de salvamento marítimo. Es una zona cuya ubicación le permite no interferir con los demás usos del puerto al estar situada en un muelle con uso exclusivo para esta actividad.

6.6. USO INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD

Extensión del área

La superficie asignada con este uso se localiza en los espacios de la zona portuaria ubicada al norte de la estación de autobuses. En esta área se encuentran zonas ajardinadas y zonas de juego infantil, así como el mercado municipal. Estas zonas verdes dan continuidad a las existentes en el entorno del puerto y constituyen uno de los principales espacios de esparcimiento para la población.

La superficie total destinada a este uso es de 10.667 m².

Justificación de su uso

Esta superficie es un espacio de oportunidad para resolver la transición entre el puerto y el núcleo como zona de convivencia lúdica y recreativa a disposición de los ciudadanos y de los usuarios del puerto.

6.7. CUADRO RESUMEN

En el siguiente cuadro se resumen las superficies terrestres asignadas a cada uso diferenciado en base a la zonificación funcional descrita en los apartados precedentes.

PUERTO DE CANGAS	
USO	SUPERFICIE (m ²)
INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO	8.235
PESQUERO	8.946
NÁUTICO – DEPORTIVO	5.705
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS	19.760
COMERCIAL TRÁFICO DE PASAJEROS	2.082
INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD	10.667
TOTAL ZONA TERRESTRE	55.395

6.8. CONDICIONES ESPECIALES DE USO

La ordenación funcional de la zona de servicio debe garantizar la flexibilidad necesaria para optimizar el desarrollo y la gestión de las distintas actividades portuarias, tanto usuales como eventuales.

En este sentido, si bien se delimitan áreas funcionales a las que se les asigna un uso concreto, se establecen las siguientes condiciones especiales:

- Las instalaciones de suministro de combustible a embarcaciones podrán situarse en cualquiera de las zonas funcionales del puerto y abastecer a la flota asociada a cualquier actividad portuaria.

Su localización se justificará en base a su adecuación funcional para dar servicio al mayor número de embarcaciones.

- Si bien se asigna un uso característico a los pantalanes, Portos de Galicia podrá autorizar otros usos compatibles en base a la operatividad funcional del puerto, bien para dar respuesta a posibles demandas puntuales, bien para adaptarse a la evolución de la demanda de atraques.

- Las embarcaciones oficiales, en coherencia con la naturaleza de su actividad, podrán atracar en cualquier zona del puerto independientemente del uso que tenga asignado.

Del mismo modo, las oficinas e instalaciones de los organismos oficiales podrán situarse en cualquier zona funcional del puerto.

7. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA

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

La actual zona de servicio del puerto de Cangas se corresponde con la transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982 y su posterior adscripción reflejada en el Acta del 12 de noviembre de 2013.

Cabe mencionar que el Acta de adscripción del 12 de noviembre de 2013 por la que se amplía la zona de servicio del puerto respecto a la designada en el Acta de Transferencia del puerto a la Comunidad Autónoma de Galicia (23/09/1983), sustituye al Acta de adscripción del 9 de agosto de 2013 debido a que en ésta última se detectó un error cartográfico.

El límite interior de la zona de servicio coincide con el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre (en adelante DPMT). Cabe señalar que, conforme a la consulta realizada a la Demarcación de Costas en Galicia, este deslinde se encuentra delimitado oficialmente mediante la OM con fecha 17/01/2005.

En los anexos a la presente memoria se adjunta copia de los planos de deslinde oficial del DPMT y copia de las actas de transferencia y adscripción.

7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

Se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio terrestre del puerto de Cangas, con una superficie de 55.395 m².

7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

Se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio de aguas del puerto de Cangas, con una superficie de 124.101 m².

8. EFECTOS DE LA DEUP Y SUS MODIFICACIONES

8.1. ALCANCE Y EFECTOS

1º.- Los dos contenidos básicos del presente trabajo son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

Por lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de estos tiene un carácter puramente instrumental de la delimitación, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la zona de servicio.

De ahí que las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la zona de servicio, no tendrán que exigir necesariamente la redacción de una modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, salvo que aquellas afectaran sustancialmente a la justificación de la delimitación contenida.

2ª.- 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 o autorizar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.

3ª.- La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en las diversas áreas de la zona de servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación cuando la superficie de un área de usos básicos modificada exceda de un 15% del área original.

4ª.- La distribución de actividades dentro de cada área se ha efectuado de forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, siempre que no se varíen los usos básicos del área.

5ª.- La disposición de los pantalanés flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso. Asimismo, si bien se les asigna un uso característico, podrán ser compatibles otros usos en base a la operatividad funcional del puerto.

6ª.- La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrán variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.

8.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

1º.- Las determinaciones de la presente DEUP tendrán vigencia hasta que sea modificada o anulada.

2º.- 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 que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación de la DEUP.

3º.- Se consideran modificaciones no sustanciales de la DEUP aquéllas producidas dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no supongan una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas funcionales del puerto.

A tal efecto, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una modificación individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada a un determinado uso, salvo que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

También tendrá el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto.

Las modificaciones no sustanciales de la DEUP serán aprobadas por la consellería competente en materia de puertos, a propuesta de Portos de Galicia, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

4º.- El desarrollo de los proyectos de obras portuarias contempladas en esta 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, aun cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la zona de servicio en su linde con los particulares.

Para la ejecución de obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras

estén contempladas en la DEUP, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto y se hallen incluidas, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

8.3. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

En virtud de lo establecido en el artículo 59.2 del TRLPEMM, el documento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tiene carácter supletorio del plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto en lo que a la legitimación de obras en la zona portuaria se refiere.

Mientras no entre en vigor el correspondiente plan especial del puerto se aplicarán con carácter transitorio las siguientes disposiciones:

- 1º.- Gestión y tutela de la zona de servicio del puerto: En la zona de servicio del puerto serán de aplicación las disposiciones contenidas en el artículo 56 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Cualquier actuación en el suelo urbano portuario deberá contar con la previa concesión o autorización, según sea el caso, de los Organismos Portuarios competentes.
- 2º.- Usos permitidos y prohibidos: Los indicados en la legislación vigente en materia de puertos.
- 3º.- Altura: La máxima altura de coronación de las edificaciones será de 12 metros, exceptuándose de esta limitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como depósitos, silos, torres de alumbrado y balizamiento, etc.
- 4º.- Normas estéticas: Las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno por diseño, color, remates, etc.

A Coruña, abril de 2016

Por el ente público Portos de Galicia:

Jefe del Departamento
de Planificación Portuaria



D. Andrés Cervantes Refojos
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Jefa de Área de Explotación y
Planificación Portuaria



Dña. Ana Isabel Calzadilla Bouzón
Ingeniera de Caminos, C. y P.