

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA.....</b>	<b>3</b>
1.1.	ANTECEDENTES .....	3
1.2.	METODOLOGÍA .....	4
<b>2.</b>	<b>SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO .....</b>	<b>6</b>
2.1.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES .....	6
2.2.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO .....	8
2.3.	SERVICIOS PORTUARIOS .....	12
2.4.	ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES .....	13
<b>3.</b>	<b>EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS .....</b>	<b>15</b>
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES .....	15
3.1.1.	Actividad pesquera .....	15
3.1.2.	Actividad deportiva .....	15
3.1.3.	Actividad comercial .....	15
3.1.4.	Actividades complementarias .....	15
3.2.	ACTUACIONES NECESARIAS PARA ESTAS ACTIVIDADES .....	16
3.3.	CLASIFICACIÓN USOS PREVISTOS .....	16
3.3.1.	Uso pesquero .....	17
3.3.2.	Uso náutico-deportivo .....	17
3.3.3.	Uso mixto pesquero-náutico-deportivo .....	17
3.3.4.	Uso comercial .....	17
3.3.5.	Usos complementarios .....	17
3.3.6.	Uso de infraestructura básica .....	17
3.3.7.	Uso de reserva .....	18
<b>4.</b>	<b>DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LAS DISTINTAS ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN .....</b>	<b>19</b>
4.1.	ÁREA PESQUERA .....	19
4.1.1.	Extensión del área .....	19
4.1.2.	Justificación de su uso .....	19
4.2.	ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA .....	19
4.2.1.	Extensión del área .....	19
4.2.2.	Justificación de su uso .....	19
4.3.	ÁREA MIXTO PESQUERO – NÁUTICA-DEPORTIVA .....	20
4.3.1.	Extensión del área .....	20
4.3.2.	Justificación de su uso .....	20
4.4.	ÁREA COMERCIAL .....	20
4.4.1.	Extensión del área .....	20
4.4.2.	Justificación de su uso .....	20
4.5.	ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS .....	20
4.5.1.	Extensión del área .....	20
4.5.2.	Justificación de su uso .....	20
4.6.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS .....	21
4.6.1.	Extensión del área .....	21
4.6.2.	Justificación de su uso .....	21
<b>5.</b>	<b>DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN .....</b>	<b>22</b>
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
5.2.	ZONAS RAMSAR .....	25
5.3.	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES .....	26
5.4.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO .....	27



5.5.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL .....	27
5.6.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL .....	27
5.7.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO .....	28
6.	<b>PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO .....</b>	<b>29</b>
6.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .....	29
6.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO .....	29
7.	<b>EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES .....</b>	<b>31</b>
7.1.	ALCANCE Y EFECTOS .....	31
7.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES .....	32



## 1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

### 1.1. ANTECEDENTES

El presente documento se redacta por encargo directo de Portos de Galicia para establecer un documento que permita dar cumplimiento a las modificaciones establecidas en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En la citada ley se establece la necesidad de que los puertos dispongan de un documento de “Delimitación de espacios y usos portuarios”.

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

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

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

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

El municipio de Fisterra se encuentra al oeste de la provincia de A Coruña, en la zona más occidental de España, dentro de la comarca de Fisterra. Se halla junto a los municipios de Corcubión, Cee, Dumbria y Carnota en la ría de Corcubión, formada por la desembocadura del río Xallas. Se encuentra delimitado geográficamente por la playa del Rostro al norte y el Cabo Fisterra al sur. Limita al norte y al oeste con el municipio de Cee, formando una península entre el Océano Atlántico y la ría de Corcubión.

Presenta una superficie de 29,6 km<sup>2</sup>. Su población se divide en cuatro parroquias: San Martiño de Duio, San Vicente de Duio, San Xoan de Sardiñeiro y Nosa Señora das Areas de Fisterra, donde se encuentra la capital municipal, Fisterra. El municipio, siendo uno de los de menor extensión dentro de la provincia de A Coruña, cuenta con una población de 4.983 personas (fuente Instituto Nacional de Estadística, INE, 2011).



El nombre de Fisterra procede del latín finis terrae, fin de la tierra, siendo el municipio punto final también del Camino de Santiago. La singularidad geográfica de Fisterra ha cautivado desde antiguo a multitud de personas que anhelaban asomar al fin del mundo, donde la tierra acaba y el mar comienza.

Los vientos predominantes en invierno son los del sur al oeste y norte, rolando en este sentido con el paso de los frentes. Suelen venir acompañados de cerrazón y lluvia, con visibilidad reducida. Su régimen comienza en octubre y dura hasta marzo. La orientación del núcleo hace que esté resguardado de los vientos de norte y oeste, siendo el dique de abrigo la protección para los vientos del sur.

## **1.2. METODOLOGÍA**

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

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

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

En el primer apartado se analiza la situación actual del puerto, tanto en lo relativo a sus instalaciones como a sus tráficos, flota, etc. En el segundo se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias y en el tercero se realiza la asignación de las distintas superficies a los diferentes usos previstos. Evidentemente, y como paso previo, es preciso establecer una clasificación de los distintos usos que se desarrollan o está previsto desarrollar en la zona de servicio del puerto. En el apartado 4 se incluye el análisis de la existencia o no de zonas de protección, a nivel patrimonial y a nivel de medio ambiente (Red Natura, Convenio Ramsar, etc.). A continuación se indica la propuesta de delimitación de la zona de servicio que derivan del análisis antes realizado y las ampliaciones previstas en caso de que las haya. Finalmente, el apartado 6 establece el alcance, efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización de modificaciones del plan.



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



## **2. SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO**

El puerto de Fisterra, perteneciente al Sistema Portuario Galego gestionado por Portos de Galicia, está situado en la ría de Corcubión, al oeste de la provincia de A Coruña, al nordeste del Cabo Fisterra y en la zona exterior de la ensenada de Langosteira. Sus límites son las puntas do Castelo, al sur, y del Almacén, al norte.

Sus coordenadas geográficas son: latitud 42° 54' 27" N y longitud 9° 15' 49" W. La boca de la ensenada de Langosteira está situada entre el Cabo Fisterra y la punta de Sardiñeiro, separados entre sí 3 millas. Está abierta al mar y a los vientos de S y SE, poco usuales en la zona.

Se encuentra en el margen este de la península de Fisterra, protegido de mar abierto y de los vientos de primer y segundo cuadrantes. Posee 132 plazas de amarre para embarcaciones. Dispone de una longitud de atraque en muelle de 282 metros.

### **2.1. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES**

El puerto de Fisterra posee una superficie total de agua de 117.284 m<sup>2</sup>; 6.052 m<sup>2</sup> de pantalanés y un área de navegación de 111.232 m<sup>2</sup>.

En cuanto a la superficie total de tierra asciende a 36.650 m<sup>2</sup>, distribuyéndose entre aparcamientos (3.760 m<sup>2</sup>), edificios (2.535 m<sup>2</sup>), área de reparaciones (4.766 m<sup>2</sup>), área de usos complementarios (1.201 m<sup>2</sup>), áreas de usos pesqueros (7.477 m<sup>2</sup>) y usos diversos (16.911 m<sup>2</sup>).

El dique, con una superficie total de 2.058 m<sup>2</sup>, posee un muelle adosado en el tramo más próximo a tierra destinado exclusivamente a usos pesqueros. Originariamente presentaba 2 tramos, con forma de L no recta, y recientemente se ha llevado a cabo una ampliación con un nuevo tramo prácticamente paralelo al primero. Los 3 tramos presentan longitudes, respectivamente, de 387, 143 y 86 metros. La longitud de atraque en el muelle es de 214 m. Este muelle posee una instalación de suministro de combustible (únicamente gasoil) y una fábrica de hielo para usos pesqueros, así como una rampa de varada de uso mixto deportivo-pesquero.

El puerto posee cuatro pantalanés, dispuestos en paralelo al cantil del muelle principal del puerto. Originalmente el puerto únicamente disponía de tres pantalanés. La elevada demanda de plazas de atraque hizo que en 2007 se construyese un nuevo pantalán (Pantalán 04) situado más próximo a tierra, ampliándose así los atraques disponibles de 106 a los 132 actuales. Todos los pantalanés se destinan a usos mixtos náutico-deportivos-pesqueros. El calado en la zona de atraques varía entre los 0,5 y 2.5 m.



Las 132 plazas de amarre están distribuidas de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS			
CATEGORÍA	DIMENSIONES (m)	UNIDADES	PANTALÁN
A	6,00 x 2,00	11	03
A	6,00 x 2,75	26	04
A	6,00 x 3,10	50	02 - 03
A	6,00 x 3,20	13	02
B	8,00 x 3,40	18	02
C	10,00 x 4,35	14	01 - 02
	TOTAL UNIDADES	132	

La distribución de los amarres mencionados puede observarse en el Plano 5.

Sus instalaciones, de norte a sur, se inician con una superficie de relleno, ejecutada en el año 2011, destinada a usos complementarios. Al sur de esta se dispone de un espacio para uso mixto pesquero-deportivo, que cuenta con una zona de reparación de embarcaciones pesqueras en una rampa de varada de dimensiones 100 x 36 metros, cubriendo así las necesidades de limpieza, pintado de fondos y reparaciones periódicas.

Continuando hacia el sur, se encuentra una explanada, destinada al estacionamiento de vehículos. En la explanada se sitúan los vestuarios habilitados para los mariscadores de la cofradía, así como un tanque de tormentas subterráneo, que alivia junto a la rampa-varadero antes mencionada.

En el extremo sur de esta explanada se localiza el acceso a los pantalanes y una pequeña rampa de varada, de uso mixto deportivo-pesquero. Al sur de esta rampa se encuentran los pantalanes y el cantil del muelle original del puerto, que en la actualidad tiene uso de infraestructura básica, albergando el paseo del frente marítimo de la villa.

En la zona sur del puerto se localiza la superficie principal del mismo, adosada al dique de abrigo. En esta explanada está situado el edificio de la nueva lonja, construida en 2006, así como dos edificios de departamentos (uno de ellos exento, y el otro, que incluye las dependencias de Portos de Galicia, adosado a la nueva lonja) y la Escuela de Extensión Pesquera. Frente a la nueva lonja se localiza un muelle de atraque con una pequeña rampa de varada, de uso pesquero.



## 2.2. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

### 2.2.1. Actividad pesquera

La flota pesquera con base en el puerto de Fisterra consta de 86 embarcaciones, según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia, aprobado por Orden de 8/8/2003. Las embarcaciones tienen por objeto las siguientes actividades:

- 85 barcos de artes menores
- 1 embarcación dedicada al palangre de fondo.

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 Anejo 5 se presenta un listado con la flota del puerto.

DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
CALADERO NACIONAL	ARTES MENORES	85	422,73	464,78	3.486,79	2.564,19
(Cant/Noroeste)	PALANGRE FONDO	1	11,27	26,92	143	105,16
<b>Totales</b>		<b>86</b>	<b>434</b>	<b>491,7</b>	<b>3.629,79</b>	<b>2.669,35</b>

Tabla nº 1: Flota pesquera con base en el puerto de Fisterra.  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Mar)

Las embarcaciones pesqueras están atracadas en los 4 pantalanes existentes, y fondeadas en la dársena portuaria, sin que exista una separación estricta de éstas con las embarcaciones náutico-deportivas. Los pantalanes presentan usos mixtos pesquero-náutico-deportivos.

Las esloras varían entre los 3,9 m de las embarcaciones auxiliares y las embarcaciones artesanales más pequeñas, y los 16 m de las mayores, destinadas a artes menores o palangre de fondo (datos de esloras obtenidos de la Plataforma Tecnológica de Pesca, de la Consellería do Mar).

En cuanto a la pesca fresca, los kilos vendidos en la lonja de Fisterra en los últimos años evolucionaron con una clara tendencia ascendente de 2001 a 2002, produciéndose un fuerte descenso en el año 2003 (debido a la catástrofe del 'Prestige', ocurrida en Noviembre de 2002), y una recuperación en los años posteriores. A partir de 2006 se inicia un fuerte crecimiento hasta el año 2008, produciéndose fluctuaciones entre valores situados entre 500.000 y 600.000 kg a partir de ese año.

En el siguiente cuadro se refleja la evolución de los desembarcos de pesca desde el año 2001 hasta la actualidad:



AÑO	TOTAL VENTAS EN LONJA (Kg anuales)	EVOLUCIÓN VALOR EN 1ª VENTA (€ anuales)	VALOR UNITARIO EN PRIMERA VENTA (€/Kg)
2001	422.907	1.485.549,75	3,51
2002	441.556	1.716.340,11	3,89
2003	226.401	886.218,64	3,91
2004	387.032	1.511.892,60	3,91
2005	433.616	1.831.529,17	4,22
2006	417.768	2.085.582,61	4,99
2007	512.686	2.263.017,33	4,41
2008	605.259	2.598.728,71	4,29
2009	536.002	2.131.611,20	3,98
2010	600.615	2.402.637,53	4,00
2011	518.924	2.029.559,20	3,91
<b>TOTAL</b>	<b>5.102.765</b>	<b>20.942.666,85</b>	<b>4,09</b>

Tabla nº 2: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja e importes de los mismos desde 2001 a 2010.  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Mar)

A continuación se muestra un gráfico con la evolución de las ventas en lonja en los últimos años:

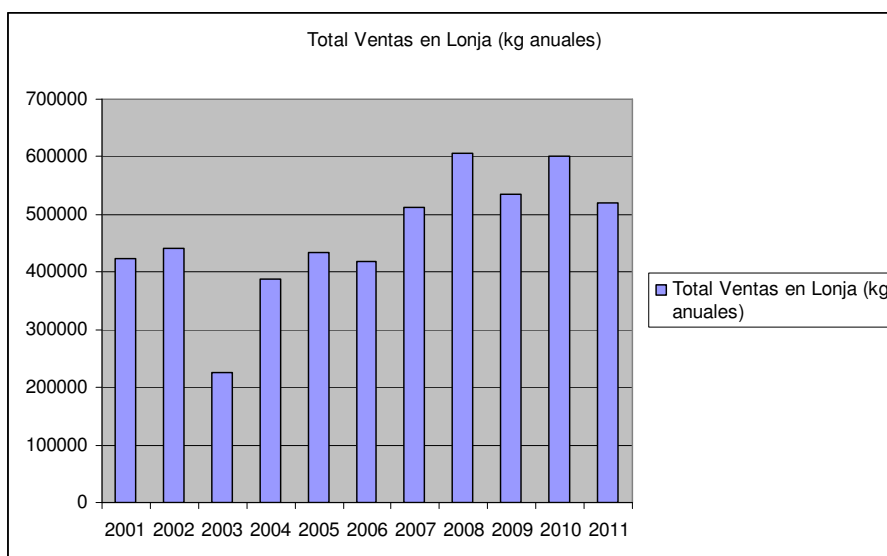


Gráfico nº 1: Evolución histórica de los kilos vendidos en lonja de 2001 a 2011  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Mar).

En el gráfico siguiente se muestra la evolución del importe de las ventas en lonja, donde se aprecia que la trayectoria es creciente en 2001 y 2002, reduciéndose notablemente en 2003 (por el efecto de la catástrofe del 'Prestige'), habiéndose registrado posteriormente un fuerte crecimiento hasta 2008 y diversas fluctuaciones en los años siguientes.



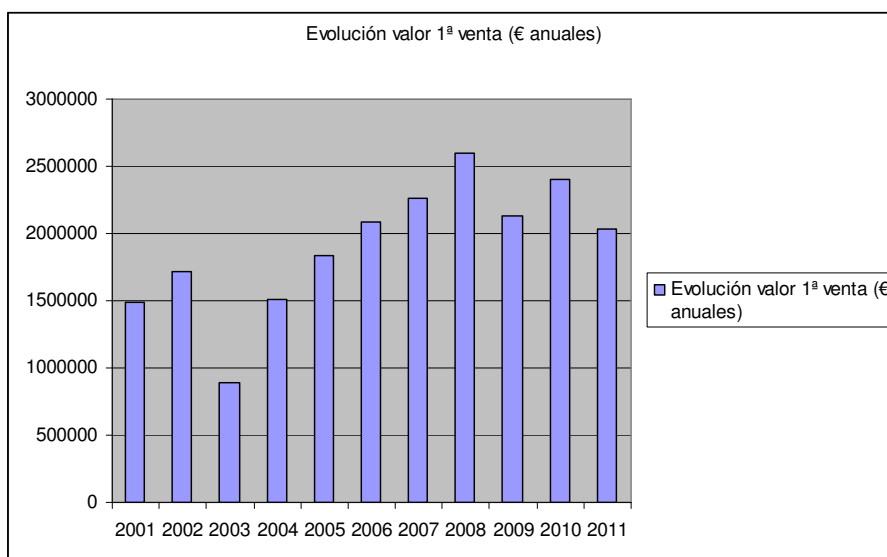


Gráfico nº 2: Evolución histórica del valor en primera venta del total de los kg vendidos anualmente.  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Mar)

A continuación se muestra la comparativa atendiendo al coste del kg en primera venta en función de los años. De los datos anteriores se observa, tal y como se indica en el gráfico, que en el año 2006 el importe unitario de las ventas (€/kg) fue el mayor de toda la serie histórica

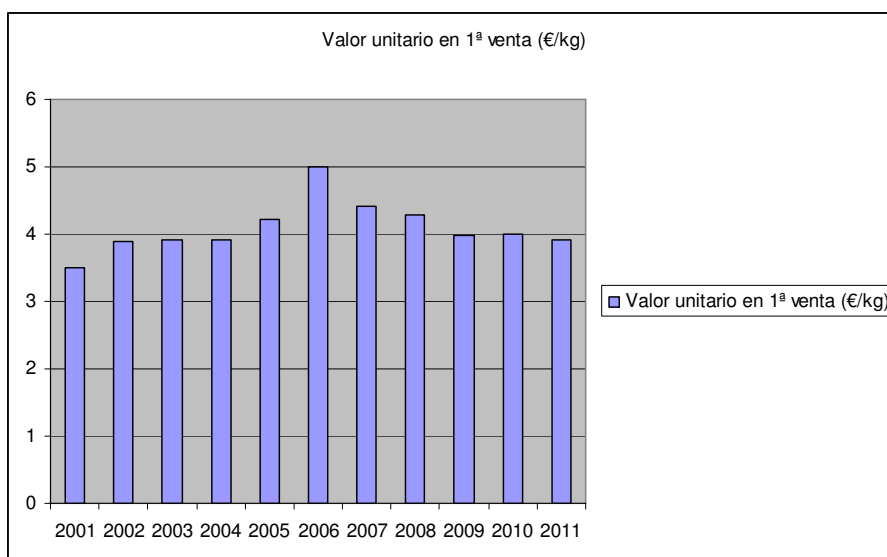


Gráfico nº 3: Evolución histórica del valor unitario en primera venta (€/kg).  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Mar)

Las principales especies vendidas en la lonja de Fisterra son el pulpo, el jurel, el congrio, la merluza y la faneca.



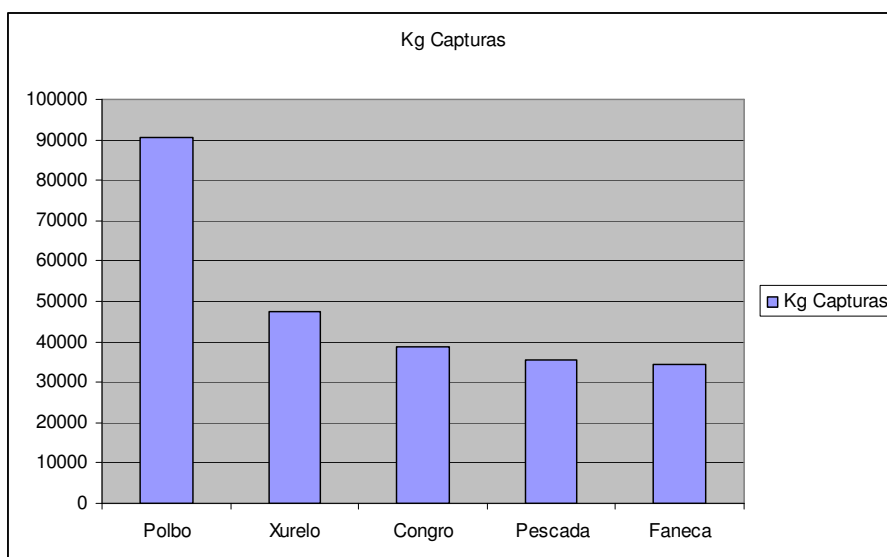


Gráfico nº 4: Principales especies vendidas en la lonja de Fisterra de 2001 a 2011  
Fuente: [www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com) (Consellería do Mar)

### 2.2.2. Actividad náutico-deportiva

Existe demanda en el ámbito debido a las características que ofrece el puerto y su entorno para la práctica de deportes náuticos. La actividad náutico-deportiva no es en la actualidad la principal del puerto, pero en el presente documento se ha definido un área de reserva, situada al norte de la dársena, para la futura construcción de instalaciones de carácter náutico-deportivo.

En la actualidad, el puerto cuenta con 132 plazas de amarre para el uso público y particular, distribuidas en cuatro pantalanés.

### 2.2.3. Actividad comercial

La actividad comercial en el puerto de Fisterra se concreta en el transporte estacional de pasajeros, con cruceros recreacionales en la ría, experimentando importantes fluctuaciones en las cifras de pasaje desplazado de un año a otro.

En el siguiente cuadro se refleja la evolución del transporte de pasaje desde el año 2007 hasta la actualidad, por parte de los 2 consignatarios existentes (Rubine e Hijos, S.L. y Pedro Oliver Moure Santos):



AÑO	CONSIGNATARIO	TOTAL PASAJEROS
2007	Rubine e Hijos	70
	Moure Santos, Pedro Oliver	0
2008	Rubine e Hijos	174
	Moure Santos, Pedro Oliver	800
2009	Rubine e Hijos	165
	Moure Santos, Pedro Oliver	806
2010	Rubine e Hijos	0
	Moure Santos, Pedro Oliver	1.183
2011	Rubine e Hijos	47
	Moure Santos, Pedro Oliver	1.442
<b>TOTAL</b>		<b>4.687</b>

Tabla nº3: Evolución histórica de los pasajeros transportados desde 2007 a 2011

Fuente: Portos de Galicia (Consellería do Mar)

#### 2.2.4. Actividades complementarias

Por último, cabe destacar que las actividades portuarias a las que nos referimos en los párrafos anteriores requieren una serie de actividades complementarias para el correcto mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres, para el estacionamiento de vehículos, para el uso de los mariscadores de la cofradía (vestuarios, aseos), etc.

### 2.3. SERVICIOS PORTUARIOS

El puerto de Fisterra dispone de instalaciones auxiliares para reparación de embarcaciones y de naves para el acopio de redes. Existen además tomas de agua y energía, así como rampas de varada y descarga.

El puerto cuenta con una instalación de suministro de combustible, para uso únicamente pesquero (suministro de gasoil).

En los últimos meses se ha finalizado la ejecución de la obra de una caseta con vestuarios y servicios para los mariscadores, adosada al muro que separa el vial de acceso al puerto de la explanada de uso complementario situada al norte de los pantalanes.

Para la venta de las capturas se dispone del nuevo edificio de la lonja con un total de 941,45 m<sup>2</sup> construidos.



## 2.4. ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

El acceso actual por vía terrestre a la localidad de Fisterra, y a sus instalaciones portuarias por consiguiente, presenta las siguientes posibilidades según desde qué población principal se proceda:

- Desde A Coruña: directamente por la carretera AC-552 hasta Cee, salvo que se emplee la AG-55 hasta Carballo, y por la AC-445 hasta Fisterra, tras tomar desvío a la altura de Toba de Abaixo, antes de entrar en la villa de Cee, completando una distancia de en torno a 110 km.
- Desde Santiago de Compostela: empleando primeramente las carreteras AC-543 y AC-544 en dirección a Negreira, para continuar por la AC-546 en dirección a A Pereira. A continuación se toma la AC-441 hasta llegar al lugar de Boudañeta, donde por la AC-442 se toma dirección a Berdeogas, para posteriormente tomar la AC-552 en dirección a Cee, abandonándola antes de entrar en la villa para alcanzar Fisterra empleando la AC-445. Se cubre una distancia aproximada de 100 km.
- Acceso desde el sur por la costa. Se materializa a través de la carretera AC-550, desde poblaciones como Muros o Noia, que recorre toda la costa hasta alcanzar Cee.

Se ha de destacar la futura infraestructura viaria CG-1.4, nueva Vía de Alta Capacidad con características de autovía que conectará Carballo con Berdoias y que se prolongará mediante la VG-1.4 hasta alcanzar las proximidades de Fisterra, y que servirá como alternativa a la actual carretera AC-552, de acceso a Fisterra desde el norte.

A continuación se muestran imágenes que recogen los accesos terrestres a las instalaciones portuarias de la localidad de Fisterra.







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

#### **3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES**

##### **3.1.1. Actividad pesquera**

La actividad pesquera en el puerto de Fisterra tiene notable importancia, de hecho existen una lonja y una fábrica de hielo entre sus instalaciones, así como una gasolinera únicamente de gasoil, lo que pone de manifiesto el peso de su uso pesquero. Este hecho facilita las labores de descarga y venta de las capturas de los barcos pesqueros. Por otra parte, las 86 embarcaciones existentes tienen suficientes plazas en las 132 plazas de amarre existentes.

##### **3.1.2. Actividad deportiva**

La actividad de navegación recreativa y deportiva en el puerto de Fisterra no es la principal, si bien existe en el ámbito una creciente demanda. Así, a pesar de no existir ni espacio ni atraques específicos para las embarcaciones de recreo en ninguno de los cuatro pantalanes de que dispone el puerto, éstos se combinan con la actividad pesquera.

Se ha previsto un área de reserva de uso náutico-deportivo en la zona norte del puerto, con objeto de permitir el desarrollo de infraestructuras portuarias de carácter deportivo en un futuro próximo. Asimismo, teniendo en cuenta su ubicación y características de abrigo, debe destacarse la importancia del puerto de Fisterra como punto de recalada para embarcaciones en tránsito.

##### **3.1.3. Actividad comercial**

La actividad de transporte de pasajeros en el puerto de Fisterra, muy relacionada con las actividades náutico-recreativas, se reduce a cruceros estacionales por la ría de Corcubión y el entorno del faro de Fisterra.

##### **3.1.4. 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.

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

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



### **3.3.1. Uso pesquero**

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

### **3.3.2. Uso náutico-deportivo**

Es el que se asigna al espacio utilizado por las embarcaciones náutico-recreativas y deportivas, incluyendo los pantalanes para atraque de estas flotas así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades.

### **3.3.3. Uso mixto pesquero-náutico-deportivo**

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

### **3.3.4. Uso comercial**

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

### **3.3.5. 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.

### **3.3.6. 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.

### **3.3.7.      Uso de reserva**

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como objeto definir espacios que permitan la ampliación de las superficies portuarias, garantizándose así el futuro desarrollo portuario. En el caso del puerto de Fisterra, el área dedicada a uso de reserva está destinada a la futura creación de un puerto deportivo, por lo que en un futuro esta zona se asignará a usos náutico-deportivos.



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

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

##### **4.1. ÁREA PESQUERA**

###### **4.1.1. Extensión del área**

Comprende zonas concentradas al sur del puerto y a lo largo del dique, contando con una superficie total de 10.012,25 m<sup>2</sup>, acorde a la magnitud de los volúmenes de descarga. Por tanto, se encuentra incluida en esta zona parte del dique con el muelle pesquero adosado, como ya se ha indicado, y las edificaciones de la lonja, los edificios de departamentos y la escuela de extensión pesquera.

Dentro del área pesquera se permite el uso comercial para el embarque y desembarque de pasaje, dentro de las autorizaciones concedidas a tal efecto a las empresas que realizan cruceros por la ría de Corcubión y el entorno del faro de Fisterra. Las zonas de embarque y desembarque se localizan en el tramo final del muelle pesquero, junto a la edificación de la fábrica de hielo.

###### **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 NÁUTICO-DEPORTIVA**

###### **4.2.1. Extensión del área**

No existe una zona específica reservada para las actividades náutico-deportivas, aunque está prevista la reserva de un área situada al norte del puerto, con una extensión de 25.378 m<sup>2</sup>.

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

Se asigna el uso náutico-recreativo a las zonas descritas anteriormente con el fin de evitar interferencias con el resto de actividades que se desarrollan en el puerto, fundamentalmente con los tráficos pesqueros. Teniendo en cuenta su ubicación y características de abrigo, debe destacarse la importancia del puerto de Fisterra como punto de recalada para embarcaciones en tránsito.



### **4.3. ÁREA MIXTO PESQUERO – NÁUTICA-DEPORTIVA**

#### **4.3.1. Extensión del área**

Comprende la dársena donde se sitúan los cuatro pantalanes destinados al atraque de embarcaciones tanto pesqueras como náutico-deportivas, sin definirse un número exacto de plazas de atraque para cada actividad. Se incluye también dentro del uso pesquero y náutico-deportivo las explanadas situadas al norte de los pantalanes y al comienzo del dique así como varias zonas de rampas-varadero mixtas. El área total abarca una superficie total de 6.740,06 m<sup>2</sup>.

#### **4.3.2. Justificación de su uso**

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

### **4.4. ÁREA COMERCIAL**

#### **4.4.1. Extensión del área**

El uso comercial en el puerto de Fisterra se circunscribe a las pasarelas y escaleras que las empresas de transporte de pasajero poseen en el tramo exterior muelle pesquero, junto a la edificación de la fábrica de hielo.

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

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

### **4.5. ÁREA PARA USOS COMPLEMENTARIOS**

#### **4.5.1. Extensión del área**

Se asigna este uso a las explanadas situadas más al norte y al oeste del puerto, donde se ubican las instalaciones auxiliares para el mantenimiento de embarcaciones y para aparcamiento de usuarios. Se excluye de esta franja de uso para actividades complementarias la explanada situada entre ellas – destinada a trabajos de reparación y para el depósito de embarcaciones en seco- y una rampa- varadero adyacente a la zona de pantalanes, que se destinarán a uso mixto pesquero-deportivo. El área tiene una superficie total de 4.005 m<sup>2</sup>.

#### **4.5.2. Justificación de su uso**



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

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

#### **4.6. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

##### **4.6.1. Extensión del área**

La superficie delimitada engloba los viales principales del puerto, parte de los aparcamientos para usuarios así como la explanada a modo de plaza sita al suroeste. El vial recorre todo el puerto, ubicándose por el extremo oeste de la delimitación del mismo. Dispone de dos entradas principales, una localizada el sur y otra en el centro que permite continuar bien hacia el norte, hasta alcanzar una zona de uso complementaria o bien hacia la otra entrada sur. El área alcanza una superficie total de 15.874 m<sup>2</sup>.

##### **4.6.2. Justificación de su uso**

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.



## 5. DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

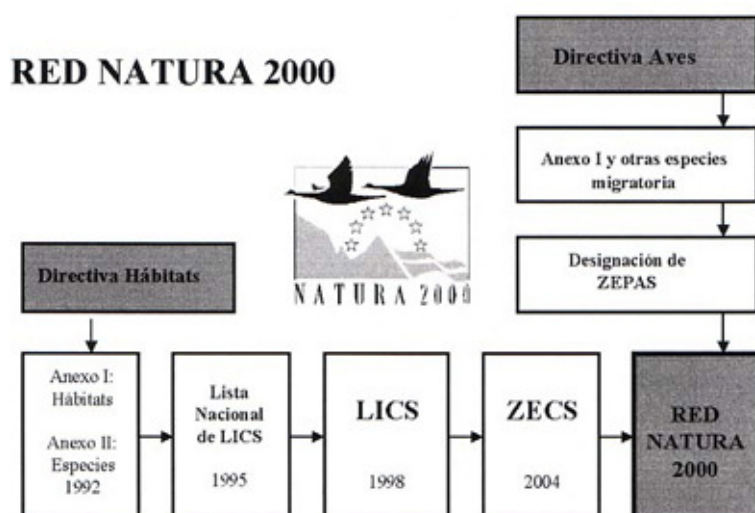
En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente, comprobando que el puerto de Fisterra no se encuentra incluido en ninguna de ellas.

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 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 hábitat 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 Anexo 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.



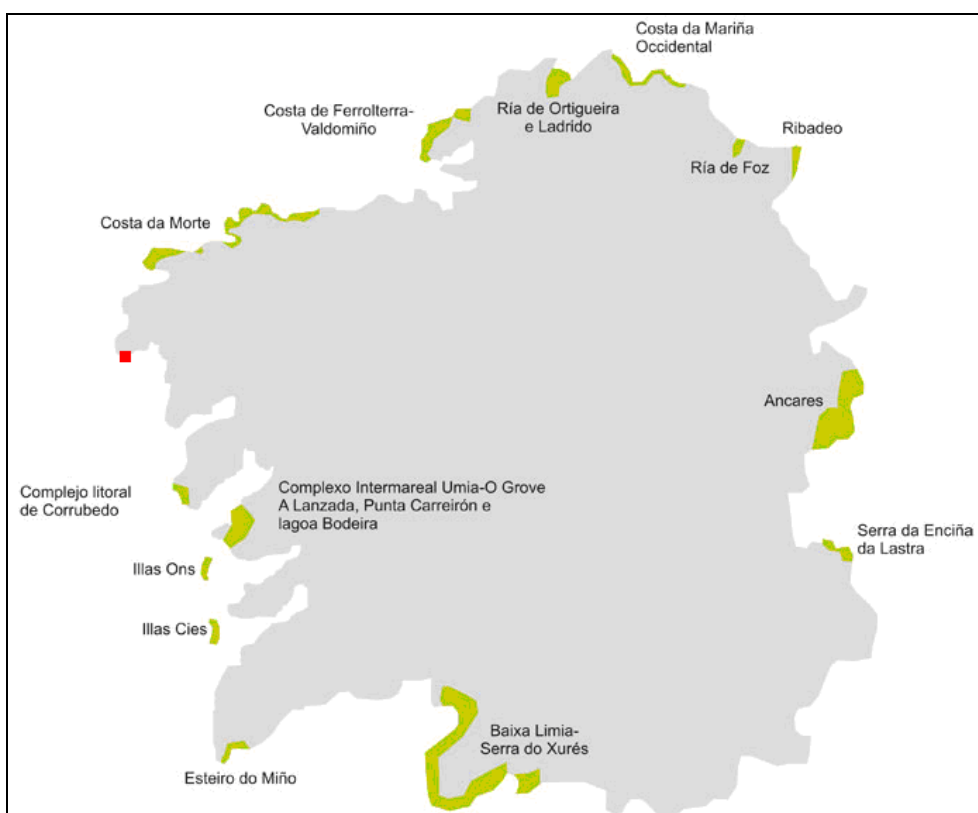


### 5.1.1. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)

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 puerto de Fisterra no se encuentra dentro de ninguna zona ZEPA, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA.





### 5.1.2. LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)

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

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

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

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el puerto de Fisterra, objeto del presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, se encuentra en las inmediaciones de un lugar de importancia comunitaria (LIC), según la catalogación de regiones LIC gallegas, concretamente asociado al LIC Costa da Morte [código ES1110005].

El LIC Costa da Morte se asocia a una región bioclimática atlántica, a lo largo de un tramo de costa gallega expuesta que incluye, entre diversos enclaves (Islas Sisargas, Cabo Vilán, etc.), el Cabo Fisterra. La superficie total para el LIC Costa da Morte, en terreno del municipio de Fisterra, es de 675,46 ha y corresponde al dominio terrestre del municipio, ya que el LIC se extiende por las aguas que bañan la costa próxima al Cabo Fisterra, unas 3.505 ha.

En cuanto a los límites del LIC, éste se configura como una zona protegida que se extiende a lo largo de la costa, en forma de estrecha franja de terreno que abarca, dentro del municipio de Fisterra, desde el extremo norte de la Playa do Rostro hasta la costa interior de la península de Fisterra, a la altura de la Playa de Corbeiro, antes de entrar en la Villa de Fisterra.





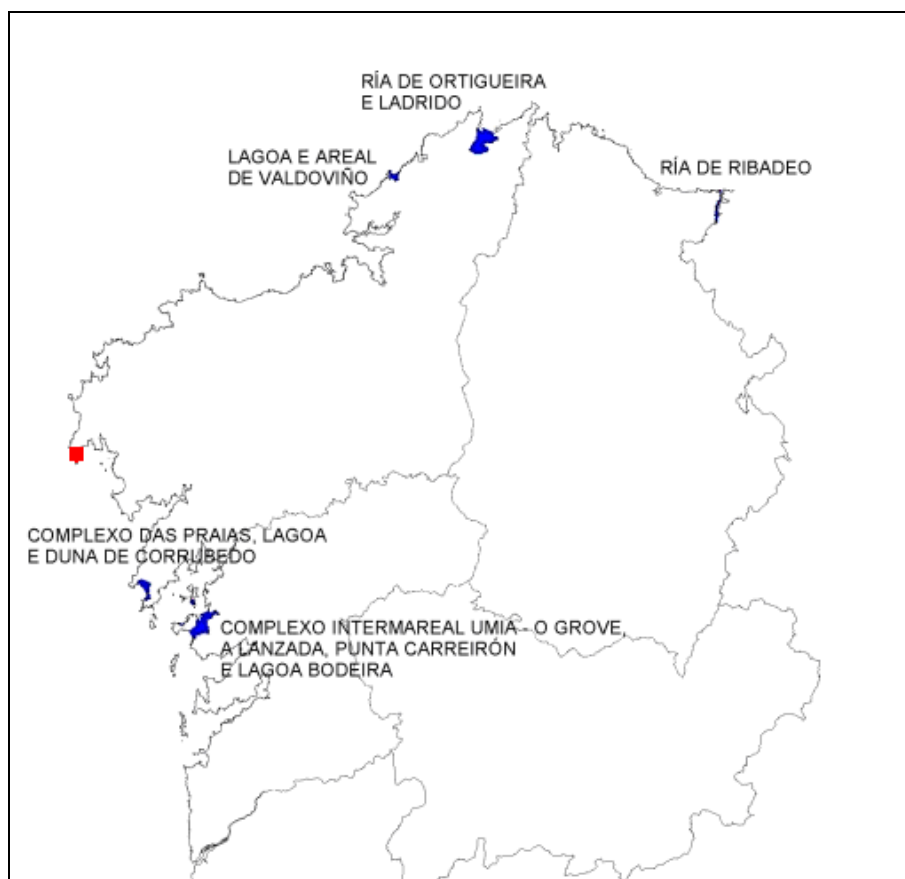
De acuerdo con lo establecido por el artículo 14 de la Ley 9/2001 de 21 de agosto de Conservación de la Naturaleza, se entenderá por humedal protegido la extensión de marismas, pantanos, turberas o superficies cubiertas de agua, sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas 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.

- Complejo Intermareal Umia-Grove, la Lanzada, Punta Carreirón y Lago Bodeira
- Ría de Ortigueira y Ladrado



- Complejo de las playas, dunas y lagunas de Corrubedo
- Laguna y arenal de Valdoviño
- Ría de Ribadeo.

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



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

Son los espacios en los que, por sus valores o interés natural, cultural, científico, educativo o paisajístico, sea necesario asegurar su conservación y no tengan otra protección específica. En estas áreas se podrán seguir llevando a cabo de manera ordenada los usos y las actividades tradicionales que no vulneren los valores protegidos.

La Resolución del 30 de abril de 2004, de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza (Diario Oficial de Galicia número 95, do 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, la cartografía donde



se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, del 2 de abril (Diario Oficial de Galicia número 69, do 12 de abril).

El LIC ES1110005 Costa da Morte, descrito en el apartado 5.1.2, se declara asimismo "Zona de Especial Protección de los Valores Naturales" (ZEPVN) en base al Decreto 72/2004, de 2 de abril, por el que se declaran determinados Espacios como Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales.

#### **5.4. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO**

Se ha comprobado, tras la consulta de las Normas Subsidiarias Municipales de Fisterra, la inexistencia de elementos protegidos de carácter patrimonial en la zona de servicio del puerto.

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

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el Concello de Fisterra la figura de planeamiento vigente son las Normas Subsidiarias aprobadas el 17 de julio de 1996, puesto que el Plan Xeral de Ordenación Municipal se encuentra actualmente en redacción.

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

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

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

La zona de servicio del puerto de Fisterra se encuentra incluida dentro del elemento 'Núcleo de Identidad del Litoral: Fisterra'. 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 Fisterra en las áreas de protección recogidas en el Plan de Ordenación do Litoral, sus usos y actividades admisibles se registrarán 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 Fisterra que presente protección ambiental o patrimonial.



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

La zona de servicio actual se corresponde parcialmente con la zona primitiva transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982, de la que se deduce la zona asociada a la playa de Riveira. Así, se desafecta la zona de servicio primitiva de la playa y se reduce a un límite de 3 metros de separación desde el dique de contención de la playa, en el extremo sur del puerto, hasta alcanzar los 50 metros de separación en el punto de cambio de orientación del dique de abrigo.

En el Anexo nº2 a la presente memoria se adjunta copia de los planos de deslinde del D.P.M.T., aprobado por O.M. 14/3/2011. En el Anexo nº 3 se adjunta copia del Acta de Transferencia de septiembre de 1984.

### 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 de septiembre de 1984. 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 reiro donde no existan estos.

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



En el caso del puerto de Fisterra se ha seguido ese criterio con los resguardos necesarios. Por tanto, se ha dejado una separación variable al dique de abrigo, de 22,76 metros junto a la playa de Ribeira y de 50 metros en la finalización del primer tramo del dique. A partir de este punto el resguardo se mantiene en 50 m con respecto al dique de abrigo. El límite exterior de la zona portuaria puede apreciarse en el plano número 3.



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

### **7.1. ALCANCE Y EFECTOS**

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

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

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

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

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

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

A Coruña, diciembre de 2011

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Autor del Documento

Fdo. Iñaki Cubillo Bueno

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director del Documento

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jefe de Área de Explotación y Planificación

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón