

ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA.....	3
1.1.	ANTECEDENTES.....	3
1.2.	METODOLOGÍA.....	5
2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO.....	7
2.1.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES.....	7
2.1.1.	Puerto de Santo Tomé.....	7
2.1.2.	Puerto de Tragove.....	9
2.2.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	10
2.2.1.	Actividad pesquera.....	10
2.2.2.	Actividad náutico-deportiva.....	15
2.2.3.	Actividades complementarias.....	15
2.3.	SERVICIOS AL USUARIO.....	15
2.4.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES.....	16
3.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....	17
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.....	17
3.1.1.	Actividad pesquera.....	17
3.1.2.	Actividad deportiva.....	17
3.1.3.	Actividades complementarias.....	17
3.2.	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES.....	17
3.3.	CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS.....	18
3.3.1.	Uso pesquero.....	18
3.3.2.	Uso náutico-deportivo.....	18
3.3.3.	Uso mixto pesquero-náutico-deportivo.....	19
3.3.4.	Uso comercial.....	19
3.3.5.	Uso complementario.....	19
3.3.6.	Uso de infraestructura básica.....	19
4.	DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.....	20
4.1.	ÁREA PESQUERA.....	20
4.1.1.	Extensión del área.....	20
4.1.2.	Justificación de su uso.....	20
4.2.	ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA.....	20
4.2.1.	Extensión del área.....	20
4.2.2.	Justificación de su uso.....	20
4.3.	ÁREA MIXTO PESQUERO-DEPORTIVA.....	21
4.3.1.	Extensión del área.....	21
4.3.2.	Justificación de su uso.....	21
4.4.	ÁREA COMERCIAL.....	21
4.4.1.	Extensión del área.....	21
4.4.2.	Justificación de su uso.....	21
4.5.	ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS.....	22
4.5.1.	Extensión del área.....	22
4.5.2.	Justificación de su uso.....	22
4.6.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	22
4.6.1.	Extensión del área.....	22
4.6.2.	Justificación de su uso.....	23
5.	DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN.....	24
5.1.	RED NATURA 2000.....	24
5.1.1.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA).....	25
5.1.2.	LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC).....	26
5.2.	ZONAS RAMSAR.....	26
5.3.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES.....	28

5.4.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO.....	28
5.5.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL	28
5.6.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL.....	28
5.7.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	29
6.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	30
6.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	30
6.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO.....	30
7.	EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES	32
7.1.	ALCANCE Y EFECTOS.....	32
7.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES.....	33

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

El presente Documento de Delimitación de espacios y usos portuarios en el puerto de Santo Tomé-Tragove (Cambados) se redacta por encargo directo de Portos de Galicia para establecer un texto que permita dar cumplimiento a las modificaciones 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. 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 Santo Tomé-Tragove (Cambados), en la Provincia de Pontevedra, 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 Cambados se encuentra en la provincia de Pontevedra, dentro de la comarca del Salnés - formada por los municipios de Sanxenxo, O Grove, Meaño, Meis, Cambados, Ribadumia, Vilanova de Arousa, Illa de Arousa y Vilagarcía de Arousa-. Esta comarca ocupa una extensión de unos 266 km² en las Rías Baixas, y comprende una población total de unos 110.000 habitantes.

Cambados se sitúa en el margen izquierdo de la ría de Arousa, entre los municipios de Vilanova y O Grove. Tiene una extensión de 23,3 km², y se compone de cinco parroquias que completan una población aproximada de 13.946 habitantes (fuente Instituto Nacional de Estadística INE, 2011), lo que se corresponde con un 13% del total de la comarca del Salnés, de los cuales en torno al 45 % se concentra

en la capital, Cambados, que está formado por la fusión de tres núcleos originarios: el señorial Fefiñáns; Cambados, administrativo y comercial; y el barrio mariner de Santo Tomé.

Su posición central dentro del ámbito geográfico de la ría de Arousa, el carácter monumental de su núcleo histórico, su tradición gastronómica y las buenas comunicaciones con las que cuenta, lo convierten en un foco de atracción para el turismo, que unido a la agricultura y la pesca, conforma las principales actividades económicas del municipio.

El frente litoral de Santo Tomé discurre entre el final de los jardines de la Calzada y el dique oeste a lo largo de 1,5 km., de forma irregular, con un ancho medio variable entre 100 y 10 m, ocupando un área de unos 75.000 m² dentro de la zona portuaria.

La estructura parcelaria de la antigua villa se conserva en gran parte, si bien el traslado de la mayor parte de la actividad pesquera al puerto de Tragove ha deteriorado su imagen urbana en el frente litoral, encontrándose numerosas edificaciones en desuso y espacios públicos degradados.

Los accesos principales al núcleo se realizan por la rúa Narciso Pérez y por la rúa del Hospital que enlaza con la rúa Alameda y se prolonga por la rúa do Muelle. Con la ejecución de sucesivos rellenos se crean nuevos accesos a través de la rúa Borrón y más recientemente a través del actual paseo marítimo. En 1965 se ejecutaron las escalinatas de comunicación entre la rúa Narciso Pérez y la rúa do Muelle. Bajo estas escalinatas se ubican las dependencias del puerto ocupadas por un club de piragüismo.

El paseo marítimo, inaugurado en 1995, se extiende desde el Instituto Social de la Marina hasta las escalinatas de acceso al pazo de Montesacro.

El actual paseo marítimo arranca desde el final de los jardines de la Calzada, situados frente al ayuntamiento, y se extiende hasta las inmediaciones de la escalinata de acceso al asilo.

Todos los condicionantes citados plantean la necesidad de analizar y planificar la evolución y utilización de la zona de servicio del puerto, en la búsqueda de la funcionalidad óptima como respuesta a todas las actividades que tienen lugar en su ámbito, además de favorecer la cohesión del tejido urbano.

Como resultado de la tramitación del documento redactado en el año 2011, 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:

- Actualización de datos de capturas al año 2013

- Inclusión de datos de volúmenes de descargas procedentes del sector acuícola.
- Aclaración de la posibilidad de compatibilizar el atraque de flotas mixtas en las instalaciones de atraque flotantes, aunque se indique un uso preferente en el documento.
- Reducción de la zona de servicio propuesta, como consecuencia de un incremento menor de la adscripción prevista en el DEUP tramitado, por indicación de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar en su informe.
- Actualización cartográfica a abril 2014, e inclusión de leyendas aclaratorias relativas a las superficies destinadas a cada uso
- Inclusión en la memoria de resumen aclaratorio de superficies ocupadas por cada uso.

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 documento 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 Santo Tomé-Tragove (Cambados)”.

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El puerto de Cambados se encuentra en las coordenadas geográficas; latitud 42° 31,181' y longitud 8° 49,533', con una zona de servicios que se divide en dos áreas portuarias diferenciadas; Santo Tomé y Tragove. Las instalaciones abarcan desde Punta Torre de San Sadurniño, punto más al sur del ámbito portuario, hasta Punta Bico do Cabo, punto situado más al norte.

De acuerdo con las indicaciones fijadas como entrada marítima para el área portuaria hemos de aproximarnos a la isla Rúa, tendremos la entrada franca al S de la Illa de Arousa, siguiendo la alineación entre las boyas Pragueiro de Fóra y Lobeira de Cambados al 110°. La boya de A Loba, al SW del islote Corbeiro se habrá dejado por babor a unos 300 metros, llegando así hasta las inmediaciones de la Lobeira de Cambados, pasando unos 100 metros al N de Pragueiro de Fóra y tratando de dejar otros 100 metros por el S de Lobeira, entre este lugar y Golfeira. Desde este punto, y enfilando al 078° hacia la boya del bajo Orido, tendremos franca la entrada en Cambados.

Para la caracterización de los vientos se utilizan los datos facilitados por la estación de Vilagarcía (4260), de la red de Meteorología Portuaria (REMPOR), resultando vientos provenientes, básicamente, de las direcciones nordeste y suroeste. Los vientos del norte tienen intensidades generalmente inferiores a los del viento del sur.

Las áreas portuarias de análisis son de titularidad de Portos de Galicia, se localizan en el distrito marítimo de Cambados, que a su vez pertenecen a la Capitanía de Vilagarcía de Arousa.

2.1. **INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES**

2.1.1. **Puerto de Santo Tomé**

El puerto de Santo Tomé se sitúa al sur del área portuaria de Cambados, adosado al antiguo núcleo pesquero del mismo nombre, habilitado hoy en día para embarcaciones deportivas.

La dársena tiene una longitud de unos 450 m con un ancho medio de unos 220 m, con un espejo de agua cercano a los 100.000 m², de los cuales gran parte se encuentran aterrados, con cotas del fondo por encima de la BMVE, salvo en las zonas de atraque de embarcaciones pesqueras y náutico-deportivas, donde mediante un dragado relativamente reciente, se alcanzan calados entre 1 y 1,5 m, en un 20% del total de la dársena. Las condiciones de abrigo son excelentes, por su situación al fondo de la ría de Arousa, viéndose afectada únicamente por oleaje de viento, del que se encuentra resguardada por los diques norte y oeste.

El canal de entrada discurre con alineación 100°, unos 150 m al sur de la bocana de Tragove, con calados entre 3 m en este punto y 0,5 m en la bocana de entrada a Santo Tomé, de 125 m de ancho.

La dársena se conforma del siguiente modo:

- Por el norte, se encuentra limitada por un dique de abrigo con forma de “T” de unos 210 m de longitud, que dispone en el morro norte de una rampa y una escalera, y en el morro sur de dos rampas y dos escaleras.
- Por el este, por el paseo marítimo, a lo largo del que discurre un vial de dos carriles desde el arranque del dique anterior hasta el núcleo de Santo Tomé. Adosadas a este paseo se encuentran varias zonas de aparcamiento y las edificaciones recogidas en la siguiente tabla:

USO DE LA EDIFICACIÓN	SUPERFICIE (m²)
Local hostelería	251,85
Local comercial	155,45
Centro de salud	494,65
Instituto Social de la Marina	608,22
Plaza de abastos	778,66
Protección Civil	368,86
Asociación	369,44
Antiguas instalaciones Conservas Peña (centro museístico)	962,79
Club de piragüismo	407,34

- Por el sur, por la playa de Santo Tomé, limitada por un pequeño dique de unos 30 m de longitud por el este y por el dique de abrigo oeste. Actualmente sirve como zona de varada de embarcaciones menores. dispone de una rampa de varada de unos 40m de ancho.
- Por el oeste, por un dique de abrigo de unos 430 m, al que se adosa un muelle por el lado interior, actualmente dedicado a infraestructuras básicas del puerto y usos pesqueros vinculados, en general, al barrio de Santo Tomé, que dispone de tres rampas. En el morro del dique se encuentra una gasolinera y una zona de recogida selectiva de residuos.

Dentro de la dársena se encuentra la isla artificial construida para dar acceso a los pantalanes de embarcaciones menores y deportivas. Esta isla artificial se sitúa sobre los bajos denominados “o Con das Joritas” y actualmente su uso predominante es el de aparcamiento. Se accede a ella a través del puente que parte del paseo marítimo.

Un pantalán de reparto de unos 70 m de longitud da acceso a los pantalanes de atraque, que forman dos líneas paralelas de unos 100 m de longitud con orientación este-oeste en las que se disponen 80 atraques para embarcaciones de 8 m de eslora máxima. Están formados por módulos flotantes pilotados, y disponen de tomas de corriente.

Además de las instalaciones náutico-deportivas, como se ha comentado anteriormente, el dique oeste está dedicado a usos pesqueros, sirviendo como atraque a unas 40 embarcaciones, complementado con la playa de Santo Tomé, que sirve como zona de varada a unas 50 embarcaciones menores.

En cuanto a los viales del entorno, la Avenida de Galicia y Rúa da Ribeira de Fefiñáns son utilizados como paseo urbano y como acceso a la zona portuaria, encontrándose el frente urbano bastante consolidado en esta zona.

2.1.2. Puerto de Tragove

La dársena de Tragove se dispone al abrigo de un dique de 415 m de longitud y un contradique de 820 m de longitud. Se dispone a continuación de la glorieta de entronque de la Rúa da Ribeira de Fefiñáns y de la Avda do Pombal, que conecta con el área portuaria de Santo Tomé.

Anexa a la primera alineación del dique se encuentra una explanada de unos 65.000 m² sobre la cual se ubican las siguientes edificaciones de servicio a la actividad pesquero-mejillonera del puerto:

USO DE LA EDIFICACIÓN	SUPERFICIE (M ²)
Estación depuradora de moluscos (La Sirena, s.l.)	3.565,44
Centro de procesado de vieiras, estación depuradora y centro de expedición de moluscos (Mariscos Veiro, s.l.)	2.645,37
Estación depuradora y centro de expedición de moluscos (Mariscos Daporta)	5.362,10
Nave de redes	384,51
Fábrica de hielo	175,60
Edificio de departamentos nº 1	1.352,09
Edificio de departamentos nº 2	1.355,13
Lonja	1.886,90
Nave Portos de Galicia	875,00

El frente de la explanada se corresponde con un muelle de unos 520 m de longitud y calado variable entre 2 m y 2,50 m. Desde el muelle, junto al dique, se accede a un pantalán con 50 plazas de atraque

destinadas a embarcaciones pesqueras. En el extremo opuesto, en las inmediaciones de la lonja, se encuentra una rampa de descarga de 50 m de longitud y 8m de ancho.

La línea de atraque descrita ha sido objeto de ampliación en el pasado de lo que resulta un nuevo muelle de 100 m de longitud y 20 m de ancho, con un calado de unos 2,50 m.

En el sector este de la dársena se encuentra una amplia explanada de unos 46.200 m² en cuyo frente se sitúan dos rampas de descarga de 9,80 m de ancho y una rampa de varada de 60 m de longitud y 50 m de ancho al servicio de las instalaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones.

Desde el contradique se accede a un pantalán de reparto que da acceso a dos pantalanes de 116 plazas de atraque destinadas a embarcaciones pesqueras.

2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera del área de Cambados consta de 285 embarcaciones según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desglosan en las siguientes actividades:

- 211 embarcaciones dedicadas a artes menores
- 27 embarcaciones de cerco
- 43 buques de acuicultura y actividades auxiliares

La siguiente tabla muestra los principales registros de embarcaciones:

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
CALADERO NACIONAL	ARTES MENORES	211	528,37	481,69	6.246,69	4.594,21
(Cant/Noroeste)	CERCO	23	552,51	796,20	4.061,00	2986,86
Totales		234	1.080,88	1.277,89	10.307,69	8.274,02
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES		51				

Tabla nº 1: Flota pesquera con base en el área portuaria de Cambados
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución de los kilogramos vendidos en la lonja de Cambados y sus importes correspondientes durante los últimos diez años, desde el 2001 al 2013, es estudiada en la siguiente tabla.

Año	Kilos	Importe €	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2001	1541563,2	4928370,1	0,05	36,9	3,2
2002	1303298,5	5259588,2	0,04	38,91	4,04
2003	1087142,1	4928508,6	0,04	57,5	4,53
2004	1397853,8	5789393,3	0,02	114	4,14
2005	1466158	5207513,5	0,01	86,14	3,55
2006	1605178,7	5580026,8	0,02	79,4	3,48
2007	1505728	7389599	0,02	122,77	4,91
2008	1828785	7991894,8	0,01	79,4	4,37
2009	2421774,2	7830467,1	0,02	70	3,23
2010	1817402,2	8110523,3	0,02	80	4,46
2011	1469555,48	7737531,98	0,02	60,00	5,27
2012	1373271,81	5923829,86	0,02	56,10	4,31
2013	1555105,87	5598611,86	0,04	76,40	3,60
TOTAL	15974889,7	82275858,4			

Tabla nº 2: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja e importes de los mismos desde 2001 a 2013.

Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El siguiente gráfico muestra el volumen de descargas de la lonja de Cambados durante los últimos años. La evolución de kilogramos vendidos es bastante constante. Cabe destacar una ligera tendencia al aumento en los últimos años, alcanzando su máximo en el 2009.

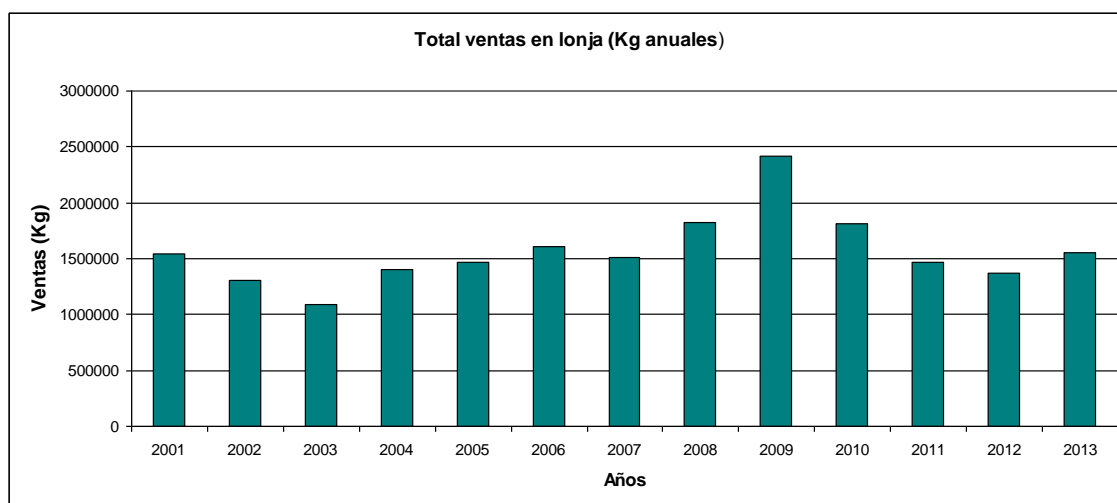


Gráfico nº 1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 al 2013.

Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

A continuación se muestra la evolución del valor unitario medio. El gráfico del valor medio muestra una tendencia inversamente proporcional al volumen de descargas. Por ello en aquellos años en los que las ventas son menores, el precio medio por kilogramo es mayor.

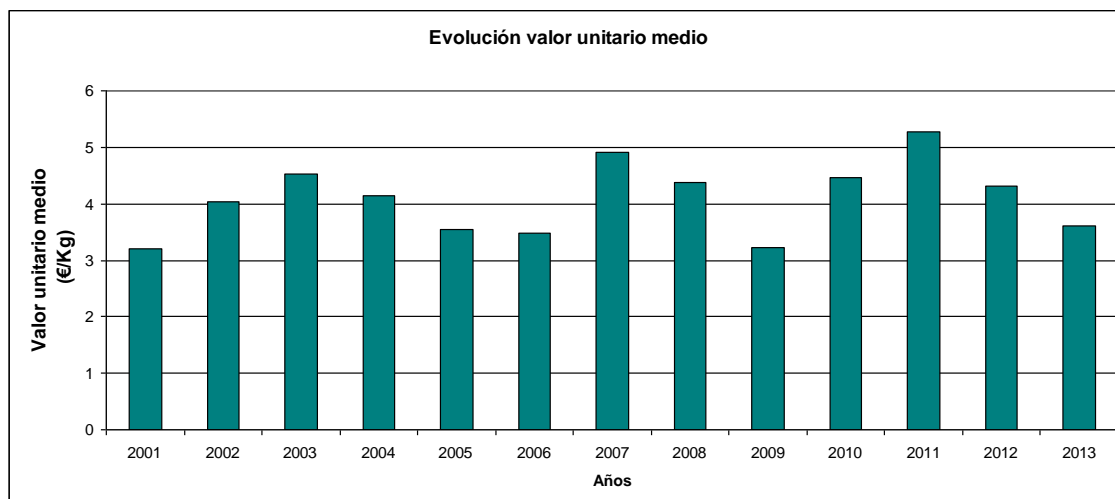


Gráfico nº 2: Evolución histórica del valor unitario medio (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución entre los dos gráficos anteriores se muestra en el siguiente: Evolución del importe total anual en ventas, que representa una tendencia en descenso en los últimos tres años.

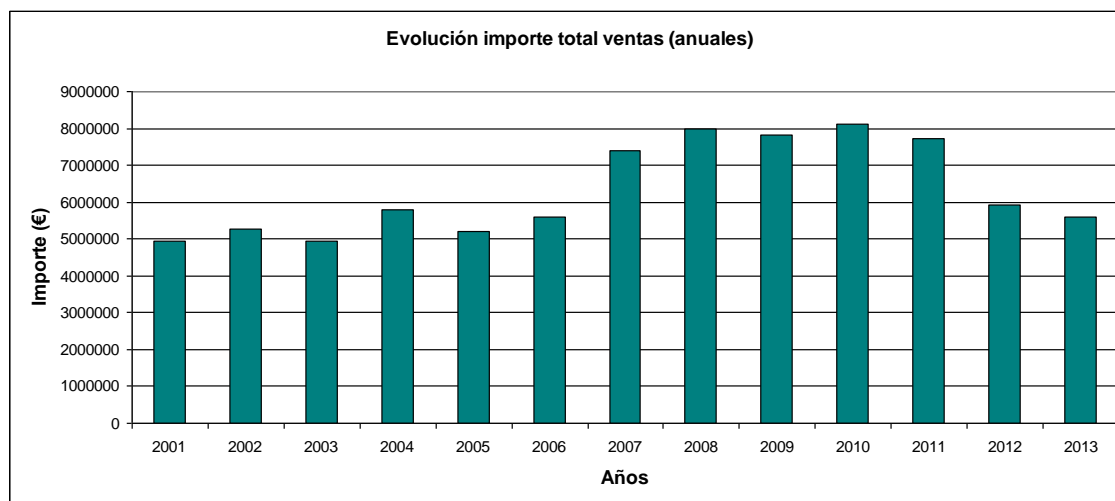


Gráfico nº 3: Evolución histórica del importe total de los Kg vendidos anualmente.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do medio Rural e do Mar)

Las variaciones históricas de los precios unitarios mínimos y máximos vienen recogidas en los siguientes gráficos. Sus comportamientos no siguen trayectorias claras, debido a que estos valores dependen de

muchos factores y por tanto pueden sufrir amplias variaciones. No ocurre lo mismo con los valores medios recogidos en el gráfico 2 al ser una media de lo sucedido a lo largo del año.

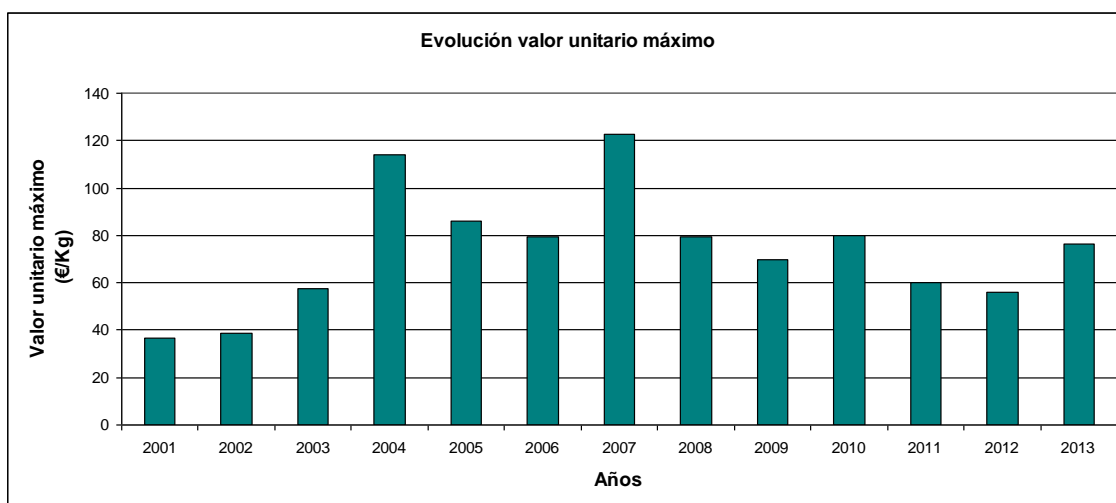


Gráfico nº 4: Evolución histórica del valor unitario máximo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

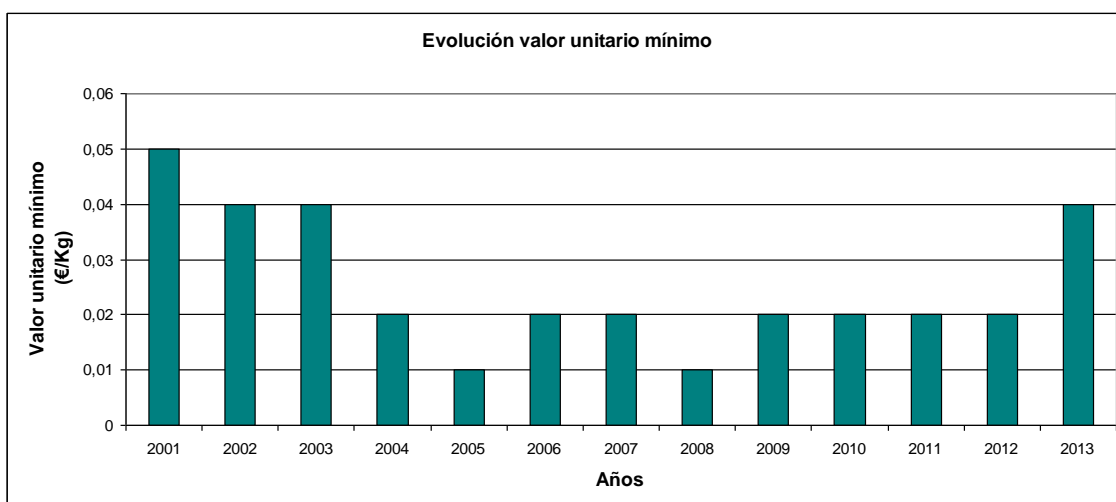


Gráfico nº 5: Evolución histórica del valor unitario mínimo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

A continuación podemos ver las principales especies vendidas en la lonja de Cambados durante los cinco últimos años, observando así la evolución sufrida por las distintas especies. Las variedades empleadas en el análisis de evolución son la xarda pintada, la volandeira, el xurelo y la sardina.

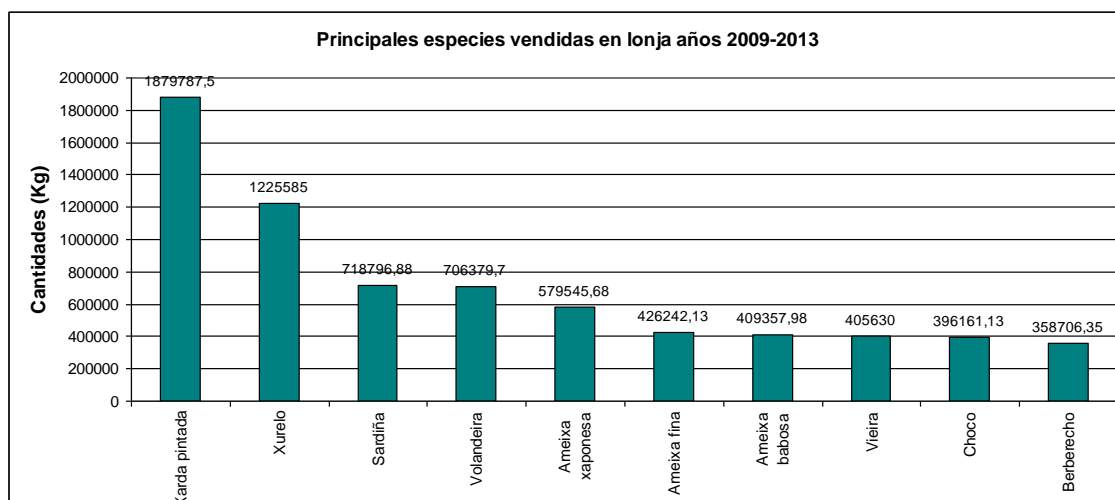


Gráfico nº 6: Principales especies vendidas en la lonja de Cambados del 2006 al 2013.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

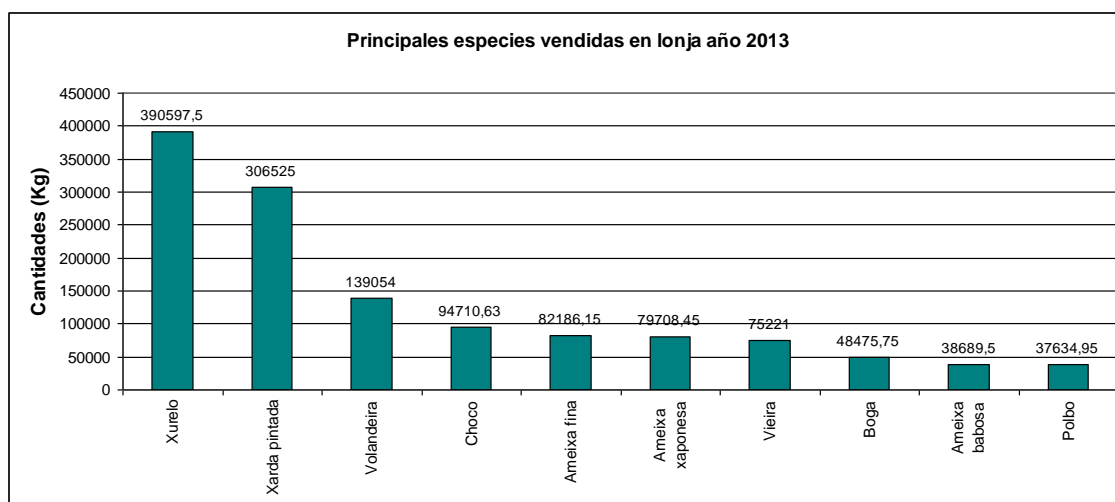


Gráfico nº 7: Principales especies vendidas en la lonja de Cambados en el año 2013.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

En cuanto al sector de acuicultura, la descarga de productos procedentes de bateas es el siguiente, en los últimos tres años:

Especie (kg)	2010	2011	2012
Mejillón	6.256.581	6.052.427	6.320.356
Ostra plana	708.613	669.334	612.672
Ostra rizada	53.339	130.980	168.616
Volandeira	1.550	1.783	1.840
Zamburiña	0	0	0
TOTAL	7.020.083	6.854.524	7.103.584

Gráfico nº 8: Descarga de especies procedentes de bateas.
Fuente: información facilitada por la Consellería do Medio Rural e do Mar

No obstante debe tenerse en cuenta que no todas las asociaciones registran sus descargas por el sistema automatizado, por lo que estos datos deben de considerarse orientativos y no absolutos.

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.

Las instalaciones deportivas del puerto disponen de 80 plazas distribuidas en dos pantalanes de atraque, a las que se accede desde el pantalán de reparto que parte de la isla artificial, en el área portuaria de Santo Tomé. Estas plazas se comparten con embarcaciones menores profesionales, por lo que este número de atraques en realidad se ve reducido.

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, astilleros, etc., y, lo que es más importante, para la preparación, venta, difusión y distribución de la pesca, generando en conjunto un valor añadido que supera al valor de la pesca desembarcada. Éstas se concentran fundamentalmente en el área portuaria de Tragove.

2.3. SERVICIOS AL USUARIO

La actividad portuaria requiere una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres, efectos navales e instalaciones adecuadas para la comercialización de las descargas de los barcos.

El puerto de Tragove dispone de una instalación de suministro de combustible, situada en el extremo norte del muelle pesquero, junto al dique de abrigo. Dispone además de tomas de agua y energía, así como una grúa, rampa de varada y rampas de descarga.

Asimismo, el puerto de Santo Tomé posee también una instalación de suministro de combustible en la cabeza del dique de abrigo. En esta zona existen también tomas de agua y energía, y rampas de varada y descarga.

Tal y como se describe en puntos anteriores, la dársena de Tragove dispone de lonja y edificios de departamentos para usuarios, además de instalaciones auxiliares para reparación de embarcaciones, nave de redes y fábrica de hielo.

2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Cambados se conecta con la autopista AP-9, que cruza Galicia de norte a sur, mediante la autovía de O Salnés, AG-41. La conexión con el resto de municipios de la comarca del Salnés se realiza a través de la autovía AG-41 (con Sanxenxo y O Grove), de la vía rápida VG-4.2 (con Villanova y Vilagarcía) y de las carreteras PO-549 y PO-550. Se encuentra a 56 Km. de Compostela y a 26 Km. de la capital de provincia, Pontevedra.



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

Del análisis de los datos detallados en el punto 2.2 resulta una ligera tendencia alcista en el volumen de capturas y en el importe total de ventas de descargas en los últimos años.

Dado que la actividad pesquera se mantiene -la tendencia alcista es mínima- se considera que no es preciso realizar una modificación de las superficies destinadas a este uso.

3.1.2. Actividad deportiva

Actualmente, las instalaciones náutico-deportivas del puerto se reducen a los pantalanes de atraque a los que se accede desde la isla artificial. Si bien la zona central de la dársena está dedicada a usos náutico-deportivos, el dique oeste se destina a usos pesqueros, lo cual supone la infrautilización de la capacidad de la dársena para atraques y la problemática derivada de la interferencia de usos pesquero y deportivo.

Dado el auge del sector y la demanda que genera, es necesario potenciar el desarrollo de un puerto deportivo en Cambados a través de la asignación de un área adecuada que favorezca una distribución funcional y eficaz respecto al resto de actividades portuarias.

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 desarrollarse 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.), por ello es preciso delimitar áreas adecuadas destinadas a albergar estos servicios de apoyo para suministro, mantenimiento y reparación de embarcaciones.

3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

Para potenciar el desarrollo del sector náutico-deportivo en el puerto es necesario definir una superficie susceptible de acoger las instalaciones auxiliares que precisa la actividad, ubicada dentro de la zona de servicio de modo que no se produzcan interferencias con el desarrollo de otras actividades.

Por ello es necesario reordenar las flotas náutica y pesquera, asignando una zona diferenciada a cada una de ellas. De este modo, la dársena de Tragove se destina a usos predominantemente pesqueros (aunque con zonas determinadas de usos mixtos pesquero-náutico-deportivos) y el puerto de Santo Tomé se destina prioritariamente a los usos náutico-deportivos

Por otro lado, es preciso promover la cohesión del tejido urbano en la zona de contacto entre el área portuaria y el núcleo de Cambados, actualmente bastante degradada.

3.3. CLASIFICACIÓN DE USOS PREVISTOS

Para proceder a la asignación de usos a cada área concreta, se elabora una lista de los usos básicos:

- Uso pesquero.
- Uso náutico-deportivo.
- Uso mixto pesquero-deportivo.
- Uso comercial, que engloba las actividades de carga y descarga, movimiento de pasajeros y avituallamiento.
- 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 básicas, necesario para recoger los elementos puramente estructurales.

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

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 y marisco desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, 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 los servicios de mantenimiento y reparaciones periódicas.

3.3.4. Uso comercial

De acuerdo con el artículo 72 del TRLPEMM, el uso comercial es el que se asigna al espacio utilizado para usos relacionados con el intercambio entre modos de transporte, así como los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

3.3.5. Uso complementario

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, depuración de moluscos, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

3.3.6. Uso de infraestructura básica

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental la defensa de las instalaciones portuarias. También incluye las áreas destinadas al 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

Se asigna este uso, en Tragove, a la zona de la explanada abrigada por el dique en la que se encuentran la lonja y los edificios de departamentos y los muelles y rampas que se extienden desde el mismo hasta la rampa de varada.

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.

La ubicación del área pesquera en esta zona favorece el desarrollo funcional de la actividad, alejada del tránsito de peatones y vehículos que tiene lugar en las proximidades del núcleo de Santo Tomé y centralizando las instalaciones necesarias para su correcto desarrollo.

4.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA

4.2.1. Extensión del área

Se asigna dicho uso, en Santo Tomé, a las instalaciones náutico-recreativas asociadas a la isla artificial localizada dentro de la dársena. Así, comprende los pantalanos dispuestos en la citada isla artificial a la que se accede a través del puente que parte del paseo marítimo, si bien se permitirá el atraque de embarcaciones pesqueras menores en los pantalanos de Santo Tomé que por operativa portuaria se considere oportuno.

En este punto cabe destacar que la disposición de los pantalanos mostrada en los planos, así como su distribución por flotas, podrá variar en función de la demanda y de las nuevas necesidades que surjan así como de los requerimientos funcionales que se produzcan.

4.2.2. Justificación de su uso

Se asignan al uso náutico–deportivo las zonas descritas con anterioridad a efectos de evitar interferencias con el resto de las actividades portuarias que se desarrollan en Tragove, fundamentalmente con la actividad pesquera-mejillonera.

La ubicación del área náutico-recreativa en esta zona favorece el desarrollo funcional de la actividad, próxima al acceso de usuarios y vehículos que tiene lugar en las proximidades del núcleo de Santo Tomé y centralizando las instalaciones necesarias para su correcto desarrollo.

Por otra parte, la creciente demanda de plazas de amarre para embarcaciones de este tipo de actividades hace que sea preciso dotar al puerto de Cambados de las instalaciones náutico–deportivas adecuadas, con las limitaciones indicadas en el punto 4.2.1.

4.3. ÁREA MIXTO PESQUERO-DEPORTIVA

4.3.1. Extensión del área

Comprende únicamente los pantalanes para el amarre de embarcaciones pesqueras y deportivas adosados al dique sur de la dársena de Tragove.

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 o acuicultura y la actividad náutico-recreativa, por lo que en lo sucesivo se seguirá manteniendo su uso.

4.4. ÁREA COMERCIAL

4.4.1. Extensión del área

El uso comercial en el puerto de Cambados se circunscribe a las pasarelas y escaleras que las empresas de transporte de pasajeros poseen en el muelle de Tragove.

Sin embargo, teniendo en cuenta que esta zona se limita a instalaciones de atraque flotantes (pantalán y pasarela de acceso), y teniendo en cuenta el carácter puntual de temporada de este tráfico, se permitirá en este pantalán el atraque de otras flotas autorizadas por Portos de Galicia. Por lo tanto, el uso comercial es meramente indicativo y no limitativo.

4.4.2. Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente al uso comercial dentro del muelle de Tragove, puesto que la actividad comercial de transporte de pasajeros no presenta en el puerto de Cambados entidad suficiente para definir un área específica para dicho uso.

4.5. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS

4.5.1. Extensión del área

Se asigna este uso al área que bordea la zona pesquera en la zona portuaria de Tragove, en la que se localizan las estaciones de procesado y depuración de marisco y la nave de Portos de Galicia, así como los edificios de departamentos (excluyendo los situados en la edificación de la lonja). Incluye la rampa de varada y la explanada anexa al mismo, donde se ubican las instalaciones auxiliares para mantenimiento de embarcaciones.

En el puerto de Santo Tomé, se destinan a usos complementarios todas las zonas no destinadas a usos náutico-deportivos o infraestructuras básicas, entre las que se sitúan las superficies destinadas a instalaciones de hostelería, centro de salud, estación de autobuses, Instituto Social de la Marina y el Centro Museístico y Pabellón de Exposiciones, así como la franja de paseo marítimo situada entre Fefiñáns y el muelle en T y entre el Centro Museístico y la playa de Santo Tomé. Además, se incluye en el área la zona comprendida entre el paseo marítimo y la Avenida de Galicia (PO-550), en la que se ubican diversos edificios (plaza de abastos, protección civil, etc.).

4.5.2. 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 es colindante con los viales de acceso al puerto, por lo 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. De esta manera su ubicación se considera ideal para el establecimiento de industrias o actividades que complementen los servicios que se prestan a los usuarios del puerto.

4.6. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

4.6.1. Extensión del área

En la dársena de Tragove la superficie delimitada engloba el dique, el contradique y los viales de comunicación principales, así como el vial de conexión con la carretera PO-550 (Avenida de Galicia), que constituye un vial de infraestructura básica hasta el acceso al Centro Museístico, ya en el puerto de Santo Tomé.

En este puerto el área de infraestructura básica abarca el dique de abrigo, el muelle en T y el vial de acceso a la playa de Santo Tomé y al dique de abrigo, así como la zona de estacionamiento situada junto a dicho vial.

4.6.2. Justificación de su uso

Los diques que conforman las infraestructuras de abrigo y protección del puerto constituyen elementos imprescindibles para el correcto desarrollo de las actividades portuarias en los diferentes muelles y pantalanos sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes.

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

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.

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES:

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES			
USOS DEUP CAMBADOS		ZONA TERRESTRE	OCUPACION PANTALANES
USO PESQUERO		30.332,63 m ²	908,21 m ²
USO MIXTO PESQUERO-DEPORTIVO			1.560,24 m ²
USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS		130.221,54 m ²	
USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS		58.996,28 m ²	
USO DEPORTIVO		9.559,63 m ²	554,24 m ²
TOTAL ZONA TIERRA		229.110,08 m²	
TOTAL LAMINA DE AGUA		569.372,44 m²	3.022,69 m ²
SUPERFICIE ZONA SERVICIO DEL PUERTO		798.482,52 m²	

(*) La superficie de pantalanos se indica a título informativo, no computando esta a los efectos del plan por tratarse de instalaciones flotantes para atraque, no consolidadas como superficies terrestres.

5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

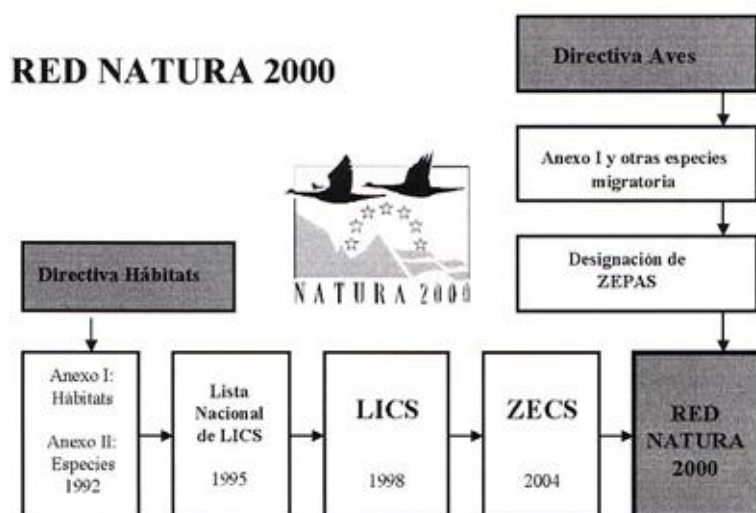
En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, comprobando que el área portuaria de Cambados no se encuentra incluida en ninguna de ellas.

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 área portuaria de Cambados no se encuentra dentro de ninguna zona ZEPA, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA.

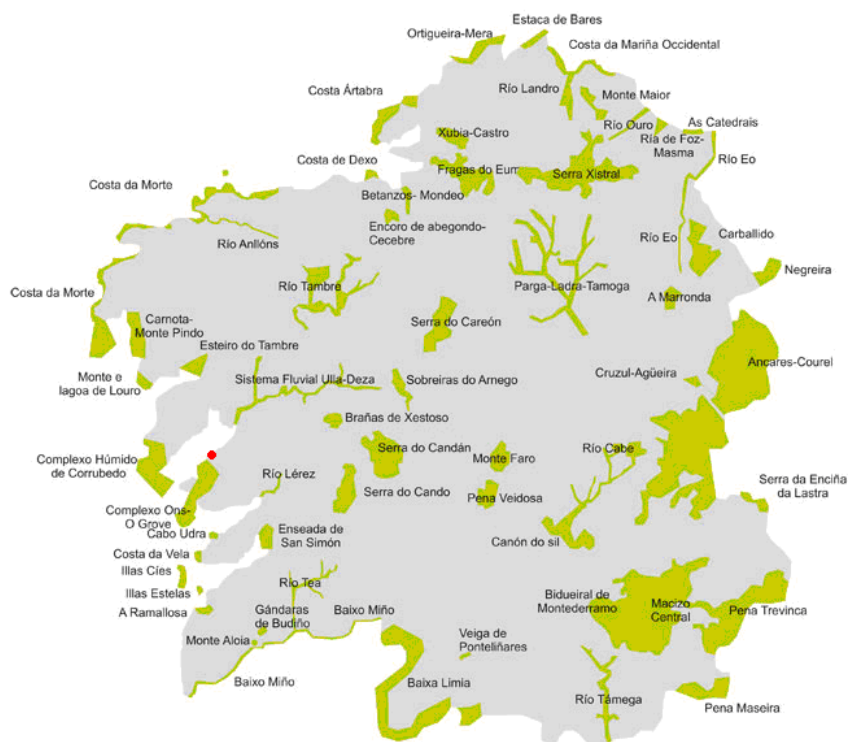


La lista atlántica de Lugares de Importancia Comunitaria fue aprobada oficialmente por Decisión de la Comisión Europea con fecha de 7 de Diciembre de 2004.

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 área portuaria de Cambados, 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.



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

Naturlareza, 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 Valdoviño
- Ría de Ribadeo.

Ninguno de estos se encuentra dentro del área portuaria de Cambados.



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 Santo Tomé-Tragove (Cambados) no se encuentra incluido en ninguna Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

El núcleo de Cambados fue declarado Conjunto Histórico Artístico en 2.001.

El planeamiento urbanístico general (NSMP 20/07/1994) y el PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN E ORDENAMENTO DO CONXUNTO HISTÓRICO DE CAMBADOS (30/12/1.999) delimitan un ámbito de influencia que incluye parte de la zona de servicio del puerto. En concreto, se trata del área terrestre comprendida desde el límite de la zona de servicio en contacto con el dique de abrigo hasta el Centro Museístico y Pabellón de Exposiciones (antiguamente conservas Peña).

En este sentido cabe citar que a la zona descrita se le asigna un uso complementario, con objeto de potenciar la cohesión del tejido urbano en el ámbito de encuentro del núcleo y el área portuaria, lo que favorece la coordinación de las actuaciones derivadas de las figuras de planeamiento de influencia sobre el entorno.

5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el Concello de Cambados la figura de planeamiento vigente son las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal (NSMP) aprobadas el 20 de julio de 1994, puesto que el Plan Xeral de Ordenación Municipal se encuentra actualmente en redacción.

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 Cambados se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Cambados'. 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 Cambados 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 se incluyen tres elementos situados en el entorno de la zona de servicio del área portuaria de Cambados, el conjunto histórico de la Villa de Cambados, y dos monumentos –las ruinas de la iglesia ojival de Santa Mariña Dozo y la Torre de San Sadurniño-, que se recogen como ámbitos de interés del patrimonio cultural.

6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La zona de servicio actual es la transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982. En la actualidad se está siguiendo entre Portos de Galicia y la Demarcación de Costas del Estado en Galicia un trámite de Regularización de los bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre ocupados por los puertos de Santo Tomé-Tragove (Cambados).

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. 11/12/2008, en el caso de la dársena de Tragove, y de O.M. 23/4/1987, en el caso de la dársena de Santo Tomé), y de los planos del Acta de Regularización de los bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre ocupados por los puertos de Santo Tomé-Tragove (Cambados), anteriormente mencionada.

En el Anexo nº 3 se adjunta copia del Acta de Transferencia de 1982.

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, manteniendo la delimitación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre adscritos a la comunidad autónoma de Galicia. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos. 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 puerto de Tragove, la zona de servicio presenta un resguardo de 50 metros al oeste del dique sur-norte y de 60 metros al sur del dique este-oeste, así como de 60 metros hacia el interior del estuario de A Seca. En el puerto de Santo Tomé, la zona de servicio presenta un resguardo de 150 metros al norte y 100 metros al oeste de las instalaciones portuarias existentes.

Para la construcción de las nuevas instalaciones previstas no es preciso modificar la zona de servicio en el lado agua, ya que las instalaciones previstas tienen cabida dentro de la superficie de agua adscrita a la Comunidad Autónoma de Galicia del 17 de Julio de 1989.

Sin embargo sí se prevé en el presente documento la modificación de la zona de servicio del puerto para regularizar las obras ya ejecutadas y que en la actualidad se encuentran en trámite de regularización.

Teniendo en cuenta el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, derivado de la tramitación del presente documento, la citada ampliación de la zona de servicio se limita a la inclusión de la superficie ocupada por el extremo final del contradique de Tragove, proyectado en el año 1984.

La zona de servicio del puerto y la ampliación prevista se refleja en el plano número 3.

7. EFFECTOS 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 servicios y la previsión de usos para sus distintas áreas.

La asignación de los usos previstos tiene un carácter puramente instrumental en el documento, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la zona de servicio.

Las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la zona de servicio exigirán necesariamente la redacción de una modificación del documento de DEUP, sean sustanciales o no sustanciales.

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, salvo la que afecte a los usos no portuarios. Éstas en todo caso tendrán el carácter de alteraciones significativas.
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 pantales 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.

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, abril 2014

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Autor del Documento

Fdo. Iñaki Cubillo Bueno

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director del Documento

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jefe de Área de Explotación y Planificación

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón