



**XUNTA DE GALICIA**

CONSELLERÍA DO MEDIO RURAL  
E DO MAR

**Portos**  
de Galicia



**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y  
USOS PORTUARIOS  
EN A ILLA DE AROUSA**

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

ANEXO Nº6: PARCELAS A INCLUIR EN LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA EN PUNTA AGUIUNCHO

### **PLANOS**

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

## ÍNDICE

- 1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA**
  - 1.1. ANTECEDENTES**
  - 1.2. METODOLOGÍA**
- 2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO**
  - 2.1. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES**
  - 2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO**
    - 2.2.1. Actividad pesquera**
    - 2.2.2. Actividad náutico-deportiva**
    - 2.2.3. Actividades complementarias**
  - 2.3. SERVICIOS AL USUARIO**
  - 2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES**
- 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-mejillonera**
    - 3.1.2. Actividad náutico-deportiva**
    - 3.1.3. Actividades complementarias**
  - 3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES**
  - 3.3. CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS**
    - 3.3.1. Uso pesquero-mejillonero**
    - 3.3.2. Uso náutico-deportivo**
    - 3.3.3. Uso mixto pesquero-náutico-deportivo**
    - 3.3.4. Usos complementarios**
    - 3.3.5. Uso de infraestructura básica**
- 4. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN**
  - 4.1. ÁREA PESQUERO-MEJILLONERA**
    - 4.1.1. Extensión del área**
    - 4.1.2. Justificación de su uso**
  - 4.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA**
    - 4.2.1. Extensión del área**
    - 4.2.2. Justificación de su uso**
  - 4.3. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS**
    - 4.3.1. Extensión del área**
    - 4.3.2. Justificación de su uso**

**4.4. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

**4.4.1. Extensión del área**

**4.4.2. Justificación de su uso**

**4.5. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS**

**5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN**

**5.1. RED NATURA 2000**

**5.1.1. Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)**

**5.1.2. Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)**

**5.2. ZONAS RAMSAR**

**5.3. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES**

**5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO**

**5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL**

**5.6. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL**

**5.7. FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL**

**TERRITORIO**

**6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO**

**6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE**

**6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO**

**7. EFECTOS DEL DOCUMENTO Y SUS MODIFICACIONES**

**7.1. ALCANCE Y EFECTOS**

**7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES**

**7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

## **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 puerto de A Illa de Arousa, 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 A Illa de Arousa cuenta con 5.000 habitantes, según datos del Instituto Nacional de Estadística del año 2.010, y está situado en el margen Sur de la ría de Arousa. Su puerto ha sido tradicionalmente un importante centro pesquero, y aún mantiene este carácter, junto con una intensa actividad mejillonera.

Al mismo tiempo, dado que la actividad turística del Concello ha experimentado un importante crecimiento en los últimos años, las instalaciones portuarias de A Illa de Arousa han visto también incrementada su demanda de atraques para embarcaciones recreativas.

Las instalaciones portuarias están formadas por distintas zonas portuarias, conocidas como el puerto de O Xufre, O Naval (revertida en 2007 al Estado), rampa de Cabodeiro, la zona de O Campo, la plaza de Alameda Regueiro y la nueva zona situada en Punta Aguiuncho, las cuales serán descritas posteriormente.

Con base en el puerto de O Xufre opera una importante flota mejillonera, así como una flota pesquera de bajura, y un gran número de chalanas y pequeñas embarcaciones auxiliares destinadas a la pesca y el marisqueo.

Entre otras instalaciones, A Illa de Arousa cuenta con una lonja antigua, actualmente utilizada como almacén, y una lonja nueva, suministro de combustible, rampas de varada, básculas, oficina de Portos de Galicia y pantalanes para el atraque de embarcaciones menores pesquero–mejilloneras.

En el año 2006, Portos de Galicia redactó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios en A Illa de Arousa, documento que fue sometido a información pública, pero no llegó a ser aprobado.

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 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.
- Corrección de una errata en la memoria en el punto 4.1; se hacía mención a la existencia de 2 rampas en la zona pesquera cuando realmente existen 3.
- Actualización cartográfica a abril 2015, 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 comprenden 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 documento.

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 A Illa de Arousa”.

## **2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO**

El puerto de O Xufre, perteneciente al Sistema Portuario Galego gestionado por Portos de Galicia, se encuentra situado en las coordenadas siguientes: 42° 33,462' de latitud y 8° 51,934' de longitud, en la margen sur de la Ría de Arousa.

Para la caracterización de los vientos se han utilizado los datos facilitados por la estación de Vilagarcía de Arousa (4260), de la red de Meteorología Portuaria (REMPOR).

Los vientos dominantes a lo largo del año son los de procedencia nornordeste y nordeste, en cuanto a intensidad y dirección del viento. A lo largo del año existen pequeñas variaciones, sobre todo en primavera y otoño, donde surgen vientos del suroeste.

### **2.1 INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES**

Las instalaciones portuarias de O Xufre, principales instalaciones existentes en A Illa de Arousa, cuentan con una superficie terrestre de 40.225,24 m<sup>2</sup>, y una superficie total de explanada de 26.722,46 m<sup>2</sup>, de las cuales, actualmente existen 13.208,01 m<sup>2</sup> libres. En cuanto a las superficies de agua, dispone de una superficie de lámina de agua de 87.504,99 m<sup>2</sup>, con una superficie de agua abrigada de 67.714,00 m<sup>2</sup>.

La longitud total de diques con la que cuenta es de 223,01 m, la de pantalanés es de 390,49 m y dispone también de una longitud de atraque en muelle de 364,65 m. El calado del dique es variable en función del punto en el que nos encontremos, tal y como se muestra en los planos (véase plano nº 2: estado actual), siendo en el extremo del mismo de 4,6 m. Los pantalanés adosados a dicho dique parten de la cota prácticamente -1,00 m.

Sus instalaciones comienzan con dos rampas de varada de 12 m de anchura y separadas 30 m. desde los paramentos interiores a ambas rampas, situadas en Punta Xufre. Entre ellas existe una zona con calado de aproximadamente 1,00 m. Seguidamente se presenta un dique de 42 m de anchura y 156m de longitud, medidos desde la alineación que une los extremos de las rampas de varada.

En la superficie terrestre se alojan las edificaciones de la lonja nueva y la lonja antigua, que en la actualidad se emplea como almacén. En esta amplia explanada se localizan distintas concesiones y autorizaciones (asociaciones mejilloneras, efectos navales, surtidor de gasolina, grúa, rampas, básculas, etc.). En el dique adosado se apoyan los 4 pantalanés para atraque de las chalanas y pequeñas embarcaciones, con un total de 269 plazas de atraque para flota artesanal.

Las 269 plazas de amarre están distribuidas de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS			
CATEGORÍA	DIMENSIONES (m)	UNIDADES	PANTALÁN
A	6,00 x 2,00	60	P1
A	6,00 x 2,00	72	P2
A	6,00 x 2,00	72	P3
A	6,00 x 2,00	36	P4
B	7,00 x 2,50	29	P4
	TOTAL UNIDADES	269	

Resguardado por el dique y en contacto con la fachada urbana altamente consolidada, el puerto dispone de un paseo marítimo que sirve de elemento de interrelación entre el puerto y el núcleo urbano.

Al Este de las instalaciones portuarias de O Xufre se encuentra el nuevo dique construido en la punta de O Aguiuncho, de 229 metros de longitud. Adosado al dique se ha ejecutado un relleno, conformando una explanada al abrigo del mismo de 18.290 m<sup>2</sup> de superficie, destinado principalmente a actividades pesqueras y náutico-recreativas. En esta nueva dársena se dará cobijo a pantalanés para el atraque de embarcaciones náutico-deportivas y se dispondrán las instalaciones pesquero-mejilloneras. Está previsto que la ordenación final de esta área esté finalizada en 2013.

Por otro lado también se sitúan al Este las instalaciones de Cabodeiro, formadas por un dique que sirve de apoyo a la playa de Cabodeiro, que dispone de una longitud de casi 100m. y una anchura de más de 10m, orientado en dirección Sureste-Noroeste. En su parte posterior existe una gran zona frondosa. Existen en las inmediaciones embarcaciones fondeadas en el mar. Adosados al dique atracan diversas embarcaciones pesquero-mejilloneras.

Cabe destacar también la existencia de otras instalaciones adscritas a la zona portuaria y situadas al Sur de A Illa de Arousa, pero exteriores al propio puerto de O Xufre. Dichas instalaciones están formadas por la plaza de Alameda Regueiro, zona urbanizada en la que se localiza una pista polideportiva, un parque infantil y un parque de skate, en las que en la actualidad existe una concesión titulada "Legalización del relleno de la zona marítima terrestre y construcción de un parque público en dicho relleno", transferido mediante Real Decreto 3214/1982.

Al Oeste de las instalaciones descritas en el párrafo anterior, también en la parte Sur de A Illa de Arousa se sitúan las instalaciones de O Campo. Se trata de una antigua rampa actualmente con escasa actividad portuaria y empleada para uso general. Dichas instalaciones tienen una longitud total de 42m. y una anchura que casi alcanza los 10m. Se trata de una zona consolidada como urbana, donde se encuentra

la calle Valle Inclán y la plaza de Calvo Sotelo. También pertenecen a la zona portuaria las instalaciones de Peirao do Pao. Entre las dos instalaciones fondean diversas embarcaciones pesqueras, varando en el arenal existente entre ambas.

## 2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

### 2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera de A Illa de Arousa consta de 683 embarcaciones, según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, que se desglosan en las siguientes actividades:

- 415 barcos dedicados a artes menores.
- 1 embarcación de cerco.
- 151 buques de acuicultura y actividades auxiliares.

La siguiente tabla muestra los principales registros de embarcaciones.

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV
CALADERO NACIONAL	ARTES MENORES	415	530.74	416.84	7683
(Cant/Noroeste)	CERCO	1	49.1	65.6	360
Totales		432	586.84	482.44	8043
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES		151			

Tabla nº 1: Flota pesquera de A Illa de Arousa

Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

No obstante, además de los barcos de acuicultura que fondean en A Illa de Arousa, existen otras embarcaciones procedentes de otros puertos (Ribeira, Rianxo, A Pobra do Caramiñal, etc.) que descargan en estas instalaciones portuarias ya que en ella se encuentra una central de descarga. La cifra de embarcaciones que se estima que procede de otros puertos puede ascender a un total de 100 embarcaciones adicionales.

La evolución de los kilogramos vendidos en la lonja de A Illa de Arousa y sus importes correspondientes durante los últimos once años, desde el 2001 al 2011, es estudiada en la siguiente tabla.

Año	Kilos	Importe (€)	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2001	952273,3	6240981,9	0,15	42,45	6,55
2002	955504,24	7044464,7	0,35	140	7,37
2003	966716,5	7210537,2	0,9	85,39	7,46
2004	835639	6906257,7	0,5	225	8,26
2005	932203,45	7484980,2	0,1	223,5	8,03
2006	646306,7	7305444	0,95	217	11,3
2007	829048,05	9016362	0,75	210	10,88

Año	Kilos	Importe (€)	Mín. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2008	902289,15	9047324,4	1	168	10,03
2009	815166,5	8170250,1	0,15	195,75	10,02
2010	690515,8	7936565,5	0,76	211	11,49
2011	626489,6	7064962,5	0,7	183	11,28
2012	521201,15	4833332,14	0,56	189,5	9,27
2013	487793,65	4686064,56	0,45	178	9,61
2014	558030,6	6272472,61	0,45	170,76	11,24
<b>TOTAL</b>	<b>10719476,64</b>	<b>99227418,11</b>			

Tabla nº 2: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja e importes de los mismos desde 2001 a 2014.

Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

En cuanto al volumen de descargas, se observa un comportamiento más o menos constante con ligeras fluctuaciones hasta el año 2008, año a partir del cual se prevé una tendencia al descenso.

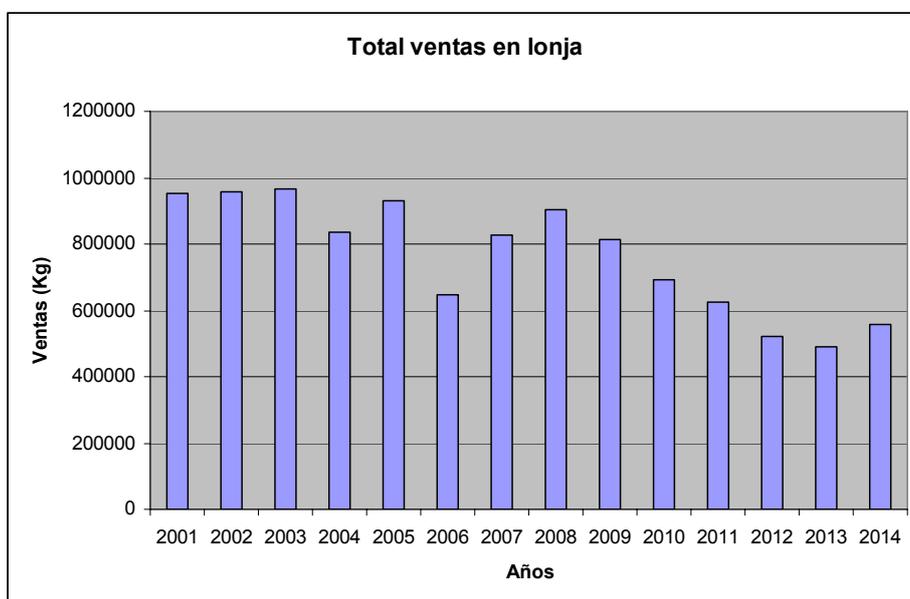


Gráfico nº 1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 al 2014.

Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El gráfico del valor medio muestra una tendencia inversamente proporcional al volumen de descargas. El valor unitario medio es mayor en los últimos años, periodo en el que los kilogramos vendidos en lonja disminuyeron.

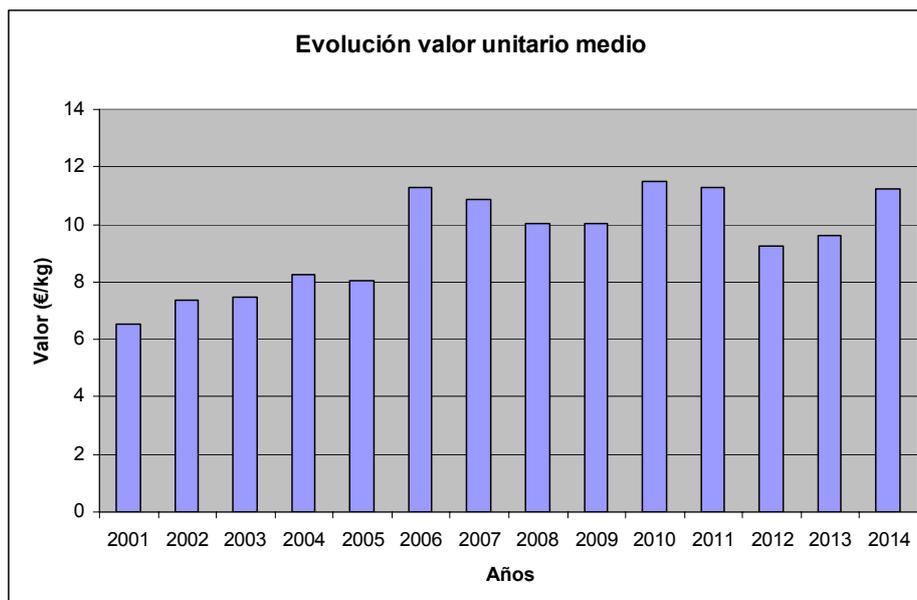


Gráfico n° 2: Evolución histórica del valor unitario medio (€/Kg).  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

La evolución entre los dos gráficos anteriores se muestra en el siguiente: Evolución del importe total anual en ventas, que representa una tendencia en ascenso hasta el 2008, año en que comienza una tendencia en descenso hasta la actualidad.

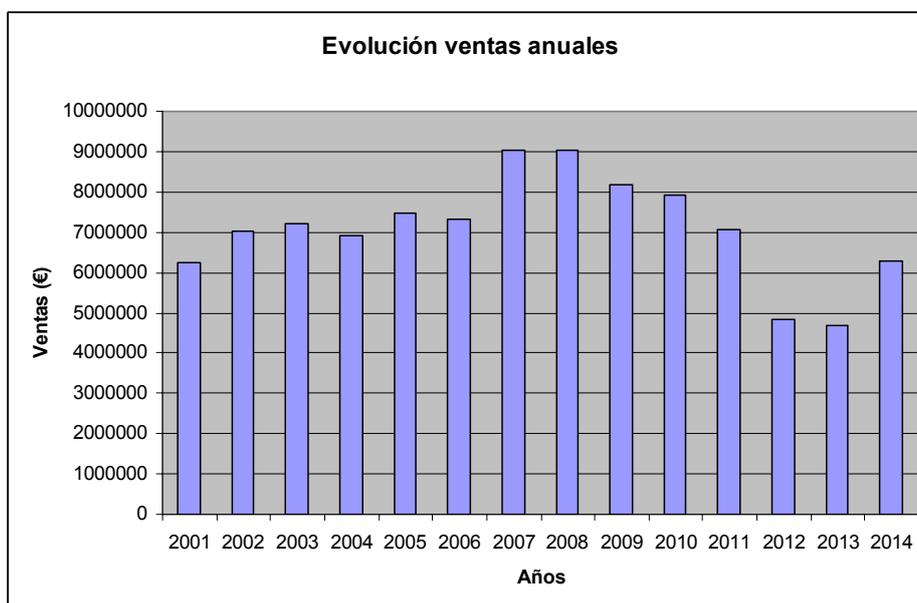


Gráfico n° 3: Evolución histórica del importe total de los Kg vendidos anualmente.  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

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.

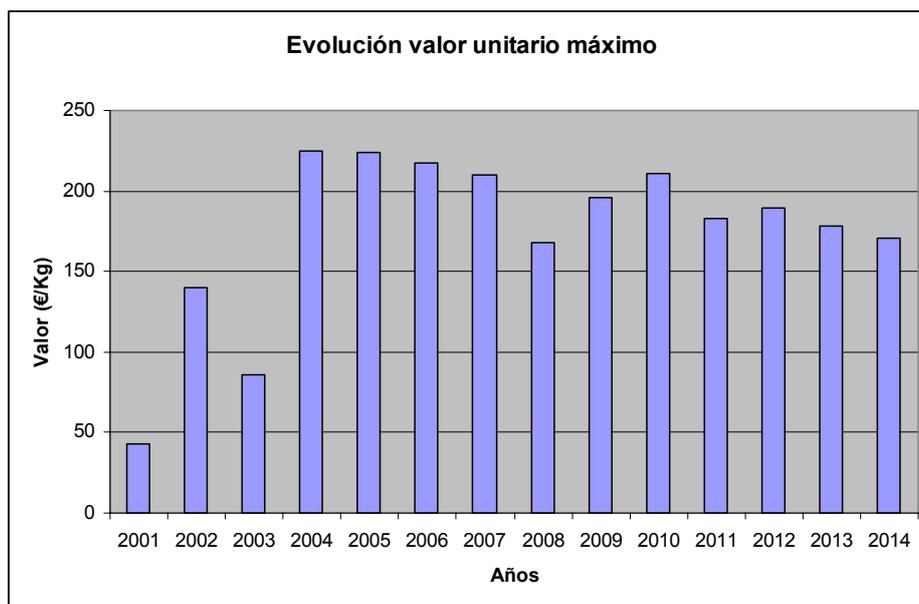


Gráfico nº 4: Evolución histórica del valor unitario máximo (€/Kg).  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

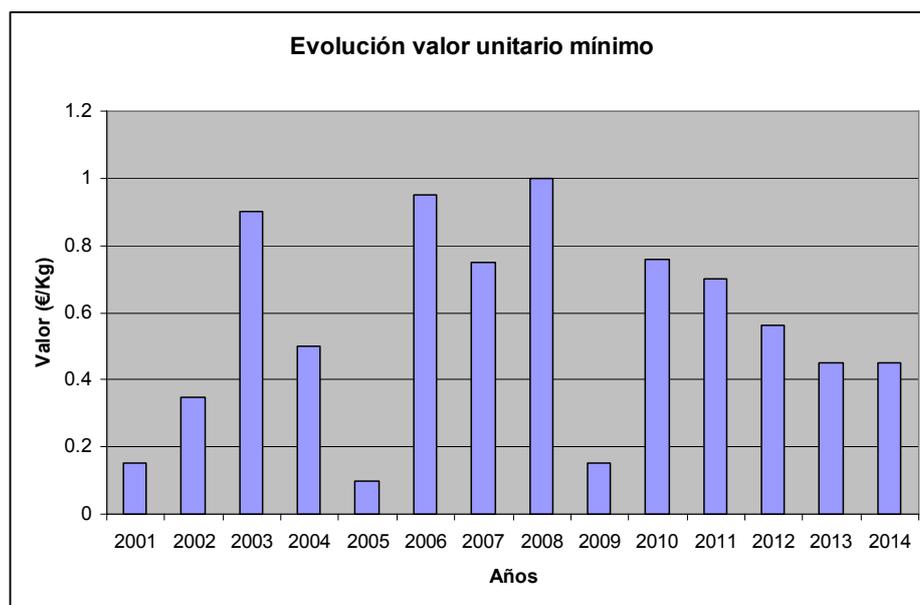


Gráfico nº 5: Evolución histórica del valor unitario mínimo (€/Kg).  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

A continuación podemos ver las principales especies vendidas en la lonja de A Illa de Arousa durante el último año y los últimos cinco años, observando así la evolución sufrida por las distintas especies. En ambos casos las principales variedades son el reló, la almeja babosa, la almeja rubia, el berberecho y la almeja fina.

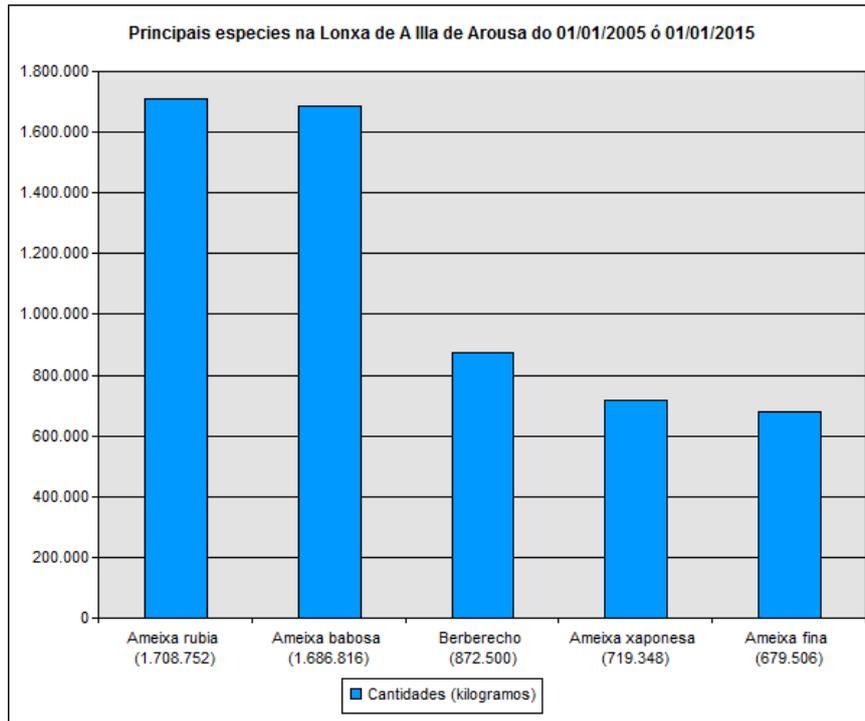


Gráfico nº 6: Principales especies vendidas en la lonja de A Illa de Arousa del 2005 al 2015.  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

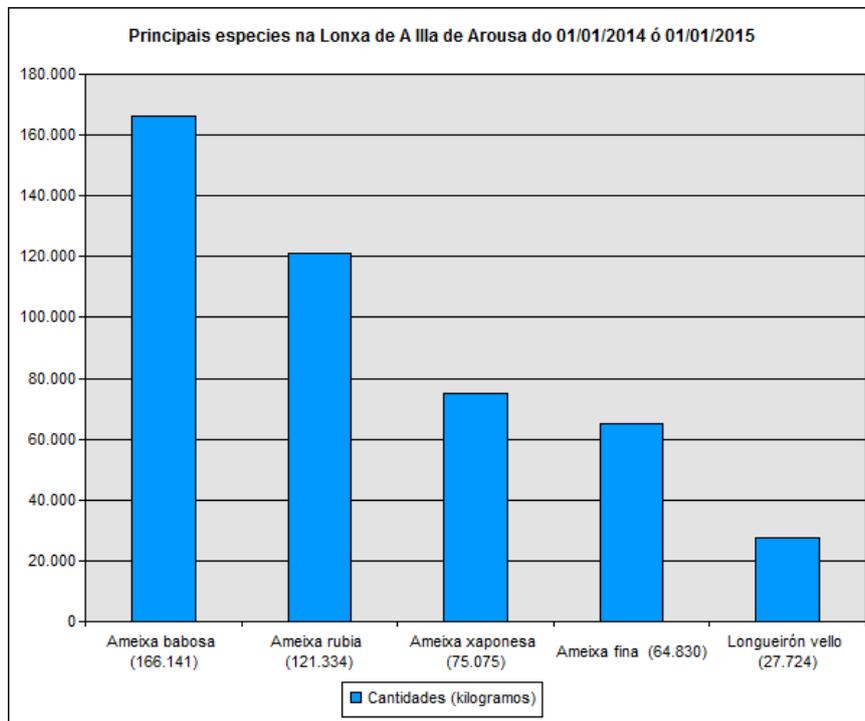


Gráfico nº 7: Principales especies vendidas en la lonja de A Illa de Arousa en el año 2014.  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Medio Rural e do Mar)

A continuación se procede a analizar la evolución de la producción mejillonera en el puerto de A Illa de

Arousa. Para ello se dispone de los datos suministrados por el Servicio de Análise e de Rexistros de la Secretaría Xeral do Mar entre los años 2009 y 2014, correspondientes a la declaración de los documentos de registro telemáticos expedidos.

Año	Producción anual mejillonera
2009	28.241.893
2010	33.993.906
2011	34.244.021
2012	32.081.117
2013	28.354.400
2014	38.244.691
<b>TOTAL</b>	<b>195.160.028</b>

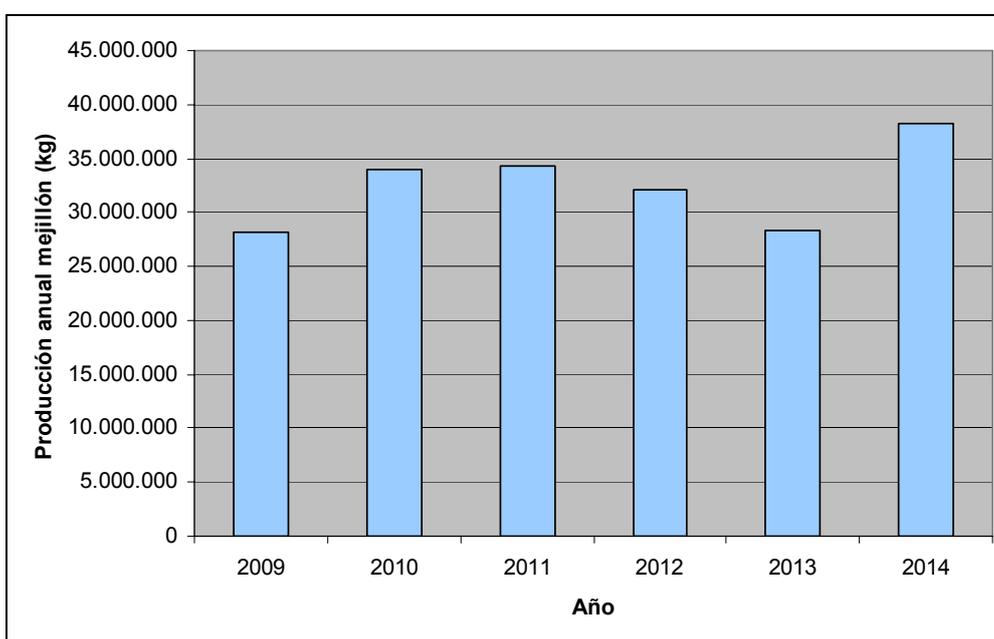


Gráfico nº 8: Evolución de la producción anual de mejillón en el puerto de A Illa de Arousa del 2009 a 2014.  
Fuente: Servicio de Análise e de Rexistros (Consellería do Medio Rural e do Mar)

El número de bateas de asociaciones que han suscrito convenios con Portos de Galicia se mantiene relativamente estable en los últimos años, puesto que en 2011 se han registrado 342, mientras que el registro de 2012 es de 336 bateas.

### 2.2.2. Actividad náutico-deportiva

En la actualidad el puerto de A Illa de Arousa no cuenta con pantalanes para el atraque de embarcaciones deportivas, no existiendo un uso náutico-recreativo propiamente dicho. Sin embargo, los estudios realizados dentro del 'Plan Director das Instalacións Náutico-Deportivas de Galicia' muestran la existencia de una demanda de instalaciones náutico-deportivas en toda la ría de Arousa, considerándose que la dársena de O Xufre presenta una buena viabilidad desde el punto de vista estratégico, técnico,

económico-financiero, ambiental y de dinámica litoral para la creación de una zona destinada específicamente a este uso.

Así pues, como ya se ha indicado previamente, con la finalización del dique y explanada de Punta Aguiuncho está prevista la reordenación de usos en la dársena de O Xufre, con objeto de habilitar pantalanos y superficies en tierra para el atraque y operación de embarcaciones deportivas.

### **2.2.3. Actividades complementarias**

Por último, es de destacar que la actividad portuaria descrita en los párrafos anteriores requiere una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres de todo tipo, efectos navales, y también para la preparación de la pesca, generando en conjunto un valor añadido que supera al valor de la pesca desembarcada.

## **2.3. SERVICIOS AL USUARIO**

Como instalaciones complementarias de las infraestructuras portuarias descritas en el punto 1.1, A Illa de Arousa dispone en el puerto de O Xufre de una instalación de suministro de combustible.

Existen además tomas de agua y energía, así como grúas para la descarga del mejillón, rampa de varada y rampas de descarga.

Para la venta de las capturas se dispone del nuevo edificio de la lonja con un total de 861,37 m<sup>2</sup> construidos.

## **2.4 ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES**

Las instalaciones portuarias de A Illa de Arousa están comunicadas con la autopista AP-9 a través de la autovía de O Salnés, AG-41, y de las vías rápidas VG-4.2 y VG-4.3 desde el sur de Galicia y a través de la carretera N-640 y la vía rápida VG-4.3 desde el norte. El acceso a la isla se realiza a través de un puente sobre la ría, mediante la carretera PO-307. Esta carretera conecta con la PO-549, que enlaza Vilagarcía de Arousa con Cambados, y a través de la que se accede a la VG-4.3.



### **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-mejillonera**

Del análisis de los datos que figuran en el apartado 2.2 se concluye que es previsible que se mantenga la tendencia actual en el volumen de capturas descargadas de pesca fresca, ya que la evolución de los últimos años revela una tendencia bastante constante, con algunas fluctuaciones puntuales.

Además, el valor en 1ª venta de las especies capturadas aumenta. Este aumento de valor es producido por el aumento de precios y también una evolución en los tipos de captura, equipándose los barcos para capturar especies de mayor precio que asimismo proporcionan con su elaboración en tierra un mayor valor añadido.

Por otra parte, el desarrollo de la industria de cultivo de mejillón, especialmente de la que tiene como base el puerto de O Xufre, mantiene una gran importancia, existiendo oscilaciones en el número total de bateas anuales que se registran. La producción anual de mejillones supera notablemente las descargas de pesca fresca vendidas en la lonja de A Illa de Arousa, por lo que se resalta la importancia del mejillón en este puerto, de ahí que sea necesario dotarlo de los espacios necesarios para el desarrollo de estas actividades.

Es necesario prestar los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a los barcos el avituallamiento y pertrechos necesarios. El puerto es centro de actividades logísticas para preparación, comercialización y distribución de las capturas hacia las zonas de consumo.

La rápida y eficaz prestación de los servicios al buque asegura la operatividad del mismo, pero esta cuestión es todavía más importante en la pesca pues la adecuada rapidez y calidad en las complejas operaciones de su preparación y distribución influye en forma definitiva en el producto final y su valor de mercado.

De todo ello se desprende la necesidad de equipar a A Illa de Arousa con instalaciones modernas para realizar con la máxima eficacia las operaciones descritas anteriormente de modo adecuado. Para ello se ha llevado a cabo la actuación del dique de Punta Aguiuncho, estando prevista la finalización de las instalaciones proyectadas en esta zona a lo largo del año 2013.

##### **3.1.2. Actividad náutico-deportiva**

Como ya se indicó en el apartado 2.2.2, las instalaciones portuarias de A Illa de Arousa no cuentan actualmente con pantalanes para el atraque de embarcaciones deportivas. Sin embargo, con la

construcción de la explanada y el dique de Punta Aguiuncho, que servirá de protección a varios pantalanes flotantes que se prevé instalar para el atraque de embarcaciones pesqueras y marisqueras, está previsto habilitar la ensenada de O Xufre como zona de atraque de embarcaciones náutico-recreativas, con objeto de mejorar la ordenación de la flota dentro de las instalaciones portuarias.

La creciente demanda de instalaciones náutico-recreativas en zonas turísticas del litoral gallego hace prever la necesidad de estas instalaciones. De hecho, en el entorno de la isla se pueden observar en épocas estivales numerosas embarcaciones de 7ª lista en fondeo libre. Está previsto que las nuevas instalaciones dispongan de aproximadamente entre 200 y 250 plazas de atraque.

Independientemente de todo lo anteriormente expuesto, la ubicación de los pantalanes grafiados en los planos podrá variar en función de la demanda de uso y de las necesidades derivadas de la práctica de actividades náutico-recreativas.

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

## **3.2. ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES**

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

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

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

En Punta Aguiuncho, en la parte más oriental del puerto, se ha llevado a cabo la ampliación de las instalaciones portuarias, mediante la ampliación de la explanada, generando una superficie de 21.200 m<sup>2</sup>

realizados mediante relleno. El dique poseerá una longitud total de 229 metros, con una sección transversal formada por un núcleo principal de sección trapezoidal de todo uno de cantera con pendiente 3/2.

Se ha realizado un dragado de la dársena hasta alcanzar un calado de 3 metros, produciendo una extracción de 12.000 m<sup>2</sup> de material. Posteriormente, está en estudio la disposición de cuatro pantalanes paralelos al dique con una longitud de 135 metros y una anchura de 3 metros, con un número de plazas de atraque de aproximadamente 200. En cualquier caso, la disposición de los pantalanes reflejada en los planos y descrita en este apartado es meramente orientativa, y podrá modificarse o ampliarse en función de la demanda de uso. Las antedichas instalaciones están previstas principalmente para el sector de la acuicultura, a la vez que el propio dique mejorará sustancialmente el abrigo en todo el puerto.

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

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

### **3.3.1. Uso pesquero-mejillonero**

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera y mejillonera del puerto, incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca, marisco y mejillones 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 estas flotas, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades, y los usos complementarios a estos.

### **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 su atraque, 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. Usos complementarios**

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

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

### **3.3.5. Uso de infraestructura básica**

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental el 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.

## **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 PESQUERO-MEJILLONERA**

#### **4.1.1. Extensión del área**

Comprende el muelle con las tres rampas situadas en la parte Este del puerto de O Xufre, así como toda la explanada donde se sitúa tanto la lonja antigua (aunque ésta queda incluida en el área de usos complementarios) como la nueva. Se incluyen también dentro de este uso las instalaciones de Cabodeiro, con informe favorable para su adscripción por parte de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar y las de O Campo.

#### **4.1.2. Justificación de su uso**

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

### **4.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA**

#### **4.2.1. Extensión del área**

En la actualidad no existe área destinada a los usos náutico-recreativos, pero está previsto el acondicionamiento de las instalaciones de los pantalanes de O Xufre y el muelle colindante con dichos pantalanes.

No obstante, mientras no sean construidos los pantalanes para uso pesquero previstos en la zona de Punta Aguiuncho y se realice el traslado de la flota, se permitirá el uso mixto pesquero-deportivo de los pantalanes de O Xufre.

#### **4.2.2. Justificación de su uso**

Se asignarán al uso náutico-deportivo las zonas previstas, a efectos de evitar interferencias con el resto de las actividades portuarias que se desarrollan en el puerto de O Xufre, fundamentalmente con la actividad pesquera-mejillonera. Además, la creciente demanda de plazas de amarre para este tipo de embarcaciones hace que sea preciso dotar al puerto de las instalaciones náutico-deportivas adecuadas.

### **4.3. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS**

#### **4.3.1. Extensión del área**

La zona destinada al uso complementario abarca la zona este del muelle central del puerto de O Xufre y la lonja antigua, así como el tramo de paseo marítimo que conecta las instalaciones de O Xufre y O Naval. También presenta este uso la zona situada el este de las instalaciones de O Campo (plaza de Alameda Regueiro).

Se incluye también dentro de este uso la explanada construida en Punta Aguiuncho, en la que se encuentra ya prevista una ordenación de parcelas para uso complementario.

#### **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. 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.

### **4.4. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

#### **4.4.1. Extensión del área**

Comprende el nuevo dique que se ha construido para resguardar a los pantalanes pesquero-mejilloneros que se dispondrán en Punta Aguiuncho. Dispondrá de una longitud total de 213 metros.

#### **4.4.2. Justificación de su uso**

El dique que conforma la infraestructura de abrigo y protección del puerto constituye un elemento imprescindible para el correcto desarrollo de las actividades portuarias en los diferentes muelles y pantalanes sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes existentes en la dársena.

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. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS

A continuación se presenta una tabla resumen con la asignación de áreas prevista por el presente documento.

ASIGNACIÓN DE ÁREAS (m <sup>2</sup> )	
Uso	Superficie
	m <sup>2</sup>
Pesquero-Mejillonero	17.155,77
Náutico-Deportivo	3.536,30
Complementario	42.982,93
Infraestructuras básicas	5.134,20
<i>TOTAL</i>	68.809,20

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

## 5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

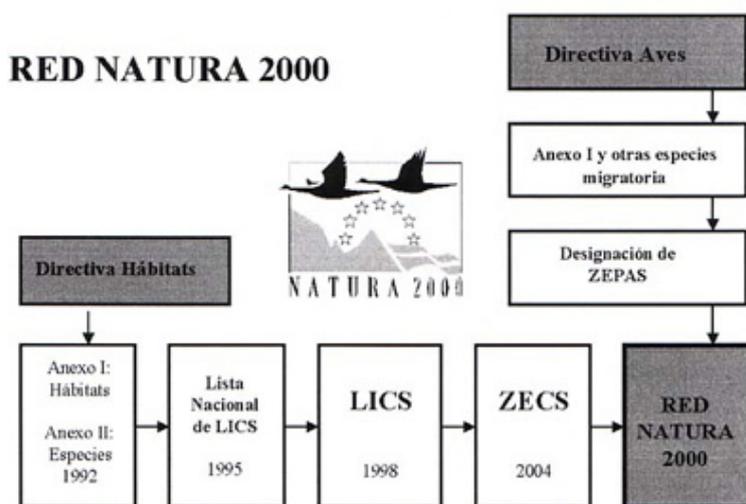
En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de protección medioambiental, comprobando que el puerto de A Illa de Arousa no se encuentra incluido en ninguna de ellas.

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 hábitats 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 las instalaciones portuarias de A Illa de Arousa se encuentran próximas, aproximadamente a una distancia de 2.537 m de la zona ZEPA “Complejo intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón e lagoa Bodeira”, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA, si bien dicha zona no afecta a las antedichas instalaciones.





## 5.2. ZONAS RAMSAR

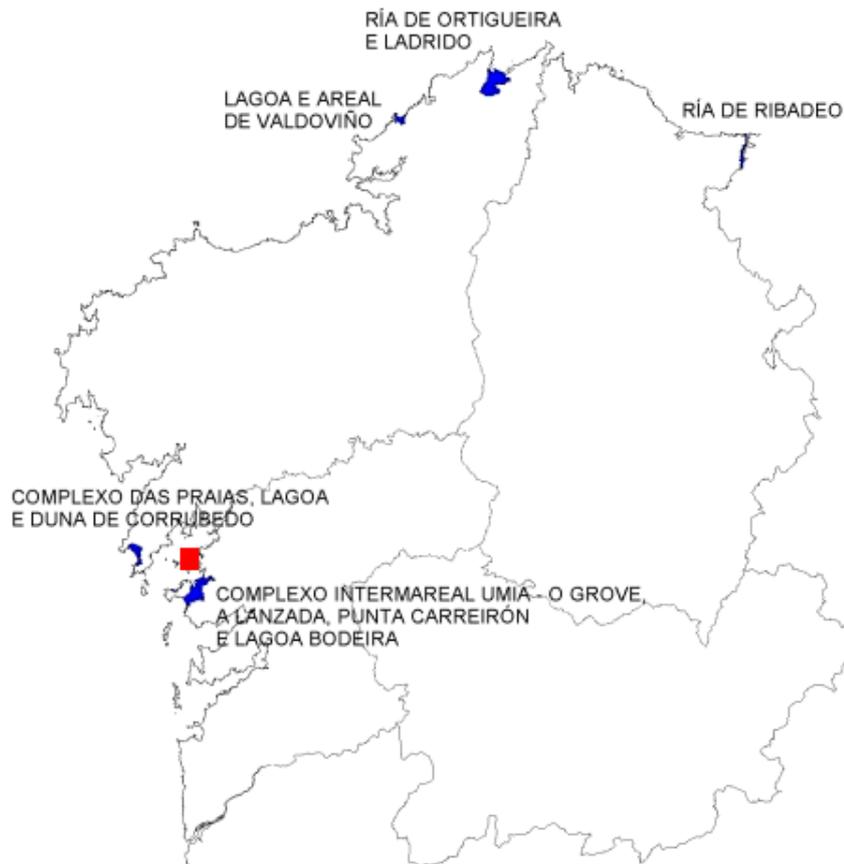
La Lista Ramsar integra las zonas húmedas más importantes del mundo desde el punto de vista de su interés ecológico y para la conservación de la biodiversidad.

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

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

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

Las instalaciones portuarias de A Illa de Arousa no se encuentran integradas en ninguno de dichos espacios. Sin embargo, se encuentra a una distancia de 2.537 m del humedal protegido “Complejo intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, punta Carreirón e lagoa Bodeira”.



### 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).

Las instalaciones portuarias de A Illa de Arousa no se encuentra incluido en ninguna Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

#### 5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

Existe en el interior de la zona portuaria un elemento patrimonial protegido, clasificado como suelo rústico protegido histórico-artístico. Se trata de las esculturas en las rocas de punta Aguiuncho (esculturas de Manolo Otero), situadas en las proximidades del nuevo dique construido.

En el planeamiento urbanístico vigente P.X.O.M 14/02/2002 existe un catálogo de elementos protegidos en el que se encuentran incluidas dichas esculturas. Además, dicho catálogo contiene también otros elementos que aunque no se encuentran dentro del espacio portuario están próximos al mismo.

La ubicación de todos ellos se incluye en el Plano nº 4: Zonas de Protección.

#### 5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el Concello de A Illa de Arousa la figura de planeamiento vigente es el Plan Xeral de Ordenación Municipal, aprobado el 14 de Febrero de 2002. En el citado PXOM se recogen una figura de protección ambiental, en concreto, la de Suelo Rústico Protegido Litoral, que afecta a la zona de servicio del puerto, en concreto, a las zonas del nuevo dique de Punta Aguiuncho.

Según la normativa del citado Plan Xeral de Ordenación Municipal, *“con carácter ordinario, sólo se permitirán en esta zona las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra localización, o presten servicios necesarios para el uso del dominio público marítimo-terrestre. (...) Los usos permitidos en la zona afectada por la servidumbre de protección deberán contar con la autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma de Galicia, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 48.1 y 49 del Real Decreto 1112/92 por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Costas”*.

La clasificación de los terrenos de Punta Aguiuncho debería ser modificada para adecuarse a su nueva condición derivada de su incorporación a la zona de servicio del puerto y, por lo tanto, al Sistema General Portuario.

La delimitación de dichas zonas se incluye en el Plano nº 4: Zonas de Protección.

#### 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 A Illa de Arousa se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Arousa', y de la Unidad de Paisaje 'Illa de Arousa e Arquipélago de Rúa e Os Guidoiros'. 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 A Illa de Arousa 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 no se incluye ningún elemento situado en el entorno de la zona de servicio del puerto de A Illa de Arousa 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 y la posterior ampliación reflejada en el Acta de Adscripción de 21 de noviembre de 2008.

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. 31/03/1997 (deslinde correspondiente a las zonas de O Campo, O Naval y la concesión del Concello 13-04-81-C-1), si bien algunos de los tramos tienen el deslinde aprobado por O.M. del 28/01/2004, entre los que se incluyen las zonas de O Xufre (exceptuando las instalaciones de O Naval), las instalaciones portuarias de Cabodeiro, así como la ampliación en Punta Aguiuncho.

Con fecha 27 de diciembre de 2007, Portos de Galicia acordó la declaración de innecesariedad de las instalaciones portuarias de Cabodeiro, como paso previo y preceptivo para proceder con los trámites previstos para la reversión de los terrenos a la Administración General del Estado en los términos establecidos en la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas. Esta declaración se debía a que en dicho momento estaba previsto que se llevasen a cabo las obras correspondientes a la “Ampliación de las instalaciones portuarias de Xufre (Illa de Arousa)”. Con fecha 21 de noviembre de 2008 se llevó a cabo el Acta de Adscripción de la zona solicitada para la ejecución de la obra mencionada y, al mismo tiempo, la reversión de las instalaciones de Cabodeiro.

Con fechas 16 de febrero y 26 de abril de 2012, Portos de Galicia recibió escritos formulados por la Cofradía de Pescadores y una serie de asociaciones de mejilloneros, vecinos y empresarios de A Illa de Arousa, en la que se solicita que se reconsidere la decisión adoptada en su día y se inicie la tramitación de una nueva adscripción a Portos de Galicia del muelle de Cabodeiro. En este escrito se indica que el puerto no ha dejado de tener actividad en ningún momento, atiende a las flotas de 3ª, 4ª y 7ª lista, y se emplea como refugio de la flota en temporales, estimando como necesaria la instalación portuaria.

Al amparo de los escritos recibidos, el 18 de julio de 2012, Portos de Galicia realiza la solicitud de adscripción de la delimitación de los bienes de Dominio Público Marítimo-Terrestre existentes en relación a las instalaciones portuarias de Cabodeiro, según lo previsto en la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas. En el plano nº3, Delimitación de la Zona de Servicio, figura la delimitación de la nueva zona de adscripción (idéntica a la existente con anterioridad al 27 de diciembre de 2007).

En el Anexo nº 3 se adjunta copia del Acta de Transferencia aprobada por R.D. 3214/1.982, así como copia del Acta de Adscripción de 2008. También se incluyen la propuesta de adscripción de las instalaciones de Cabodeiro, de julio de 2012, y el informe favorable de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, de octubre de 2012.

En las instalaciones portuarias de O Campo, la zona de servicio presenta una singularidad: a pesar de que el deslinde aprobado por Orden Ministerial de 31 de marzo de 1997 discurre por el borde del paseo marítimo, la delimitación de la zona de servicio realizada en las transferencias de 1982 discurre por los frentes de las fachadas de la rúa Valle-Inclán. En estas condiciones, se ha optado por mantener este vial dentro de la zona de servicio portuaria. En el Anexo nº2-Deslinde y Adscripción, y en el plano nº3-Delimitación de la zona de servicio, puede observarse dicha singularidad.

Por último, la construcción del nuevo vial de acceso al puerto de O Xufre (N/PO/97.20), realizada por la Dirección Xeral de Infraestructuras, ha conllevado la expropiación de varias parcelas en el entorno de los límites de la zona de servicio portuaria en el área de Punta Aguiuncho, para la ejecución de la glorieta de acceso a la nueva superficie portuaria.

Teniendo en cuenta que dentro de estas parcelas se encuentran 2 zonas situadas dentro de la explanada portuaria y sin ningún uso viario, se considera que éstas deberían pasar a formar parte de la citada zona de servicio, pasando del Dominio Público de la actual Axencia Galega de Infraestructuras al Dominio Público Portuario mediante una mutación demanial.

En el Anexo nº6 figura el plano con la localización de los terrenos que deberán incluirse en la zona de servicio 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.

La zona de servicio del puerto en su lado tierra viene determinada por la delimitación recogida en el Acta de Transferencia primitiva, de 1982, con las posteriores ampliaciones reflejadas en el Acta de Adscripción de noviembre de 2008. Se propone también incluir dentro de dicha zona de servicio las superficies correspondientes a las instalaciones de Cabodeiro y las zonas correspondientes a la explanada portuaria de Punta Aguiuncho que en la actualidad son parte del Dominio Público de la actual Axencia Galega de Infraestructuras.

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.

En este caso se ha seguido ese criterio con los resguardos necesarios. Se ha dejado una separación de 50 metros al dique de abrigo de Punta Aguiuncho, mientras que en el frente la separación es de 80 metros, dejando así el mismo margen de maniobra que existe actualmente en el dique pesquero - mejillonero.

## 7. EFECTOS DEL DOCUMENTO 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 competentes.

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 específicos no previstos en los tipos básicos, pero vinculados a éstos, siempre que tengan carácter provisional o desmontable o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público, y siempre que no alteren los usos básicos.

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

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

## 7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

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

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

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

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

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

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

## 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 A Illa de Arousa 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