



XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DO MEDIO RURAL
E DO MAR

Portos
de Galicia



**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y
USOS PORTUARIOS EN EL
PUERTO DE PORTO DO SON**

MAYO 2015

INDICE GENERAL

MEMORIA

1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
3. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
4. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN
5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN
6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
7. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

ANEXOS

ANEXO Nº 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEXO Nº 2: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

ANEXO Nº 3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCIÓN

ANEXO Nº4: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

ANEXO Nº5: FLOTA DEL PUERTO

PLANOS

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

MEMORIA



ÍNDICE

1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA.....	3
1.1.	ANTECEDENTES.....	3
1.2.	METODOLOGÍA.....	4
2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO.....	6
2.1.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES.....	6
2.2.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	7
2.3.	SERVICIOS PORTUARIOS.....	13
2.4.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES.....	13
3.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS.....	15
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES.....	15
3.1.1.	Actividad pesquera.....	15
3.1.2.	Actividad náutico-deportiva.....	15
3.1.3.	Actividades complementarias.....	15
3.2.	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES.....	15
3.3.	CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS.....	16
3.3.1.	Uso pesquero.....	17
3.3.2.	Uso mixto pesquero-náutico-deportivo.....	17
3.3.3.	Uso complementario.....	17
3.3.4.	Uso de infraestructura básica.....	18
3.3.5.	Uso de interacción puerto-villa.....	18
4.	DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.....	19
4.1.	ÁREA PESQUERA.....	19
4.1.1.	Extensión del área.....	19
4.1.2.	Justificación de su uso.....	19
4.2.	ÁREA MIXTA PESQUERO-NÁUTICO-DEPORTIVA.....	19
4.2.1.	Extensión del área.....	19
4.2.2.	Justificación de su uso.....	19
4.3.	ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS.....	19
4.3.1.	Extensión del área.....	20
4.3.2.	Justificación de su uso.....	20
4.4.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.....	20
4.4.1.	Extensión del área.....	20
4.4.2.	Justificación de su uso.....	20
4.5.	ÁREA DE INTERACCIÓN PUERTO-VILLA.....	21
4.5.1.	Extensión del área.....	21
4.5.2.	Justificación de su uso.....	21
4.6.	TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS.....	21
5.	DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN.....	22
5.1.	RED NATURA 2000.....	22
5.1.1.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA).....	23
5.1.2.	LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC).....	24
5.1.3.	ZONAS RAMSAR.....	25
5.2.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES.....	26
5.3.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO.....	26
5.4.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL.....	27
5.5.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL.....	27
5.6.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	27
6.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.....	28

6.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	28
6.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO	28
7.	EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES	30
7.1.	ALCANCE Y EFECTOS	30
7.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES	31
7.3.	DISPOSICIÓN TRANSITORIA	32



1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

1.1. ANTECEDENTES

El presente documento se redacta por Portos de Galicia para dar cumplimiento a la obligación legal establecida en el artículo 69 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre), por el que la zona de servicio de los puertos se determinará mediante el documento de “Delimitación de espacios y usos portuarios”.

El documento de Delimitación de espacios y usos portuarios del área portuaria de Porto do Son 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, 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 son de acantilados, 300 km son de playas y 122 km son 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 Porto do Son está ubicado al sur de la provincia de A Coruña, en el lado noroeste de la península del Barbanza, lindando al sureste con los términos municipales de Boiro, A Pobra do Caramiñal y Ribeira, al noreste con Noia y Lousame y al oeste con el océano Atlántico. Cuenta con una extensión de 94,6 km², lo que lo convierte en el municipio con mayor superficie de la península del Barbanza.

Está conformado por diez parroquias: San Pedro de Baroña, Santa María de Caamaño, San Sadurniño de Goiáns, San Martiño de Miñortos, Santa María de Nebra, San Vicente de Noal, Santo Estevo de Queiruga, San Fins de Ribasieira, San Pedro de Muro y Santa María de Xuño. La parroquia de Noal es en la que se localiza el núcleo y las instalaciones portuarias de Porto do Son. El término municipal cuenta con 9.847 habitantes (datos del Instituto Nacional de Estadística, 2011).

El motor económico de la villa sonense está centrado en dos sectores: el sector servicios y el sector primario. En el sector servicios destaca fundamentalmente el comercio. En el sector primario la actividad económica por excelencia es la actividad pesquera, de la cual viven numerosas familias.

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 sometido a información pública en el año 2013, se redacta la presente versión en la que se han tenido en cuenta diversas alegaciones y observaciones de los informes preceptivos. En síntesis las modificaciones que se han incluido son las siguientes:

- Actualización de los datos de capturas al año 2014.
- Actualización de los datos de concesiones y autorizaciones a la fecha actual.
- Actualización de los registros de la flota a la fecha actual.
- Aclaración de la posibilidad de compatibilizar la utilización de la rampa de varada por flotas mixtas, aunque se indique un uso preferente en el documento.
- Indicación de la existencia de un error en el plano incluido en el anexo 3 referente al Acta de regularización de la delimitación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre ocupados por el puerto de Porto de Son en el que la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre presenta una desviación respecto al trazado correcto que es el que figura en la cartografía del presente Plan de usos.
- Actualización cartográfica a abril 2015, e inclusión de leyendas aclaratorias relativas a las superficies destinadas a cada uso.
- Modificación de los planos por la inclusión de las nuevas obras proyectadas y en ejecución de prolongación del dique e instalación de un nuevo pantalán de atraque.
- Inclusión en la memoria del 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 plan y sus modificaciones

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

En el primer apartado se analiza la situación actual del puerto, tanto en lo relativo a sus instalaciones como a sus tráficos, flota, etc. En el segundo se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias, y en el tercero se realiza la asignación de las distintas superficies a los diferentes usos previstos.

Evidentemente, y como paso previo, es preciso establecer una clasificación de los distintos usos que se desarrollan o está previsto desarrollar en la zona de servicio del puerto. En el apartado 4 se incluye el análisis de la existencia o no de zonas de protección, a nivel patrimonial y a nivel de medio ambiente (Red Natura, Convenio Ramsar, etc.). A continuación se indica la propuesta de delimitación de la zona de servicio que derivan del análisis antes realizado y las ampliaciones previstas en caso de que las haya. Finalmente, el apartado 6 establece el alcance, efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización de modificaciones del plan.

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

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

El área portuaria de Porto do Son se encuentra situado en el frente marítimo de la localidad, y pertenece al Sistema Portuario Gallego gestionado por Portos de Galicia. Se encuentra situado en el margen sur de la ría de Muros y Noia, al Suroeste de la provincia de A Coruña.

Sus coordenadas geográficas son las siguientes: latitud 42° 40'13" Norte y longitud 8° 59'35" Oeste.

Los vientos son muy variables, predominando los de dirección norte en verano y los de sureste suroeste en invierno, coincidiendo además las mayores velocidades con los vientos predominantes en los meses de invierno. Normalmente las rachas máximas suelen aparecer con direcciones SO y con vientos que oscilan entre 90 y 130 km/h; en el resto de direcciones, norte y noroeste, se mantiene entre flojo y moderado, alcanzando en ocasiones la categoría de fuerte.

2.1. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

Las instalaciones portuarias de Porto do Son, abiertas al noreste, se encuentran protegidas por un dique de abrigo, que protege frente a los vientos de oeste y noroeste, así como por un contradique que protege de los vientos del este. El dique posee forma de L invertida, y una longitud de 210 metros en su primer tramo y 100 metros en el segundo.

Durante el año 2015 se está llevando a cabo la construcción de una ampliación del dique como consecuencia del proyecto de mejora de abrigo de las instalaciones náutico-deportivas de Porto do Son. Para la mejora de abrigo del puerto se proyecta una ampliación del actual dique en una sola alineación de 30 metros en dirección SSE con un giro de 128,61° hacia el interior de las dársenas, y remate en morro semi-tronco de cono, con macizo previo de 4,50 metros de longitud. Dentro del citado proyecto se incluye la instalación de un tercer pantalán.

El dique principal presenta un muelle adosado, en el que se ubican las embarcaciones de salvamento marítimo, y en su zona más próxima a tierra, una explanada portuaria, de dimensiones medias 85 x 210 metros, en la que se encuentran ubicadas las edificaciones de la lonja nueva, departamentos de usuarios, Cofradía de Pescadores 'San Telmo', y Asociación de Reederas 'Virxe do Carmen', así como instalaciones de suministro de combustible. Adosado a esta explanada figura otro muelle de atraque para embarcaciones pesqueras.

En la zona más interior del área portuaria, en la que se situaba el puerto históricamente, se encuentra una explanada en la que se alza la edificación de la lonja antigua y los jardines de la Avenida de Galicia. Esta zona está configurada por una dársena en la que se encuentran instalados 2 pantalanes, de uso mixto pesquero-náutico-deportivo, de aproximadamente 70 metros de longitud. Actualmente se encuentra ya

instalado el tercer pantalán anteriormente citado, de 39 metros de longitud y con una capacidad para 30 plazas de amarre.

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS PORTO DO SON		
TIPO DE AMARRE	TAMAÑO (m)	UNIDADES
A	6,00x2,50	60
B	8,00x3,00	30
A	6,00x2,50	30
	TOTAL	120

En la zona más oriental del puerto se encuentra un relleno de que configura una explanada ocupada en la actualidad por otro parque. Dicha explanada posee un muelle adosado en el margen oeste y el contradique, construido en sentido suroeste-noreste. Junto a este contradique se localiza una rampa de varada de dimensiones aproximadas 80 x 33 metros.

Del lado tierra, la zona de servicio portuaria se completa con los viales de acceso, aparcamientos y varias zonas ajardinadas de menores dimensiones.

Las edificaciones existentes en la zona de servicio del puerto se recogen en la siguiente tabla:

USO DE LA EDIFICACIÓN	SUPERFICIE (m ²)
Lonja nueva y departamentos de exportadores	954,00
Edificio de departamentos	568,32
Edificio para reparación de redes	400,94
Lonja antigua	555,30

La superficie total de ocupación en planta de las edificaciones es de 2.479 m², lo que supone un 3,80% sobre la superficie total terrestre de la zona de servicio del puerto de Porto do Son, que cuenta con un área de 65.178m².

2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera del área portuaria de Porto do Son consta de 39 embarcaciones, según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia. Todas ellas están dedicadas a artes menores.

En el cuadro siguiente puede observarse el registro de los buques pesqueros presentes en el puerto, dando una idea de su importancia respecto al volumen total de usuarios. En el Anexo 5 se presenta un listado con la flota del puerto:

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV
CALADERO NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARTES MENORES	39	121.89	115.86	1162.00
Totales		39	121.89	115.86	1162.00

Tabla nº 2: Flota pesquera con base en el puerto de Porto do Son.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución de los kilogramos vendidos en la lonja de Porto do Son y sus importes correspondientes durante los últimos once años, desde el 2001 al 2014, es estudiada en la siguiente tabla:

Año	TOTAL VENTAS EN LONJA (Kg)	IMPORTE (€)	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	MEDIO (€/Kg)
2001	103.194,50	559.749,53	0,39	30,80	5,42
2002	135.771,00	776.776,56	0,30	48,68	5,72
2003	125.418,50	798.176,66	0,20	57,24	6,36
2004	132.455,84	752.295,02	0,10	69,50	5,68
2005	96.156,20	522.917,75	0,40	110,00	5,44
2006	45.464,00	177.502,57	0,50	49,30	3,90
2007	101.984,50	428.776,77	0,20	75,00	4,20
2008	139.471,75	643.270,01	0,50	73,00	4,61
2009	31.436,50	179.863,25	1,00	15,00	5,72
2010	62.140,00	264.539,66	1,00	66,67	4,26
2011	104.566,67	623.381,38	0,50	35,40	5,96
2012	48.942,14	279.728,04	1,00	40,82	5,72
2013	12.003,34	62.585,80	1,00	53,16	5,21
2014	77.850,42	437.861,10	0,50	200,00	5,62
TOTAL	1.216.855,36	6.507.424,10			

Tabla nº 3: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja e importes de los mismos desde 2001 a 2014.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El siguiente gráfico muestra el volumen de descargas de la lonja de Porto do Son durante los últimos años. La evolución de kilogramos vendidos presenta notables fluctuaciones, aunque existe una tendencia global a la baja.

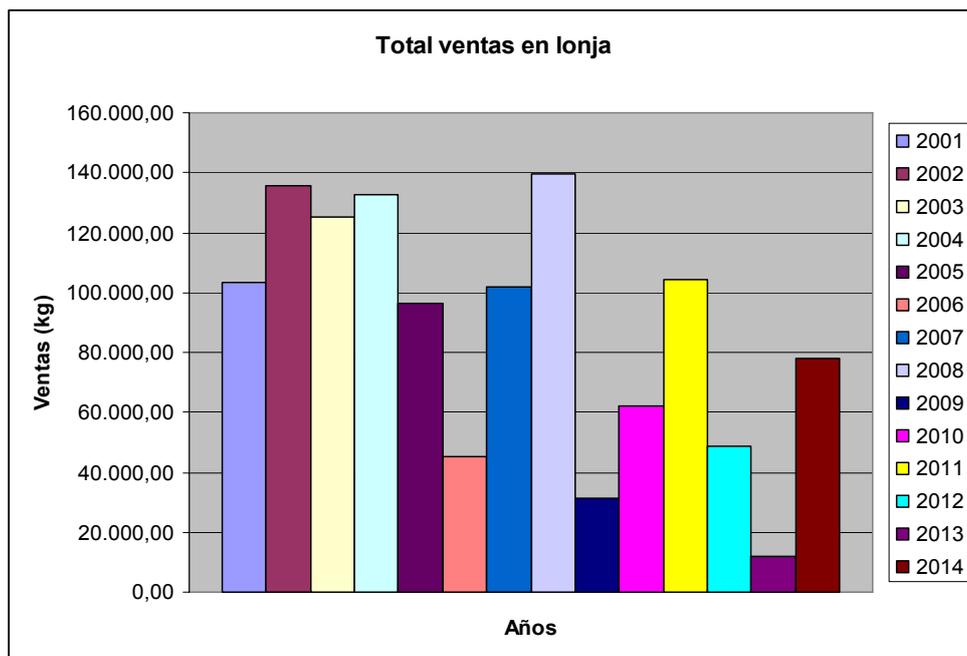


Gráfico n°1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 al 2014.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El gráfico del valor medio muestra una evolución bastante constante y, a diferencia del comportamiento anterior, con una ligera tendencia al descenso.

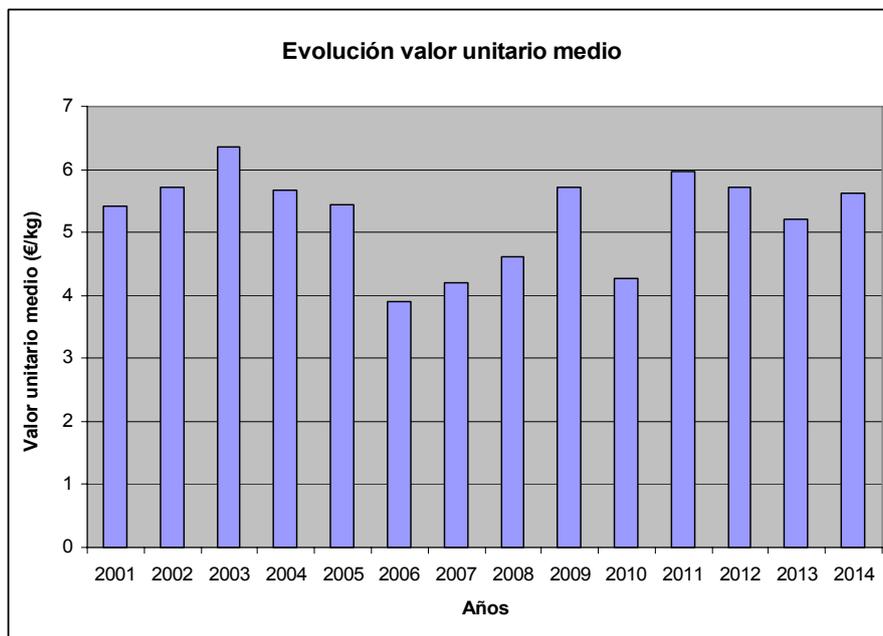


Gráfico n° 2: Evolución histórica del valor unitario medio (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución entre los dos gráficos anteriores se muestra en el siguiente: evolución del importe total anual en ventas, que, al igual que el volumen de descargas, presenta un comportamiento con notables fluctuaciones a lo largo de los años.

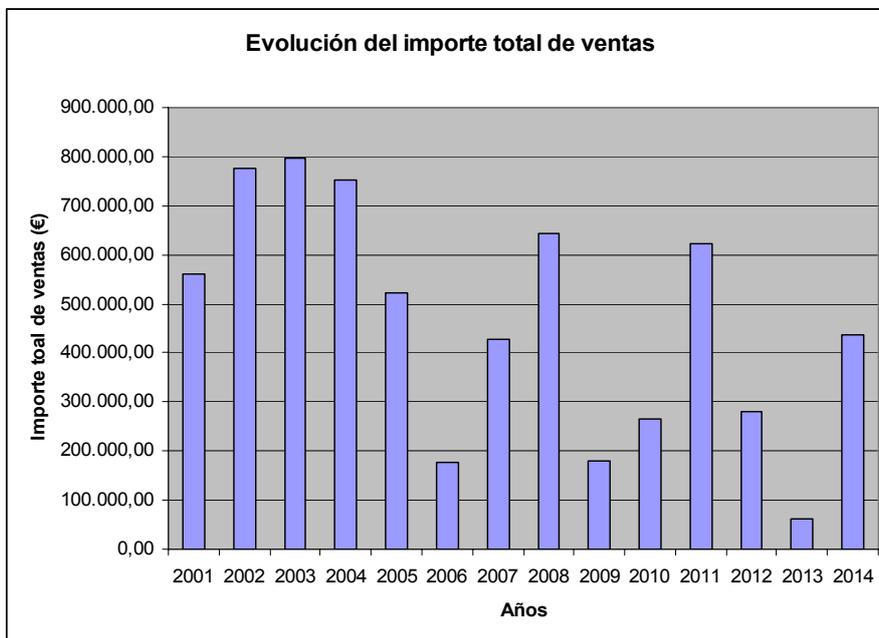


Gráfico nº 3: Evolución histórica del importe total de los Kg vendidos anualmente.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

Las variaciones históricas de los precios unitarios mínimos y máximos vienen recogidas en los siguientes gráficos. Sus comportamientos no siguen trayectorias claras, dependen de muchos factores y por tanto pueden sufrir amplias variaciones. Cabe destacar el pico de valor máximo obtenido en los años 2005 y 2014 alcanzando los valores de 110 €/Kg y 200 €/Kg.

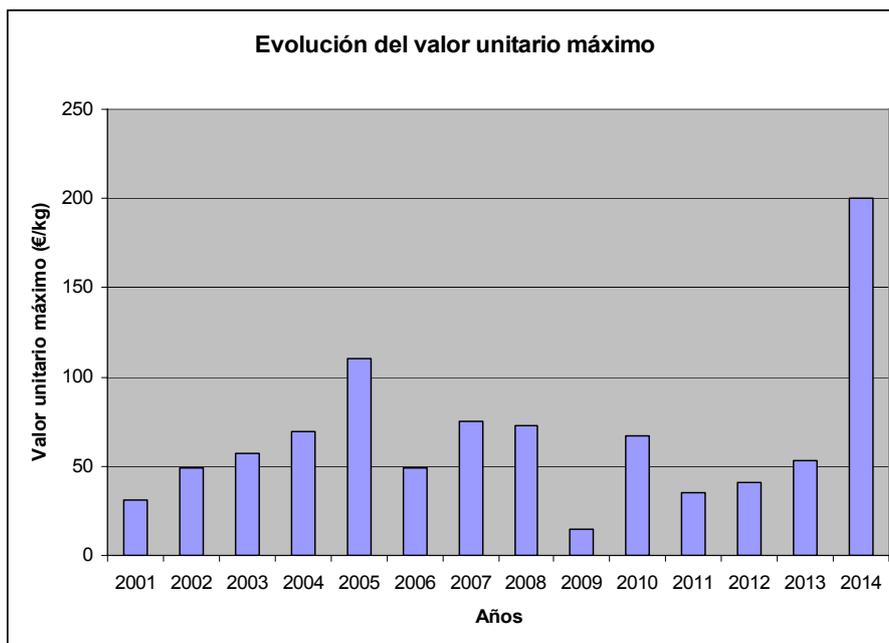


Gráfico nº 4: Evolución histórica del valor unitario máximo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

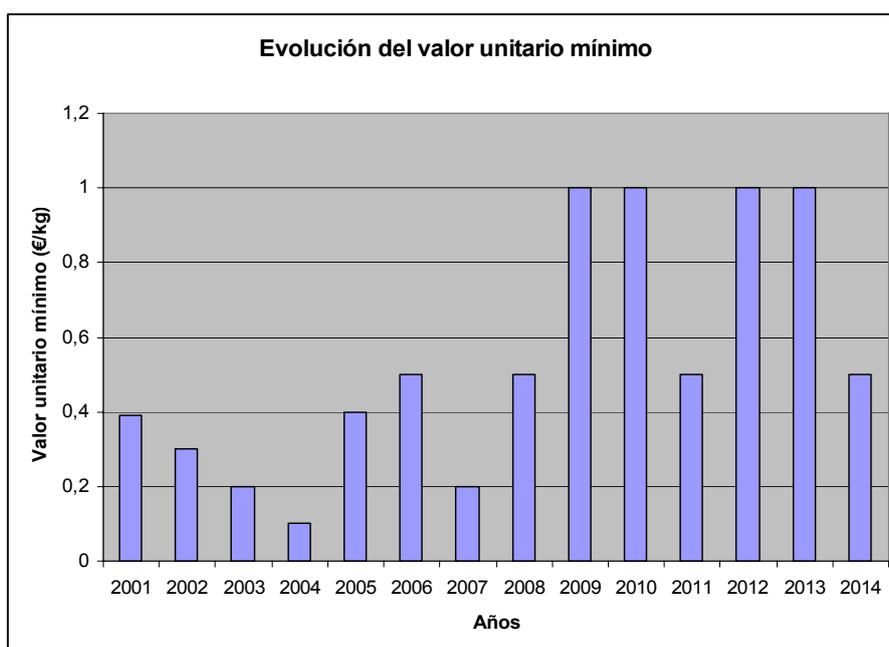


Gráfico nº 5: Evolución histórica del valor unitario mínimo (€/Kg).
Fuente: Datos www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

A continuación podemos ver las principales especies vendidas en la lonja de Porto do Son durante los últimos años. Como se aprecia en el gráfico, las especies mayoritariamente descargadas en el puerto son el pulpo, el erizo, el percebe, la navaja y la centolla.

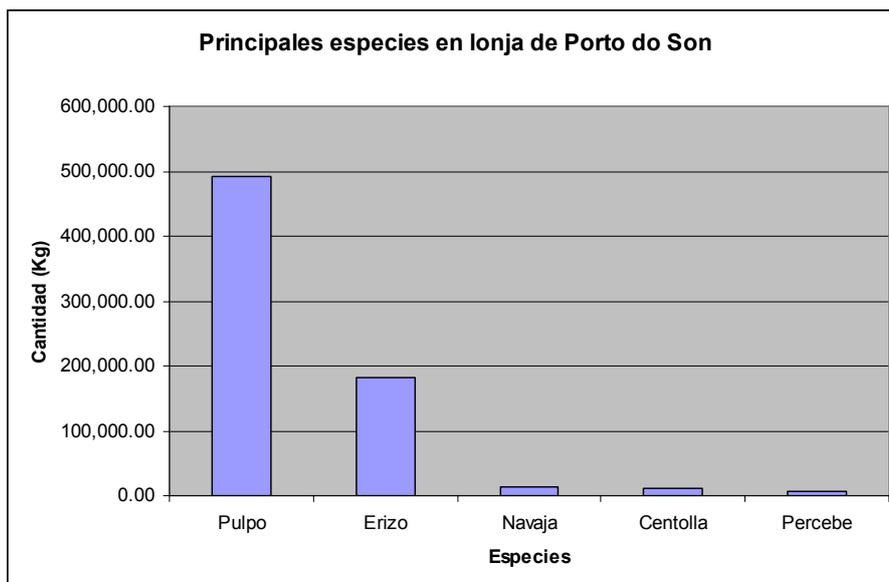


Gráfico nº 6: Principales especies vendidas en la lonja de Porto do Son del 2005 al 2015.
Fuente: www.pescadegalicia.com (Consellería do Medio Rural e do Mar)

2.2.2. Actividad náutico-deportiva

En la actualidad existe una actividad náutico-deportiva reducida en el puerto de Porto do Son, existiendo embarcaciones atracadas en los pantalanes de uso mixto de la dársena interior, además de algunas embarcaciones que realizan fondeo libre en la dársena. A pesar de la proximidad de las instalaciones portuarias de Portosín, en las que se localiza un puerto deportivo con más de 290 plazas, existe un club náutico que en los últimos años ha demandado plazas de amarre en el ámbito del puerto para el uso náutico-deportivo.

A consecuencia de dicha demanda, se ha instalado en 2015 un nuevo pantalán de 39 metros para atraques de embarcaciones de 7ª lista con 30 plazas en la dársena interior del puerto. Esta obra se incluye dentro del proyecto de mejora de abrigo de las instalaciones náutico-deportivas de Porto do Son, anteriormente mencionado.

2.2.3. Actividades complementarias

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

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

2.3. SERVICIOS PORTUARIOS

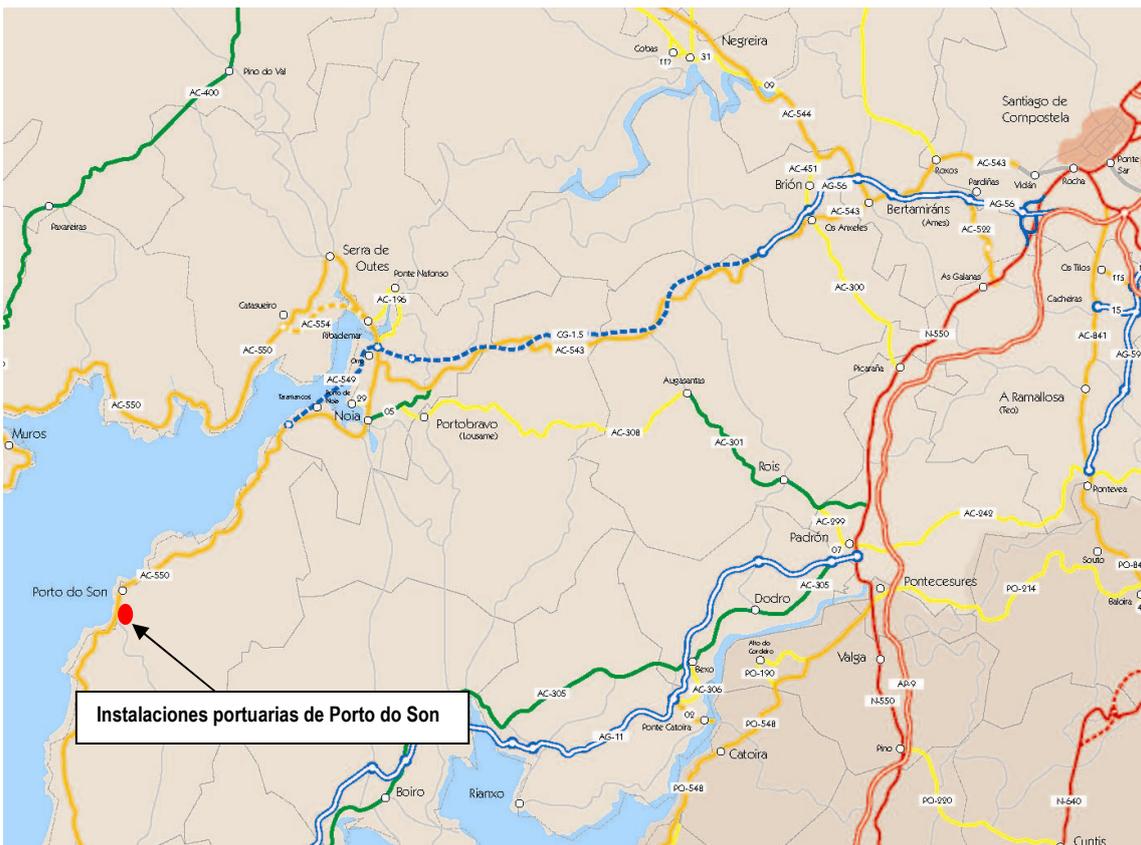
Como instalaciones complementarias de los muelles descritos, se dispone en Porto do Son de cofradía de pescadores, lonja, edificio de la asociación de rederas, edificios de departamentos de usuarios e instalaciones de suministro de combustible.

2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

Porto do Son está situado a 54 km de Santiago de Compostela, a 128 km de A Coruña, a 82 de Pontevedra y a 108 de Vigo. El acceso actual por vía terrestre a las instalaciones portuarias se realiza a través de la autopista AP-9, la autovía AG-56, Santiago-Brión, el corredor CG-1.5, Brión-Noia y la carretera AC-550.

- Desde A Coruña: se inicia la ruta en la AP-9 dirección Santiago. Se toma la salida 75, Santiago Sur. Se continúa por la autovía AG-56 hasta su finalización en Brión y se prosigue por el corredor CG-1.5 hasta su finalización en la carretera AC-550. A continuación se discurre por esta carretera en sentido Ribeira, alcanzándose el núcleo de Porto do Son.
- Desde Santiago: se toma la autovía AG-56 y se sigue el itinerario indicado en el apartado anterior.
- Desde Pontevedra o Vigo: se inicia la ruta en la AP-9 dirección Santiago. Se toma la salida 104 y se toma la carretera PO-8001 hasta entroncar con la autovía del Barbanza (AG-11). Se prosigue por esta vía hasta la salida 34, A Pobra do Caramiñal Oeste, y se toma la carretera AC-302. Esta vía finaliza en la AC-550, por la que se discurre en sentido Noia hasta alcanzar el núcleo de Porto do Son.

Las instalaciones portuarias de Porto do Son se encuentran situadas en el núcleo urbano, con acceso directo desde la carretera AC-550.



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

Dentro de las instalaciones portuarias de Porto do Son, la actividad pesquera tiene gran importancia, siendo el uso predominante. Las instalaciones existentes son modernas y están diseñadas de acuerdo con las normas sanitarias y de comercialización de los productos pesqueros establecidos por la legislación europea. A pesar de las fluctuaciones que las descargas han sufrido a lo largo de los últimos años, se considera que la superficie existente destinada al uso pesquero es suficiente para el desarrollo de la actividad en los próximos años.

3.1.2. Actividad náutico-deportiva

La actividad de navegación recreativa y deportiva en las instalaciones portuarias de Porto do Son es de carácter moderado, existiendo numerosas embarcaciones de actividad náutico-deportiva en los pantalanes situados en la dársena interior, además de varias embarcaciones en fondeo libre en la dársena exterior. No existen zonas destinadas a usos estrictamente deportivos en las instalaciones portuarias, aunque existe cierta demanda, a pesar de que en las proximidades del núcleo se localiza el puerto deportivo de Portosín (situado en el propio término municipal de Porto do Son), con más de 290 plazas de atraque.

3.1.3. Actividades complementarias

Las actividades auxiliares necesarias para el correcto desarrollo de las actividades pesqueras 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.).

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

3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES

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

Para ello es necesario planificar la utilización de los espacios disponibles con capacidad suficiente para albergar las instalaciones auxiliares de cada actividad, contribuyendo a su centralización, y cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, proceder a su acondicionamiento o ampliación.

Así, Portos de Galicia ha estudiado recientemente distintos aspectos de mejora en la dársena de Porto do Son. Este estudio ha sido plasmado en el Anteproyecto de mejora del puerto de Porto do Son, redactado en octubre de 2012, donde se definen con ese nivel de detalle la mejora del abrigo de las instalaciones mediante la prolongación del dique actual 30 metros en dirección SSE y la disposición de nuevas instalaciones de atraque para las flotas profesional y deportiva. Durante el 2015 se está llevando a cabo la construcción de la obra del citado proyecto en el que además de la prolongación del dique se ha instalado un nuevo pantalán con 30 plazas de atraque.

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

3.3. CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS

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

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

Por otro lado, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 72 del TRLPEMM, *“En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados 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”.

Así pues, se procede también a definir un uso no portuario, denominado como uso de interacción puerto-villa (teniendo en cuenta las características del núcleo urbano de Porto do Son), destinado a englobar el parque urbano situado dentro de la zona de servicio portuaria.

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

3.3.1. Uso pesquero

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera del puerto, incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca y marisco desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como los usos vinculados a esta actividad y los complementarios a éstos y 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 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.

3.3.3. 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, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

3.3.4. Uso de infraestructura básica

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

3.3.5. Uso de interacción puerto-villa

Las áreas a las que se asigna este uso, no portuario, tienen como cometido fundamental el aprovechamiento por parte de los habitantes de la villa de espacios que por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios han perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.

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 a este uso el muelle principal adosado al dique de abrigo (en el que se localizan las edificaciones de la lonja, la cofradía de pescadores y los departamentos de usuarios), así como el muelle y la rampa de varada adosados al contradique y la zona del cantil adyacente a éstos, de forma que prácticamente toda el área en contacto con la dársena presenta uso pesquero.

Dada la demanda existente por parte de embarcaciones deportivas y de recreo; mientras la rampa mantenga usos de varada y botadura por la flota pesquera podrá ser utilizada también como punto de acceso libre al mar por las embarcaciones deportivas.

La superficie asignada al uso pesquero es de 22.148 m².

4.1.2. Justificación de su uso

Se asignan las instalaciones descritas anteriormente a la actividad pesquera con el objetivo de destinarlas exclusivamente al uso descrito y eliminar las interferencias que pudieran producirse con otras actividades, y asimismo favorecer la ordenación y mejora de estos espacios.

4.2. ÁREA MIXTA PESQUERO-NÁUTICO-DEPORTIVA

4.2.1. Extensión del área

Comprende los pantalanes para el amarre de embarcaciones pesqueras y deportivas. La superficie asignada al uso mixto pesquero-deportivo es de 437m² e incluye la superficie del tercer pantalán recientemente instalado.

4.2.2. 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.

4.3. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS

4.3.1. Extensión del área

Se asigna este uso a la explanada situada detrás del edificio para la reparación de redes, así como a la explanada situada junto a la lonja antigua, incluyendo el tramo de cantil colindante con esta edificación. El edificio de la lonja antigua se emplea para usos complementarios a los náutico-deportivos y otros usos vinculados a la actividad portuaria.

La superficie asignada al uso complementario es de 11.133m².

4.3.2. 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.

La mayor parte del área delimitada se ubica en las zonas perimetrales y es colindante con los viales de acceso al puerto, de manera que los movimientos derivados de este tipo de actividades auxiliares se desarrollan ordenadamente sin producir interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el mismo.

4.4. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

4.4.1. Extensión del área

El área de infraestructuras básicas se corresponde con el dique de abrigo, incluyendo su ampliación, y el contradique, el vial de acceso al puerto y los jardines situados junto a este vial (jardines de la Avenida de Galicia).

La superficie asignada al uso de infraestructuras básicas es de 12.880m².

4.4.2. Justificación de su uso

El dique y contradique que conforman las infraestructuras de abrigo y protección del puerto constituyen elementos imprescindibles para el correcto desarrollo de las actividades portuarias, sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes existentes en la zona.

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

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.

4.5. ÁREA DE INTERACCIÓN PUERTO-VILLA

4.5.1. Extensión del área

En las instalaciones portuarias de Porto do Son, se asigna este uso al parque urbano construido sobre el relleno ejecutado para la ampliación del puerto, y situado al este de la zona de servicio del puerto, delimitado por los viales de acceso a la zona portuaria y el contradique.

La superficie asignada al uso de interacción puerto-villa es de 11.267m².

4.5.2. Justificación de su uso

Como ya se ha indicado en el apartado 3.3, se considera que esta área ha perdido el uso portuario, y tiene como cometido fundamental el aprovechamiento y disfrute por parte de los habitantes de la villa de espacios que no presentan idoneidad funcional y técnica para la actividad portuaria.

4.6. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS

A continuación se presenta una tabla resumen de la asignación de áreas prevista por el presente documento, indicando las superficies asignadas a los distintos usos:

ASIGNACIÓN DE ÁREAS (m ²)	
Uso	Superficie
Pesquero	22.148
Mixto Pesquero-Náutico-Deportivo	437
Complementario	11.133
Infraestructuras básicas	12.880
Interacción Puerto-Villa	11.267
TOTAL	57.865

En el plano nº5 se reflejan de modo gráfico las superficies descritas.

5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

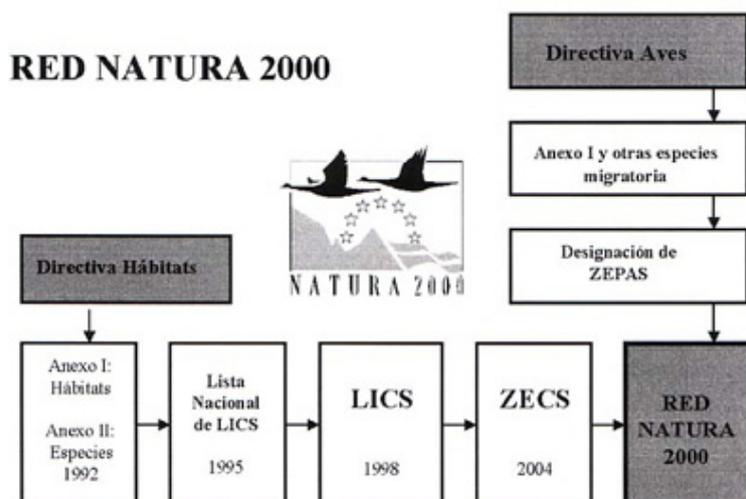
En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, comprobando que el área portuaria de Porto do Son no se encuentra incluida en ninguna de ellas.

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 creó 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 Porto do Son no se encuentra dentro de ninguna Zona de Especial Protección para las Aves, tal y como se observa en el siguiente plano.



Figura nº 1: Zonas de Especial Protección para las Aves.
Fuente: Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas

5.1.2. LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)

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

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

La propuesta gallega de LIC's, está 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 las fuentes de información correspondientes, se concluye que el área portuaria de Porto do Son, objeto del presente documento de DEUP, no se encuentra dentro de los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), si bien, se halla próxima a los lugares de Importancia Comunitaria (LIC), "Esteiro do Tambre" y "Complejo húmido de Corrubedo", según la catalogación de regiones LIC gallegas., tal y como se refleja en el siguiente plano.



Figura nº 2: Lugares de Importancia Comunitaria (Red Natura 2000)
 Fuente: Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas

5.1.3. ZONAS RAMSAR

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

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

El Decreto 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (Diario Oficial de Galicia número 108, do 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia. Dichos espacios son:

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

El área portuaria de Porto do Son no se encuentra integrada en ninguno de dichos espacios, aunque se encuentra próxima al Complejo de las playas, laguna y duna de Corrubedo.

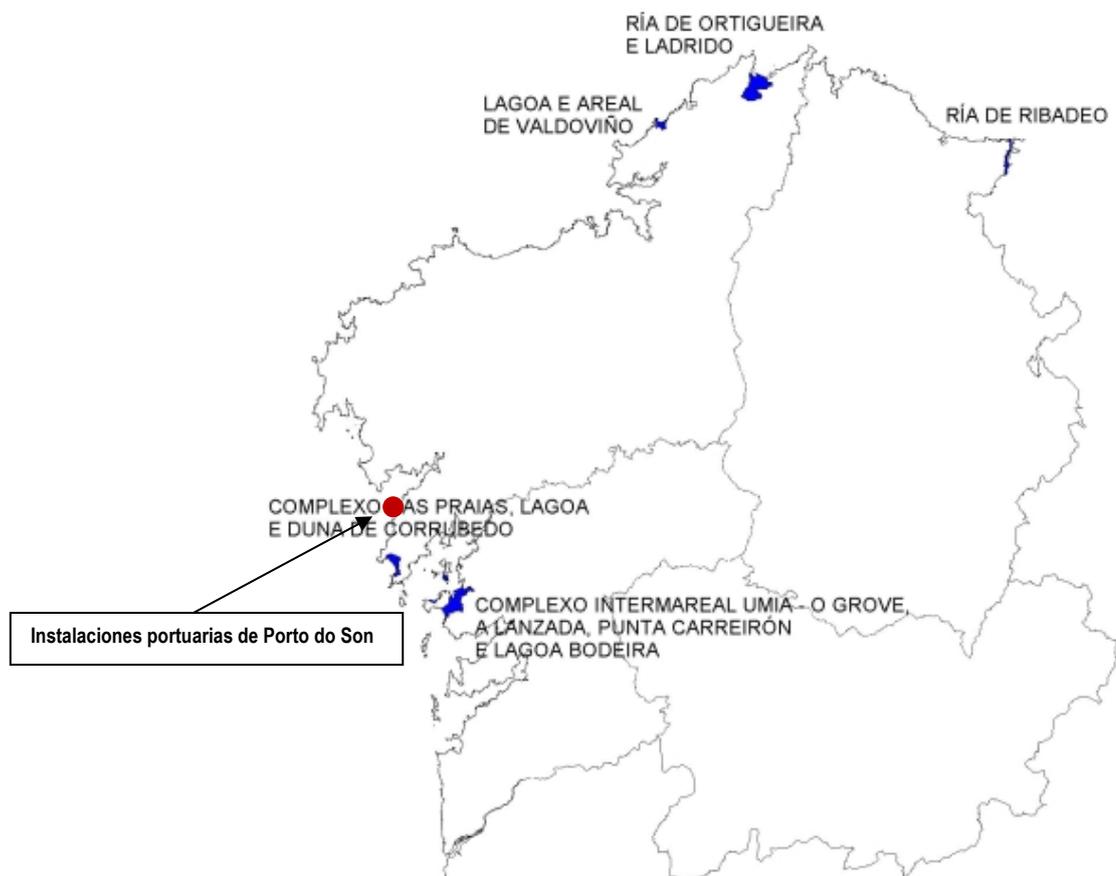


Figura nº 3: Zonas Ramsar
Fuente: Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras

5.2. 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).

Las instalaciones portuarias de Porto do Son no se encuentran incluidas dentro de ninguna Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

5.3. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

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

5.4. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el Concello de Porto do Son la figura de planeamiento vigente son las Normas Subsidiarias aprobadas el 27 de octubre 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.

5.5. 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 Porto do Son se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Porto do Son'. 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 Porto do Son 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.

5.6. FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia no se incluye ningún elemento situado en el entorno de la zona de servicio del puerto de Porto do Son que presente protección ambiental o patrimonial.

6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La zona de servicio actual es la suma de la zona primitiva transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982 del 24 de julio y la posterior ampliación reflejada en el Acta de Regularización de la Delimitación de los Bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) ocupados por el puerto de Porto do Son de 11 de mayo de 2009.

En el Anexo nº2 a la presente memoria se adjunta copia de los planos de deslinde del DPMT, aprobado por OM 18/7/2002.

En el Anexo nº 3 se adjunta copia de las actas de transferencia y regularización.

Del análisis de estos documentos de los anexos 2 y 3, se ha observado la existencia de un error en la transcripción de la línea de deslinde del DPMT en el plano que acompaña al Acta de Regularización del puerto de Porto do Son de 11 de mayo de 2009. Este error ha sido corregido en todos los planos del Documento en los que se representa la zona de servicio terrestre del puerto.

6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

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

La zona de servicio presenta un resguardo de 50 metros al norte del dique de abrigo y al este de la punta del contradique. El resguardo es superior (aproximadamente 90 metros) en el extremo norte del dique

El límite exterior de la zona portuaria puede apreciarse en el plano nº 3.

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

7.1. ALCANCE Y EFECTOS

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

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

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

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 pormenorizados y vinculados a éstos, siempre que tengan carácter provisional o desmontable o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.

3. La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por el documento de DEUP en las diversas áreas de la zona de servicios, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación si se produce una alteración significativa, es decir, aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada a un determinado uso básico, salvo la que afecte a los usos no portuarios que en todo caso tendrá el carácter de alteración significativa.
4. La distribución de actividades en cada área se ha efectuado en forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar el documento de DEUP, siempre que no se varíen los usos básicos del área.
5. La disposición de los pantalanes flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar, tanto en dimensión como en posición como en flota asignada, en función de la demanda de uso.
6. La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrá variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.
7. En el presente documento se podrán establecer zonas de reserva orientativas, de forma que se establezcan áreas definidas dentro de la zona de servicio en las que ejecutar nuevas infraestructuras

portuarias. Estas zonas de reserva podrán sufrir variaciones con el desarrollo de los correspondientes proyectos constructivos.

7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

1. Las determinaciones del presente documento tendrán vigencia hasta que sean modificadas o anuladas.
2. Portos de Galicia podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del puerto lo requieran, por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación de las superficies de un uso básico en más del 15% de la superficie destinada al mismo.
3. Las modificaciones sustanciales del documento de DEUP se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del documento.
4. 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.
5. 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.
6. Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación del presente documento de DEUP como un anexo.
7. 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.
8. La ejecución de nuevas estructuras flotantes, como plataformas, pantalanés, etc., o la variación en la posición y forma de las existentes, para usos permitidos por esta Delimitación en la lámina de agua (pesqueros, náutico-deportivos, mixtos) o para otros propios de la zona marítima portuaria como el de refugio de los buques y las embarcaciones, las zonas de maniobras, de atraque y amarre, de reviro, de fondeo, para el transporte de pasajeros de ría, o para cualquier otra utilización similar no modificará en ningún modo lo establecido en este documento.

7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Puesto que en virtud del artículo 59.2 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tiene carácter supletorio del Plan Especial de Ordenación Urbanística del espacio portuario por 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:

1. Gestión y tutela de las zonas de servicio (Sistema General Portuario): en las zonas de servicio portuario del puerto de Porto do Son serán de aplicación las disposiciones contenidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en particular lo establecido en el artículo 18 de la referida ley (actualmente recogido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Cualquier actuación de carácter urbano en el suelo urbano portuario deberá contar con la previa concesión o autorización, según sea el caso, de los Organismos Portuarios competentes.
2. Usos permitidos y prohibidos: los indicados en la legislación vigente en materia de puertos.
3. Altura: la altura máxima 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.
4. Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno por diseño, color, remates, etc. Debiéndose cumplir con la normativa dictada por la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia en la zona en la que sea de aplicación.

Santiago de Compostela, mayo de 2015

El ingeniero de caminos, canales y puertos

La ingeniera de caminos, canales y puertos

Jefe del departamento de planificación portuaria

Jefa del área de explotación y planificación portuaria



Andrés Cervantes Refojos



Ana Isabel Calzadilla Bouzón